

Gazeta dos Caminhos de Ferro

20.º DO 25.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL 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)

NUMERO 596

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietario-director
L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor
Antonio Carrasco Bossa

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

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

LISBOA, 16 de Outubro de 1912

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

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 Colonias, 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 proposito 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 interessantissimo. — Encalhados no Nilo. — Trabalhos herculeos dos portos. — Um vapor extraordinario. — Uma operação de chifre. — 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.....	320
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	321
Recetta dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	321
Aplicação da serradura a pavimentos.....	322
Linhas portuguezas. — Penafiel à Lixa. — Thomar à Nazareth. — Angola. — Inhambane. — Lourenço Marques. — Ambaca. — Malange.....	322
Linhas estrangeiras. — Hespanha. — India Inglesa.....	322
Arrematações.....	323
Agenda do Viajante.....	324
Horario dos comboios.....	324

Caminhos de ferro das colonias

Importa condensar, como prometti, em breve noticia, os dados estatisticos relativos ás linhas ferreas das colonias 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 graphico, se acha previamente posto em relevo o desenvolvimento das nossas vias ferreas ultramarinas, figurando em grupos distinctos as linhas de 1^m,067, as de 1^m e as de 0^m,60.

Vê-se n'elle que de 82 kilometros, todos de 1 metro, explorados em 1888, se passou a 1:535 kilometros em 1910, sendo 802 kilometros de 1^m,067, 586 kilometros de 1 metro e 147 kilometros de 0^m,60. Rapido foi esse crescimento, muito inferior porém ao que demandavam a vastidão das nossas colonias 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 distinctos 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 Suazilândia 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 estatistica abrange, notamos as seguintes differenças:

	1891	1910
Passageiros	36:564	153:235
Mercadorias — grande velocidade..	72 ^t	469 ^t
» — pequena velocidade..	28:057 ^t	785:876 ^t
Recetta total do trafego (contos) ..	106	1:825
Despesa de exploração ..	202	888
Rendimento liquido (contos)	96	937
Rendimento kilometrico bruto (contos).....	1,190	20,504
Rendimento kilometrico liquido (contos).....	1,081	10,530
Despesa kilometrica de exploração (contos).....	2,272	9,973
Coefficiente de exploração (contos).....	1,908	0,486

E' notavel o enorme incremento do trafego que se tem accentuado desde 1903 inclusivé, pois até 1902 as receitas subiram gradualmente até o maximo de 727 contos attingidos em 1897 para descereim 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 occorridos na Africa do Sul, no periodo abrangido pela estatistica, acha-se ella explicada pela guerra do Transvaal e pelas phases por que passou a despeito do trafego d'aquelle paiz pelas differentes linhas que a elle convergem.

As variações do trafego são postas em relevo por 6 graphicos 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 capitales n'elle immobilizados.

E' o porto de Lourenço Marques a testa maritima do caminho de ferro. E' natural e conveniente pois, que a estatistica 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 atingiram, em 1910: 110 contos.

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

Um mappa graphico 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,^m60 de largura, devendo comprehender 249 kilometros, dos quaes 147 estão em exploração e 37 em construcção.

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

A exploração dos primeiros troços até o K. 73 começou em 1907, tendo atingido 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 emquanto 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 tendencia progressiva do trafego.

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,^m067 a extensão de 77 kilometros dos quaes 54 em exploração e 17 em construcção.

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

A falta de ligação na fronteira mantém esta linha privada do trafego 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\$400.

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,^m75, a extensão

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

Na conta de estabelecimento figuram cêrca 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 trafego 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 adicional de £ 550:000.

Por decreto de 3 de outubro de 1902 foi approvedo 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 ^t	936 ^t
» — 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
Coefficiente d'exploração.....	0,878	0,572

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

A garantia de juro mantém-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 Mormugão, 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.^a. A linha tem 364 kilometros em exploração. A sua conta de estabelecimento, attinge 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 ^t	475 ^t
» — 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
Coefficiente 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 somado até esse anno 10:604 contos. Seis mappas graphics 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.^{ma} 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 emquanto 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, limitando-me a recordar que se attribue á *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 cincoenta 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 technicas 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 experiencia alheios, e os problemas tratam-se com vistas largas, universaes e de conjuncto.

Graças á união de esforços, em poucos annos se conseguem grandes e rapidos progressos no vasto dominio das obras hydraulicas, de que depende a navegação interna e maritima.

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 aquaticas italianas, se baseara nos relatorios e discussões do Congresso de navegação de S. Petersburgo.

As *eclusas de grande desnivel* 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 da das secções transversaes dos canaes afim de reduzir ao minimo os esforços de tracção. Realizaram-se progressos muito sensiveis a este proposito, assim como nos differentes 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 logar a negociações entabuladas com a commissão maritima internacional. Nada tendo conseguido até 30 de julho de 1910, a commissão permanente da Associação deliberou em sessão d'esse dia abandonar o exame d'esta questão, mas d'aquella epocha para cá o presidente Sr. Dufourny e o Sr. Charguéraud, membro da commissão permanente, procederam a novos estudos de que resulta affigurar-se que se consiga uma solução.

Portos e canaes maritimos.

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

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

Em cada congresso os engenheiros dos diversos paizes veem expôr os trabalhos que executaram no dominio da navegação e no dominio hydraulico. Cada qual pode d'esta maneira, sem missão ao extranjeiro 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 construcção tão intensamente se desenvolveram e aperfeiçoaram.

Rios. No seu notavel relatorio para o congresso de Philadelphia, o Sr. Timonoff, socio perpetuo da commissão permanente dos Congressos de Navegação, expoz 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 materia, graças á luz das discussões reiteradas e aprofundadas que esta questão capital levantou no seio dos congressos de Francfort, Manchester, Paris, Bruxellas, Milão e São Petersburgo.

As doutrinas e os principios baseados na observação dos factos e justificadas pela theoria affirmaram-se, tanto

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

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

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

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

As opiniões e as theorias locais, assentes em dados limitados e circumscriptos, deram campo a uma sciencia geral para cuja construcção concorreram os tributos da engenharia civil mundial.

Esta sciencia, 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 diffusão das actas, é preciso concluir que os congressos constituem um systema excellente para reunir de toda a parte as informações a proposito de assumptos de determinados estudos, para comparar os melhores processos usados nos diversos paizes e para resolver questões importantes de interesse geral.

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

A primeira d'ellas sae até do campo restrictamente tecnico, 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 anno, uma conferencia marítima internacional para discutir diferentes questões relativas á segurança da navegação.

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

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

Durante sete dias a Conferencia Internacional Marítima de S. Petersburgo, estudou as questões preparadas e submettidas á discussão pela já referida Administração geral hydrographica.

Distribuiu-se em tres commissões: a das construcções marítimas e dos avisos aos navegantes, a das cartas marítimas e a da balisagem e illuminação das costas.

Finalmente adoptou os tres seguintes votos:

1.º — Que as questões relativas á segurança da navegação, isto é, que a construcção do navio, o seu commando, a hydrographia, a illuminação das costas, a pilotagem, os soccorros aos naufragos, as leis de navegação, os instrumentos nauticos, o codigo 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 — Emite o voto de que a conferencia internacional marítima de segurança da navegação constituida por delegados officiaes do governo se reuna de tres em tres annos e se torne uma instituição internacional permanente, e

que o governo russo dê os passos diplomaticamente necessarios para a realização d'este voto.

3.º — Que uma conferencia local entre os governos allemão, dinamarquez, noruegues, 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 diplomaticos precisos.

N'esta sessão da commissão 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 terriveis consequencias do desastre, todos os paizes insistiram sobre a necessidade de augmentar a segurança da navegação.

Nos Estados Unidos, apresentaram muitas moções os membros do Parlamento, interessados em melhorarem as condições da navegação marítima. Expressaram-se dois votos tendentes a provocarem a reunião d'uma conferencia 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 proprio um d'esses votos.

A Camara dos Representantes approvou a ideia de convocar uma conferencia internacional, mas quando foi transmittido este voto ao Ministerio dos Negocios Estrangeiros, acabava o imperador da Allemanha 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 acceitara 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 vae abrir-se a tratar do accidente do *Titanic* e a discutir a segurança da navegação no mar, conforme propuz na commissão permanente, ha algum tempo, na qualidade de presidente da commissão local organizadora do congresso.

Deliberaram os Estados Unidos mandar delegados para a conferencia internacional provocada pelo imperador da Allemanha, e tomarão parte como nação n'aquelle conferencia. Parece-me todavia, que a presença em Philadelphia de numerosas personalidades competentes em materia de navegação, em data que tanto de perto se segue á catastrophe 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 memorias sobre o assumpto, e ainda porque os congressos de navegação apenas se teem attido á signalização e á derrota e não á construcção 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 proximo congresso, talvez no de 1915, onde por certo se abrirão debates relativamente ao transporte por fluctuação.

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

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

Primeiro, a navegação interior e os portos de mar faziam causa á parte, mas observou-se que era uma duplicação de esforços, porque as construcções hydraulicas obedeciam em ambos os casos a principios communs.

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 recommençar.

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 Sr. Smedberg 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.

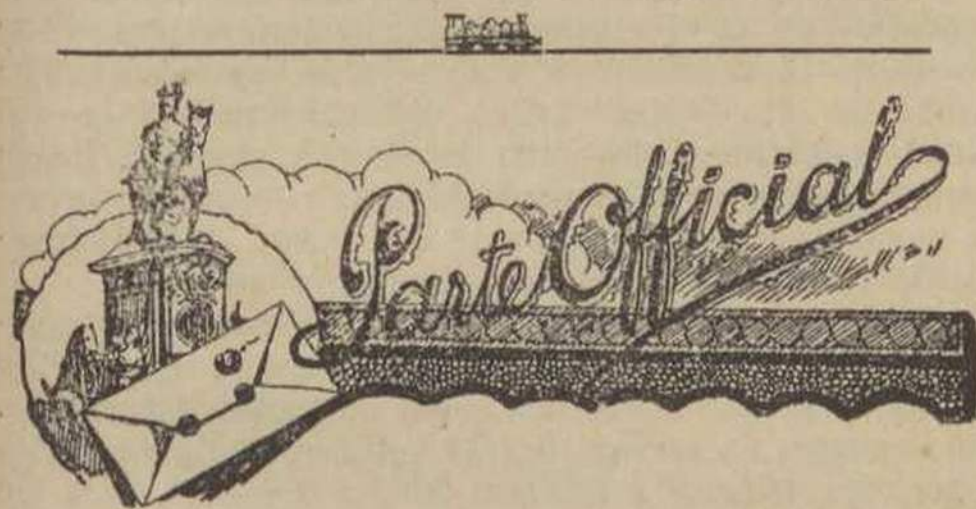
Ainda n'esta sessão de 22 de maio ultimo se fallou da influencia reciproca dos transportes por agua e por linhas ferreas.

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

Essa commissão seria constituída por delegações dos Congressos ferro-viarios 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 accordo 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.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

O Governo da República Portuguesa, a quem foi presente o processo referente à construcção do tramo móvel da ponte sobre o Rio Judeu, no prolongamento da linha férrea do Barreiro a Cacilhas, tendo examinado devidamente o autorizado parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, de 26 de Julho último, 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, official 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, conquanto 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^m,700 de comprimento.

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

A proposito 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 especimens 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 comnosco.

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 offerecermos 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 artisticas, 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 céu, a grandeza do estuario 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 teem consagrado cheias de sinceridade. Mas, talvez nos não euganemos, 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 occupado, com pouco exito, infelizmente, e nunca é de mais repisar o assumpto, porque lá diz o rifão: *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 provincia 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 ovarinas que indo descalças conduzem, por vezes, as graciosas chinellinhas na canastra, para só as usarem quando lhes appetee; fiscalize-se bem a hygiene dos hoteis que se arrastam pelo paiz fóra com pomposas taboetas correspondendo a um interior fedorento, com myriades de insectos.

tos incommoativos que não permitem conciliar o sono ao mais famoso dorminhoco; lave-se tudo quanto por ahí está sujo, como a Torre de Belem, e em vez de crimonosamente se caíarem as cantarias de velhos monumentos que se ostentam, envergonhados por esse barbarismo, em inuitos 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 aneia para levantar a patria; basta apenas um bocado de boa vontade, uma bem orientada propaganda e um pouco mais de senso do que o commum.

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 supprida 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 iludamos 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 ninguém poupa.

Trabalhem, pois, todos n'essa obra de regeneração e sobretudo de asseio, offereçamos ao estrangeiro 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 desagradaveis 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 patriotico.

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 possui 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.^a, da praça de Lisboa.

O barco é um dos melhores paquetes hoje em serviço de viagens transatlanticas. Desloca 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 á hora.

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

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

Os convidados dos Srs. Orey, Antunes & C.^a 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 Uruguay, encarregado dos negocios da Hespanha, consules de França, Hespanha e Argentina, o capitão do porto de Lisboa, um representante da maioria-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, além 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, commandante do paquete, fallando em seguida, o commandante 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 sympathia 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 occasiões 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 monophasica, á tensão de 15.000 voltas e da frequencia de 16 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 (estação de Potsdam) em Gross-Lichterfeld-Est, manter-se-ha. Não seria vantajoso passar para um systema de tracção com locomotivas de corrente alternativa, porque os aparelhos 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 consideravel para o modo de exploração actual. Afim 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 útil 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-Lichterfeld-Est.

O material actual, com compartimentos communicantes 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 succede 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, circumvolutorio 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 acumuladores 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 systema actual. As interrupções de luz, causadas pela suppressão temporaria da corrente de tracção, são impossiveis.

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

Para os comboios completos, assim como para os parciais, 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-ha sempre á frente, quer na locomotiva, quer na guarita do primeiro vagão; o conductor postar-se-lhe-ha 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 tecnico e financeiro, garante o fornecimento da energia electrica em condições vantajosas, durante um periodo de trinta annos. Nos termos d'esta offerta, crear-se-hia 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 trafego 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, collocar-se-hiam 6 pares de cabos, de modo que as avarias não possam pôr fóra 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 redução no numero dos comboios, o que póde 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 dispendio 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*, construida ha cerca de 50 annos, consta de nove camadas de traves de ferro, de 46 metros cada, apoiadas em pilares truncados. Comquanto as traves estivessem ainda em optimo estado de conservação, tornou-se todavia necessario, em vista do augmento de peso dos eixos dos vehiculos, 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 apoio, muito bem conservados e robustissimos, 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 difficuldades 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 aparelhos 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 — 1. ^o | Janeiro | — Início da obra. |
| " — 6 | " | — Completa-se o desmantellamento 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 apoio. |
| " — " | " | — 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 trafego. |
| " — 31 | " | — A ponte é aberta ao trafego. |

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 incluídas nas tarifas internacionaes n.ºs 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.ª classe 3,35 frs.; 2.ª 2,25 frs.; 3.ª 1,50 frs.—Meios bilhetes: 1.ª classe 1,70 frs.; 2.ª 1,15 frs.; 3.ª 0,75 frs.—De Hendaya a Saint Jean da Luz ou d'esta a Irun—Bilhetes inteiros: 1.ª classe 1,55 frs.; 2.ª 1,05 frs.; 3.ª 0,70 frs.—Meios bilhetes: 1.ª classe 0,80 frs.; 2.ª 0,55 frs.; 3.ª 0,35 frs.

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

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 anciedade pelo numero 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.º 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.ª classe com 6 logares e um outro de 2.ª classe com 8 logares.

Tarifas internacionaes n.ºs 314 e 315 de grande velocidade

No dia 5 d'este mez entraram em vigor as novas tarifas internacionaes n.ºs 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, differem das anteriores em terem sido supprimidos os destinos ou procedencias de Pernambuco, Bahia e Santos, em virtude dos vapores da Companhia do Sud-Atlantique que veio 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.ª classe 2.ª 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 ellas 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, além do Sud-Express que atravessa a sua linha-Pampilhosa-Villar Formoso, e dos comboios n.ºs 1 e 13/3 ascendentes e n.ºs 4/16 e 6 descendentes entre Figueira e Villar Formoso, tem em circulação entre Figueira e Villar Formoso, os comboios internacionaes n.ºs 5 e 2, em ligação directa com os rapidos da Companhia Portuguesa, e de Salamanca á fronteira de Portugal, que prestam um excellentes serviço, principalmente nas relações com o estrangeiro. 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.ª e 2.ª 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.

Além d'isso porá em breves dias, em circulação, no comboio internacional n.º 5, entre Pampilhosa e Villar Formoso um salão de luxo quando n'elle sejam requisitados em Pampilhosa, á chegada dos rapidos n.º 55 de Lisboa ou n.º 56 e correio n.º 8 do Porto, um ou mais logares, pagando-se apenas além do bilhete de 1.ª 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 também 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.º 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 começou 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 estrangeiros 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 rapidos 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 sabbados.

Para a occupação 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 proximos domingos 20 e 27 do corrente.

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

As feiras além do fim commercial para que se creáram, 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 poderes 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 seculos, 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, áparte o lado commercial que é importante, offerece 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 céu com o appetite que o ar puro desperta.

Vamos pois, até ás Mercês, esse pequenino, mas tão pictoresco logar, lavado pelo vento que vem dos lados da serra de Cintra e que parece tem o quer que seja de enfeitador, aproveitando o serviço especial que a Companhia dos Caminhos de ferro effectua nos dois referidos domingos cujos preços são economicos.

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 logar.

Feira annual em Castro Verde

Na graciosa villa de Castro Verde, um dos bonitos recantos 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 negocios.

Por esse motivo a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste effectua 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 inclusivê.

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 effectuar-se-ha um comboio especial depois da corrida que partirá de Faro às 22,15 chegando a Portimão à 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 inclusivê.

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, incluído 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 incluído: 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 Calro. — Um incidente interessantissimo. — 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 illustrados aos que por cá ficaram.

Tempo perdido. Dos bazares, a menos que não comprassemos uma pelle de crocodilo, uma espingarda de perderneira, 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. Ella 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 *às cabritas* e lá vamos para bordo.

E' vulgar; aquelles pretos herculeos servem para tudo.

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

rio, como porque levamos só uma barça 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 Ducin* d'onde sabimos de manhã dizendo o capitão que n'esse dia (sabbado) 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 barças que nos haviam de novo atrellado em varios pontos da escala—um inferno.

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

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

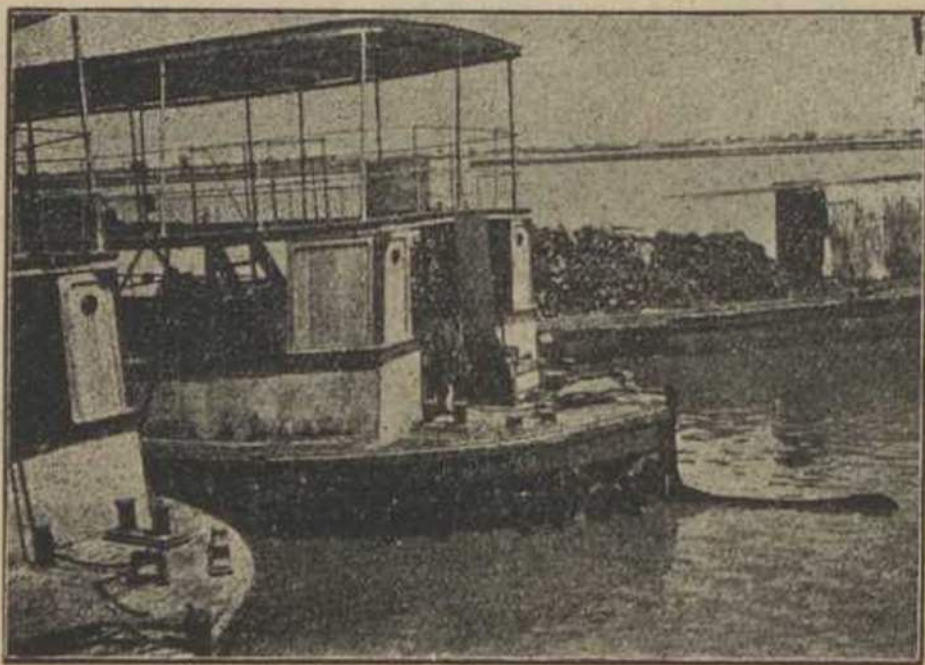
Era simples: o vapor encalhara, e com elle quatro das cinco barças que lhe vinham ligadas; a tripulação saltara para o rio e trabalhava por arrancá-lo do banco de areia em que elle assentara.

Trabalho inutil apesar dos colossaes esforços d'aquelles homens, nús, mettidos na agua 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 sahia do seu posto.

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

De manhã continuou a lucta 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 agua.

A muito custo, baldeando toda a carga das barças, de umas para outras, lá se consegue pôr tres 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 kilometros até á povoação mais proxima, Geteima, passar um telegramma a Kartum para que venham soccorros, e n'isso se passa todo o domingo.

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

rebocador que evoluciona e nos lança valentes cabos aos moitantes, e de longe onde havia mais profundidade de agua, fazia trabalhar a machina 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 effeito de corte da areia, e para isso lá mergulham alguns negros, conservando-se minutos debaixo d'agua, graças á 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 viamos que se perderia o comboio do dia seguinte, quando pelo meio dia vemos que do sul apparecia 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 á pôpa e todas as accomodações 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 elephantes, caveiras de leões, pelles de varios animaes e semelhantes despojos.

Amarrado a elle vinham tres barças e uma *dehabie* (os barcos de vela do Nilo) cheias de tudo que se póde imaginar: gente de todas as côres e de todas as raças, entre a qual soldados inglezes e nativos, guias, tratadores de animaes, pretos, amarells, vermelhos, cobreados—quasi todas as côres 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 promiscuidade pasmosa.

Para tratamento dos numerosos pretos havia tambem os respectivos cozinheiros, preparando ao modo d'elles a comida, pisando o café, fabricando o pão; e até o medico indigena que vimos tratar de um negro que padecia de dôres de cabeça, rapando-lhe a nuca á navalha, fazendo-lhe com esta uma incisão de uns dois centimetros 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 á caça de fornecimentos para a Allemanha, 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 cynegetico levado ao cumulo.

Com effeito, acabado o jantar, que foi muito razoavelmente detestavel, 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 toma-se o comboio, e vemos já sem surpresa, que a carruagem dormitorio, pelo serviço do qual pagamos 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 egualmente pardas rachiticas.

O comboio vae 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 installações 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 quaes 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 peor. E' melhor não o tomar, porque é de agua suja e a ferver.

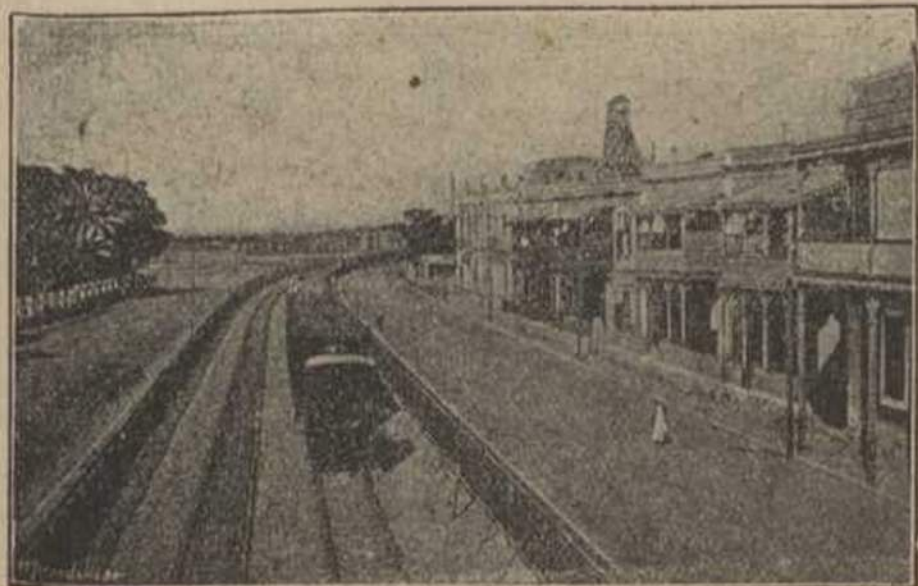
Vendo céu e mar, quando esperavamos ver, pelo menos uma margem, passámos tres dias, e no quarto, um pouco atrasados pela ruptura, em transito, de um tubo da machina, entramos em Suez, uma bella bahia em que o Mar Vermelho é da mais pura cor da esmeralda.

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 incommoda, 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 caravanas 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 Ismailla 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 differente e não menos interessante.



Henri Brasseur

Aos 14 de Setembro do corrente anno falleceu 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 construcção das linhas de Leste e Norte, procedeu á organização dos serviços de Exploração, e tendo-se retirado para França o engenheiro Albaret, que apenas poudo construir em Lisboa o edificio para as officinas do material e tracção, foi este engenheiro substituido pelo distincto engenheiro Alfred Ghébard antigo alumno da Eschola Polytechnica de Paris e dilecto discipulo do eminente professor Sauvage que o recommendou para o cargo vago em Portugal.

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

Alfred Ghébard teve que crear não só a corporação de machinistas, até então simples operarios praticos, mas tambem que estabelecer regular funcionamento nas officinas, aproveitando as faculdades apreciaveis do operario portuguez.

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

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

Henri Brasseur foi um benemerito do serviço ferroviario portuguez e a sua memoria deve ser como tal recordada.

De uma actividade invejavel, de uma honradez exemplar e do mais affavel tracto para com os seus subordinados, Henri Brasseur deixa saudade aos raros que ainda por seus meritos foram seus companheiros nos serviços ferroviarios portuguezes.

Miguel Queriol.

Antonio Amaral

A ausencia 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 affectiva, manifestar o seu sentimento por essa perda, na noticia que a redacção deu a tal respeito.

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

Conhecemo-lo, funcionario distincto e intelligente, em conferencias a que nos levaram combinações do trafego

que havia a fazer entre a Companhia Portuguesa e a rede do Minho e Douro, e quantas vezes, na discussão de assumptos em que, por representarmos interesses antagonicos, tinhamos que sustentar parecer differente 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 quadrução nos deu, para que a nossa ideia se convertesse em breve em realidade.

No desempenho do seu logar de chefe do Trafego dos caminhos de ferro do Minho e Douro, logar 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 effeito 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 character 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 immediatamente a construir uma nova funicular, com o systema mais perfeito e melhor que se conhece, para offerecer 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'uma 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 vehiculo é dotado de abundantes dispositivos, de pára-quedas, de freios de segurança, e está calculado para 16 pessoas. E' servido por cabos metallicos duplos, muito fortes, e os órgãos 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 vehiculos.

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



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

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 spectaculo emocionante d'uma tremenda guerra d'homens, ali 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.

Morreu, 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, após 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 vencedor 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, Bulgaros, Romaicos, Croutas, Bosnios, Herzegovinos e Montenegrinis) e pelos Hellenos (Macedonios, Gregos, etc.) não resistirá, não poderá resistir. De certo será quem seja vencida, por ultimo, mais hoje, mais amanhã. Resta por saber, presentemente, quem ficará na posse de Byzancio (Constantinopola), ou dos Germanos (Alemanha) ou dos Anglo-Saxões (Inglaterra), pois são estes dois grandes agrupamentos ethnicos 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 Franga, que é tão germana, como latim ou como celta, admiravel amalgama de todas as proximas variedades ethnicas, embora com o soberbo *quid* individual obtido na mysteriosa alchimia 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 appella ainda para a guerra-santa, para enthusiasmar para a lucta 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 ella appellam, ou para Elle appellam, para que lh'a concedam, um dia, na Eternidade, onde não haja Barbaros nem Infieis...

A sahida 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 periodo, por occasião das festas da Republica, em que o diubreiro girou alguma cousa, dando signal de existencia. As festas decorreram muito fracas, sem character nenhum de grandeza, nem de deslumbramento. Viu-se, porém, o povo, expectante, na ancía de encontrar enfim uma occasião para gastar os seus cobres.

Os caminhos de ferro do 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 soffrer 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 Colonias 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 relatório devem causar sensação.

O encarregado 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.^a, pediu uma estatística dos caminhos de ferro das provincias de Angola e Moçambique.

Os cambios tiveram uma leve baixa durante a quinzena. Hoje a libra ficou á venda a 55020 e á compra a 15970. O Rio-Londres cotava 16 ⁹/₃₂ ou seja 145740 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	241 ¹ / ₂	242 ¹ / ₂
Amsterdam cheque	414	416	409	411
Madrid cheque	930	940	925	935

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	OUTUBRO													
	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	—
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	37,85	37,80	37,80	—	—	37,80	37,80	37,80	37,80	—	37,70	37,57	—	—
Divida Interna 3% coupon	37,90	37,90	37,90	—	—	—	37,90	—	37,90	—	—	37,85	37,70	—
" 4% 1888, c/premios	—	—	—	—	—	20,800	—	20,700	—	—	20,650	20,600	20,600	—
" 4% 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% 1905, (C. ^{as} de F. ^o Est)	—	—	—	—	—	—	80,000	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C. ^{as} de F. ^o Est)	—	78,400	—	78,400	—	—	—	78,400	—	—	—	78,000	78,000	—
" Externa 3% coupon 1. ^a serie	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 serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 3. ^a serie	67,100	—	—	—	—	67,100	67,200	67,300	—	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 & Açores	96,500	—	96,500	—	—	—	96,500	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port.	—	69,100	—	69,000	—	—	—	—	69,000	68,900	—	—	—	—
" Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	65,000	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon	60,300	60,000	60,000	—	—	—	58,500	58,500	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	88,500	88,500	88,500	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 1. ^o grau	—	—	64,000	—	—	63,800	—	—	—	—	—	—	63,300	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 2. ^o grau	—	—	—	—	—	—	—	50,400	—	—	49,200	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 1. ^o grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 2. ^o grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15,900	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1. ^a serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67,500	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2. ^a serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" prediaes 6 ⁹ / ₃₂	—	—	—	—	—	—	86,700	—	—	—	—	—	86,700	—
" 5 ⁹ / ₃₂	—	78,000	78,000	—	—	—	—	—	—	—	—	79,000	—	—
" 4 ¹ / ₂ %	—	65,05	—	—	—	—	64,50	64,50	64,55	64,55	63,90	64	—	—
Paris: 3% portuguez 1. ^a serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	340	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	38	—	—	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	453,25	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-Caceres-Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3% portuguez	65	65	65	65	65	65	65	64,75	64,50	64,50	64	64	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa	—	—	—	87,12	87,87	—	—	—	—	87	87	86	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA			
		1912		1911		Diferença em 1912	1912	1911	Diferença em 1912	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Reis		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Réde geral	30 Setembro	1.073	4.898.706.000	1.073	4.708.885.000	+189.821.000	4.565.429	4.388.522	+176.907
	Vendas Novas...	" "	70	100.631.000	70	81.907.000	+18.724.000	1.437.585	1.170.100	+267.485
	Coimbra a Louzã	" "	29	24.380.000	29	22.048.000	+2.332.000	840.689	760.275	+80.414
Sul e Sueste.....	" "	" "	681	1.518.277.755	681	1.301.043.360	+217.234.395	2.229.482	1.910.489	+318.993
Minho e Douro	" "	" "	433	1.403.059.000	433	1.416.726.167	-13.667.167	3.240.321	3.271.884	-31.563
Beira Alta	12 Agosto	253	327.516.936	253	315.187.273	+12.329.663	1.294.533	1.245.799	+48.734	
Companhia Nacional	9 Setembro	185	117.932.256	185	115.001.213	+2.931.043	637.471	621.628	+15.843	
Guimarães	31 Julho	56	79.317.515	56	81.213.075	-1.895.560	1.416.384	1.450.233	-33.849	
Porto á Pova e Famalicão	" "	64	84.445.682	64	88.199.010	-3.753.328	1.319.463	1.378.109	-58.646	
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha.....	20 Setembro	3.681	105.874.767	3.681	95.236.770	+10.637.997	28.762	25.870	+2.892	
Madrid-Zaragoza-Alicante	10 "	3.664	88.614.216	3.664	79.103.397	+9.510.819	24.185	21.589	+2.596	
Andaluzes	20 "	1.083	19.427.454	1.083	16.959.878	+2.467.576	17.938	15.660	+2.278	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.	30 Setembro	777	7.604.145	777	7.086.653	+517.492	9.786	9.120	+666	

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 magnésio 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 quê cada fabricante possui a sua receita e os seus processos para evitar o mencionado inconveniente.

Há fabricantes, que, antes de addicionarem a serradura á mistura de magnesia em pó e de chloreto de magnésio, lhe aggregam azeite para a tornar hydrofuga.

Ensaio 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 millimetros.

O de mais baixa qualidade toma côr, 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 construcção, 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 construcção do caminho de ferro de Thomar á Nazareth.

Angola.—O ministro das Colonias nomeou recentemente uma comissão para estudar o plano ferro-viario da provincia de Angola. A convite de S. Ex.^a acceitaram entrar para essa comissão, os Srs. Malva do Valle e Camillo Rodrigues, deputados por aquella provincia.

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 distincto engenheiro, que já tem desempenhado varias comissões importantes em Africa, e alli está actualmente, o prolongamento da linha de Malange á fronteira luso-belga, viria augmentar o trafego 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 alliviará 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 avancadas as obras do caminho de ferro estrategico 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 kilometros 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 vae de Latasa até meio caminho do tunnel de Huici, comprehendendo uns 10 kilometros. N'esta secção, sobre o rio Basaburna, perigoso pela difficuldade em achar-se uma base fixa de apoio, e só muito ao fundo, constroe-se uma ponte de alvenaria, com muralhas de suporte, explanações e mais obras necessarias.

E depois, em menos de um kilometro, tem esta secção oito pontes e tres tunneis, o que demonstrá a difficuldade que houve que vencer.

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

A terceira secção de Huici a Plazaola, é de uns 15 kilometros, e corresponde-lhe a segunda ponte do tunnel de Huici, no qual sendo melhor o terreno, se teem 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 obtem-se, entre outras vantagens, a de encurtar em 36 kilometros a distancia entre a primeira e a ultima das dictas capitães.

India Inglesa

O *Journal des Transports* resume a «Memoria da Administração dos Caminhos de Ferro da India Inglesa», 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 trafego, ascendia, pelos fins de 1911, incluindo o custo das linhas em construcção e outras despesas diversas, a um total de 308.282.666 libras esterlinas (cerca de 1.400.000.000\$000 réis).

ARREMAÇÕES

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Construção 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 construção e montagem de um tramo metallico do taboleiro inferior de 30^m, 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 provisorio da quantia de 112\$500 reis.

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

Todos os depositos provisorios 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 Construção 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 metallicos 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 logar a arrematação para a empreitada de substituição dos taboleiros metallicos das pontes de: Capella, Prata, Ribeirinho e Papagallos, respectivamente aos kilometros 83,820; 88,150; 93,436; 98,131; da linha do sul. O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 125\$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 provisorio 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 acerca 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.

Construção 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 construção de edificios de estações e suas dependencias, no laço de Azinheira dos Bairros a Garvão, da linha do Sado:

Estação de Alvalade e suas dependencias, base de licitação reis, 6:700\$000, deposito provisorio 167\$500; estação das Ermidas e suas dependencias, base de licitação reis 6:200\$000, deposito provisorio 155\$000.

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

Os depositos provisorios 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 construção 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 construção, 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 logar a arrematação para execução da empreitada n.º 1 de construção e assentamento de 232^m 0 de grade de ferro nos muros adjacentes ás bocas do tunel de Setubal o deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 15\$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 provisorio 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 acerca 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 estrangeiras para construcções

No dia 28 do corrente, pelas duas horas da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Commissão executiva da Companhia, serão abertas as propostas, para o fornecimento de 1 lote de madeira de casquinha para construção, 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. Deposito provisorio: 600\$000 reis.

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

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 relógio 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 Commissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas para o fornecimento d'um lote de madeiras nacionaes para construção, 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. Deposito provisorio: 250\$000 reis.

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

«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 relógio 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 Commissão 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 (edificio 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 relógio externo da estação do Rocio.

Alexandre Fontes **GRALHOS DEPENNADOS**

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. A's segundas, quintas e domingos, *matinées* com programmas variados. Sempre os mais escolhidos *films* da actualidade.

AGENDA DO VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

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

GUIMARÃES Grande Hotel do Toural. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcelsíveis commodidades e asseio; tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires.

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

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

MADRID Gran Hotel de Londres. — Primoroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcelsível. 3 Fachadas — Preciados, Galdo 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 reception. Bains. Journaux.

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuvade Justo M. Esteliez. — Agente internacional de aduanas y transportes.

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

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
6 50	7 21	7 55	8 30
7 50	8 26	8 55	9 30
8 45	9 16	9 25	9 55
9 19	9 49	10 15	10 50
10 25	10 56	11	11 35
12 40	1 16	1 25	2
3 5	3 3	3 45	4 15
4 30	5 6	5 20	5 55
5 20	5 51	6	6 30
5 50	6 21	6 30	7
6 19	6 49	7 5	7 35
6 50	7 21	8	8 30
7 20	7 50	9 45	10 15
7 49	8 19		
8 57	9 28		

Mais os de Cascaes, excepto os a.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6	7 8	5 24	6 30
b 7 15	8 6	6 25	7 31
b 7 45	8 36	b 7 20	8 7
b 8 20	9 11	7 50	8 55
b 9 10	10 1	8 20	9 9
a 9 45	10 21	8 50	9 37
a 9 50	10 58	a 9 25	10 1
a 11 15	11 51	b 9 35	10 22
11 20	12 28	b 10 13	11
12 5	1 8	a 10 30	11 6
b 1 15	2 6	11 20	12 26
1 30	2 33	a 12	12 36
a 2 15	2 51	b 12 50	1 37
2 20	3 28	2 20	3 25
a 3 25	4 16	3 30	4 56
b 4 15	5 6	a 4 25	5 1
a 5 10	5 46	b 5 20	6 7
b 5 15	6 6	a 6	6 26
b 5 45	6 36	b 6 20	7 7
b 6 15	7 6	6 55	8 1
a 6 45	7 21	a 7 30	8 6
7 15	8 6	b 7 50	8 37
7 25	8 33	8 25	9 31
a 8 15	8 51	a 9	9 36
8 30	9 38	9 55	11 1
a 9 45	10 21	a 10 30	11 6
10	11 8	10 43	11 45
10 35	11 38	11 25	12 31
a 11 20	11 56	a 12 5	12 41
11 25	12 33	12 55	1 55
b 11 55	12 45	a 1 35	2 11
a 12 50	1 26		
b 12 55	1 46		
1	2 8		

Mais os de Cintra, excepto os a.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
10 11	10 43	10 53	11 21
11 58	12 31	1 53	1 23
2	2 32	2 53	3 21
3 43	4 15	4 40	5 9
6 25	6 56	6 43	7 20
7 55	8 34	9	9 28
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
7 22	8 48	5 27	6 30
8 36	9 46	7 18	8 21
a 9 24	10 4	7 55	8 58
11	12 6	a 8 30	9 6
a 12 25	1 1	9 23	10 25
12 58	2 5	a 10 18	10 54
a 2 33	3 15	11 21	12 18
3	4 7	a 1 15	1 56
a 4 8	4 50	1 23	2 22
a 5 15	5 51	3 19	4 20
a 5 21	6 33	a 4 14	4 53
a 6 17	7	a 5 6	5 42
a 6 54	7 41	a 5 14	6 27
7 15	8 22	a 6 3	6 37
8 59	10 11	7 21	8 22
a 10 24	11 9	a 8 2	8 42
11 40	12 44	a 9 27	10 7
a 12 40	1 22	10 50	11 53
1	2 10	a 11 30	12 3
Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	
f 7 35	7 45	f 6 40	6 50
f 5 5	5 13	f 9 52	10
f 7 45	7 57	f 7 25	7 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
8 50	9 33	10 45	11 28
11 45	12 28	1 30	2 14
12 45	1 29	2 45	3 28
3 8	3 51	5 30	6 9
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
Lisboa-R.	Povoia	Lisboa-R.	
10 22	11 20	12	12 58
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
7 2	8 14	5 32	6 44
1 44	3 2	7 15	8 35
a 5 9	6 1	8 40	10
5 42	7 4	3 19	4 46
11 53	1 13	9 12	10 35
1 18	2 35		
Lisboa-R.	Santarem	Lisboa-R.	
5 9	7 10	10 40	12 37
Setil	Vendas Novas	Setil	
5 25	9 15		
Lisboa-R.	V. Novas	Lisboa-R.	
7 30	11 4	5 35	11 5
5 9	8 8	12 7	5 55
		8 40	12 37
Lisboa-R.	Entronc.	Lisboa-R.	
7 30	11 23	7 40	11 5
		5	8 7
		11 40	4 34
Lisboa R	Pampilhosa	Lisboa R	
a 11 30	2 45	a 7 8	10 52
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
a 8 30	2 16	7 14	5 55
9 30	8 36	a 8 39	2 31
11 36	12 4	a 3 49	1 13
a 7	12 44	a 5 49	11 44
d 7 5	e 2 24	7 54	10 15
10 10	8 14		
Porto	Entronc.	Porto	
e 3 25	2 20		
Lisboa-R.	Val. d'Alc.	Lisboa-R.	
11 36	7 10	a 2 31	
1 5 2	10 10	8 30	5 55
8 40	9 48	2 45	
10 10	8	5 30	1 13
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
11 36	10 14	6 45	a 2 31
a 5 2	1 12 10	6 45	5 55
8 40	7 47	6 24	1 13
10 10			
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
11 36	11 50	4 55	a 2 31
8 40	10 33	3 45	a 1 13
10 10			
Entronc.	Guarda	Entronc.	
5	9 56	6 15	9 33
Lisboa	Caldas	Lisboa	
1 30	6 32	2 25	7 20
7 55	1		
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
8 10	2 55	5 40	12 23
4 23	12 46	3 34	11 58
		8 42	9 36
Lisboa-R.	Alfarellos	Lisboa-R.	
4 23	12 46	3 35	11 58
Caldas	Alfarellos	Caldas	
1	7 14		
Figueira	Amieira	Figueira	
3 34	3 55	12 25	12 46
11 45	12 6	4 15	4 36
Figueira	Bicinho	Figueira	
6 55	7 18	8 50	9 18
Entronc.	Alfarellos	Entronc.	
3 14	11 5	2 50	9 39
Figueira	Alfarellos	Figueira	
2 25	3 2	12 10	12 48
10 20	10 55	8 40	9 18
1 55	3 7	10 22	11
7 30	8 4		
8 42	9 50		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Alfarellos	Pampilh.	Alfarellos	
1 10	3 59	4 39	7 11
Figueira	Porto	Figueira	
7 20	1 1	11 25	5 7
Coimbra	Figueira	Coimbra	
7 22	9 4	6 35	8 20
4 50	6 48	11 25	1 3
		11 35	12 45
Coimbra	Louza	Coimbra	
5 25	6 54	7 10	8 39
12 20	1 43	2 50	4 7
4 48	6 3	6 18	7 27
Porto	Espinho	Porto	
7 37	8 33	9 40	10 36
8 58	9 50	10 40	11 38
12 40	1 33	2 38	3 34
5	5 53	7 10	8 6
8 45	9 38	11 30	12 26
10 25	11 18		
Mais os de Ovar, Aveiro e Figueira			
Porto	Ovar	Porto	
6	7 28	5 30	7 11
6	7 28	8	9 39
12 26	1 53	9 30	11 6
Porto	Aveiro	Porto	
10 36	1 2	6	8 26
2 40	5 1	11 27	e 2 24
6 54	9 25	2 47	5 12
		7 10	9 36
Mais os da Figueira			

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Valle do Vouga			
Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho	
8 25	9 49	5 35	7 5
Espinho	Albergaria	Espinho	
8 20	10 56	7 20	10 2
5 35	8 19	4 50	7 25
Aveiro	Albergaria	Aveiro	
9 40	11 36	6 35	8 31
3	4 40	11 5	12 45
7 15	9 11	2 50	4 46

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Beira Alta			
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
8 10	9 50	5 30	7 26
3 15	5 10	10 35	12 22
8 30	10 20	5 40	7 17
Pampilh.	Guarda	Pampilh.	
5 18	1	4 19	10 30
Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	
10 40	4 47	2 23	9 38
a 2 53	7 54	10 10	5 7
11 15	6 41	a 2 24	7

BEIRA ALTA			
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
8 10	9 50	5 30	7 26
3 15	5 10	10 35	12 22
8 30	10 20	5 40	7 17
Pampilh.	Guarda	Pampilh.	
5 18	1	4 19	10 30
Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	
10 40	4 47	2 23	9 38
a 2 53	7 54	10 10	5 7
11 15	6 41	a 2 24	7

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

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

E

*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
	1.ª classe em caminho de ferro 1.ª classe 1.ª catego- ria nos paquetes	1.ª classe em caminho de ferro 1.ª classe 1.ª catego- ria nos paquetes	1.ª classe em caminho de ferro 1.ª classe 1.ª catego- ria nos paquetes	1.ª classe em caminho de ferro 1.ª classe 1.ª catego- ria nos paquetes	1.ª classe em caminho de ferro 1.ª classe 1.ª catego- ria nos paquetes
	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos
De Paris a Bordeaux por caminho de ferro	65,85	65,85	32,95	32,95	—
De Bordeaux a Lisboa, por terra ou por mar, á escolha do passageiro.	100,00	100,00	50,00	50,00	25,00
Preços de Paris a Lisboa	165,85	165,85	82,95	82,95	25,00
1.ª Lisboa, por mar, a	Dakar (1)	600,00	300,00	300,00	150,00
	Preços totaes.	765,85	465,85	382,95	232,95
	Rio de Janeiro.	725,00	362,50	362,50	181,25
	Preços totaes	890,85	528,35	445,45	264,20
	Montevideu ou Buenos Ayres	875,00	437,50	437,50	218,75
	Preços totaes	1.040,85	603,35	520,45	301,70

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

As crianças de menos de dois anos serão transportadas gratuitamente. Todavia se da mesma familia fizerem parte diversas crianças de menos de dois anos, a gratuidade no percurso maritimo 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 destes bilhetes podem efectuar a sua viagem tomando logar nos paquetes em Bordeaux ou em Lisboa, á sua escolha.

Estes bilhetes são pessoaes, 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 julgarem necessario.

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 o praso de **quatro meses**.

CONDIÇÕES

1.º — Percurso marítimo

No percurso por mar, as condições de applicação 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 transatlânticas.

2.º — Percurso em caminho de ferro

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

2.ª — Paragens — Dentro do praso 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.ª — Bagagens — As bagagens despacham-se directamente entre as estações francesas e portuguezas indicadas na presente tarifa.

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

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

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.ª 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.ª — 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.ª — Disposição geral — Ficam em vigôr as condições das tarifas geraes das Companhias interessadas em tudo o que não seja contrario ás 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 ao caes de embarque, ou vice-versa, em Bordeaux ou Lisboa, conforme o caso.

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

Os passageiros que venham até Lisboa por via ferrea teem a faculdade de escolher em Paris os seus logares a bordo, em igualdade de circunstancias com os que tomem a via maritima em Bordeaux e segundo a ordem de inscrição.

No preço dos bilhetes não está comprehendido o suplemento devido á 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 substitue para todos os efeitos a tarifa internacional n.º 314 de grande velocidade em vigor desde 15 de Novembro de 1911.

Lisboa, 3 de Outubro de 1912.

O Engenheiro Sub-Director

A. Bossa

Tabela de preços de passageiros		Tabela de preços de bagagens	
1.º	2.º	1.º	2.º
3.º	4.º	3.º	4.º
5.º	6.º	5.º	6.º
7.º	8.º	7.º	8.º
9.º	10.º	9.º	10.º
11.º	12.º	11.º	12.º
13.º	14.º	13.º	14.º
15.º	16.º	15.º	16.º
17.º	18.º	17.º	18.º
19.º	20.º	19.º	20.º
21.º	22.º	21.º	22.º
23.º	24.º	23.º	24.º
25.º	26.º	25.º	26.º
27.º	28.º	27.º	28.º
29.º	30.º	29.º	30.º
31.º	32.º	31.º	32.º
33.º	34.º	33.º	34.º
35.º	36.º	35.º	36.º
37.º	38.º	37.º	38.º
39.º	40.º	39.º	40.º
41.º	42.º	41.º	42.º
43.º	44.º	43.º	44.º
45.º	46.º	45.º	46.º
47.º	48.º	47.º	48.º
49.º	50.º	49.º	50.º
51.º	52.º	51.º	52.º
53.º	54.º	53.º	54.º
55.º	56.º	55.º	56.º
57.º	58.º	57.º	58.º
59.º	60.º	59.º	60.º
61.º	62.º	61.º	62.º
63.º	64.º	63.º	64.º
65.º	66.º	65.º	66.º
67.º	68.º	67.º	68.º
69.º	70.º	69.º	70.º
71.º	72.º	71.º	72.º
73.º	74.º	73.º	74.º
75.º	76.º	75.º	76.º
77.º	78.º	77.º	78.º
79.º	80.º	79.º	80.º
81.º	82.º	81.º	82.º
83.º	84.º	83.º	84.º
85.º	86.º	85.º	86.º
87.º	88.º	87.º	88.º
89.º	90.º	89.º	90.º
91.º	92.º	91.º	92.º
93.º	94.º	93.º	94.º
95.º	96.º	95.º	96.º
97.º	98.º	97.º	98.º
99.º	100.º	99.º	100.º

Tabela de preços de passageiros		Tabela de preços de bagagens	
1.º	2.º	1.º	2.º
3.º	4.º	3.º	4.º
5.º	6.º	5.º	6.º
7.º	8.º	7.º	8.º
9.º	10.º	9.º	10.º
11.º	12.º	11.º	12.º
13.º	14.º	13.º	14.º
15.º	16.º	15.º	16.º
17.º	18.º	17.º	18.º
19.º	20.º	19.º	20.º
21.º	22.º	21.º	22.º
23.º	24.º	23.º	24.º
25.º	26.º	25.º	26.º
27.º	28.º	27.º	28.º
29.º	30.º	29.º	30.º
31.º	32.º	31.º	32.º
33.º	34.º	33.º	34.º
35.º	36.º	35.º	36.º
37.º	38.º	37.º	38.º
39.º	40.º	39.º	40.º
41.º	42.º	41.º	42.º
43.º	44.º	43.º	44.º
45.º	46.º	45.º	46.º
47.º	48.º	47.º	48.º
49.º	50.º	49.º	50.º
51.º	52.º	51.º	52.º
53.º	54.º	53.º	54.º
55.º	56.º	55.º	56.º
57.º	58.º	57.º	58.º
59.º	60.º	59.º	60.º
61.º	62.º	61.º	62.º
63.º	64.º	63.º	64.º
65.º	66.º	65.º	66.º
67.º	68.º	67.º	68.º
69.º	70.º	69.º	70.º
71.º	72.º	71.º	72.º
73.º	74.º	73.º	74.º
75.º	76.º	75.º	76.º
77.º	78.º	77.º	78.º
79.º	80.º	79.º	80.º
81.º	82.º	81.º	82.º
83.º	84.º	83.º	84.º
85.º	86.º	85.º	86.º
87.º	88.º	87.º	88.º
89.º	90.º	89.º	90.º
91.º	92.º	91.º	92.º
93.º	94.º	93.º	94.º
95.º	96.º	95.º	96.º
97.º	98.º	97.º	98.º
99.º	100.º	99.º	100.º

Exp. 759

Exploração—Serviço do Tratego

950 exemplares

Tabela de preços para o transporte de bagagens

1.º — Passagem por Bordeaux

De 0 a 40 kilogramas inclusivê: por tonelada e kilómetro 0,50 frs., sem que em nenhum caso a taxa possa ser superior à de um excedente de mais de 40 kilogramas, incluído o imposto.

Além de 40 kilogramas: por tonelada e kilómetro, 0,40 frs., incluído 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) Á partida das estações portuguesas	Direito de registo e sêlo ..	40	—	—
	Despezas de transito em Fuentes de Oñoro ..	—	1,00	—
	Direito de registo ..	—	—	0,10
b) Á partida das estações francesas	Despezas de transito em Irun	—	1,00	—
	Imposto de sêlo para Portugal. .. .	20	—	—

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

§ 2.º — Bagagem com peso excedente

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

(1) Além destes preços cobrar-se-ha mais 0,10 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

E

*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 315 — GRANDE VELOCIDADE

Em applicação 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 (Via Lisboa ou Bordeaux)		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
			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 1. ^a categoria nos paquetes	1. ^a classe 1. ^a categoria nos paquetes	1. ^a classe 1. ^a categoria nos paquetes	1. ^a classe 1. ^a categoria nos paquetes	1. ^a classe 1. ^a categoria 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	73,00	73,00	37,50
Preços de Paris a Lisboa		248,80	248,80	124,40	124,40	37,50
De Lisboa, por mar, a	Dakar (1)	970,00	485,00	485,00	242,50	242,50
	Preços totaes	1.218,80	733,80	609,40	366,90	280,00
	Rio de Janeiro	1.170,00	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	1.440,00	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 creanças, 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 fizer por mar.De 3 a 6 annos 18,75 francos quando o trajecto de Bordeaux a Lisboa,
ou vice-versa, se fizer por mar.De 2 a 3 annos 18,75 francos, quando o trajecto de Bordeaux a Lisboa,
ou vice-versa, se fizer por caminho de ferro.As creanças de menos de dois annos serão transportadas gratuitamente. Todavia se da mesma familia fize-
rem parte diversas creanças de menos de dois annos, a gratuidade no percurso maritimo 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 à via marítima podem, ainda, ser feitas as deduções estabelecidas pela Companhia Sud Atlantique para determinadas categorias de passageiros.

Os passageiros munidos destes bilhetes podem efectuar a sua viagem tomando logar nos paquetes em Bordeaux ou em Lisboa, à 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 necessario.

A capa dos bilhetes sem os respectivos **coupons** e estes sem aquela, não tem 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 **um ano** para a viagem inteira.

A' volta tem os passageiros a faculdade 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 meses.

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 meses 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 às 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.ª — Creanças — As creanças de menos de 3 anos são transportadas gratuitamente mas não tem direito a um logar distincto. Duas creanças de 3 a 7 anos não tem direito a ocupar, no mesmo compartimento, mais que o espaço correspondente a um passageiro.

2.ª — 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 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 faculdade não é concedida, na viagem de regresso, quando a validade do bilhete termine antes da chegada a destino.

3.ª — 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 importancias dos direitos de selo, 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 § 2.º da mesma tabela.

Quando o passageiro quizer aproveitar a concessão de paragem prevista na condição 2.ª, 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.

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.^a — **Disposição geral** — Ficam em vigor as condições das tarifas geraes das Companhias interessadas em tudo o que não seja contrario ás 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 caes de embarque, ou vice-versa, em Bordeaux ou Lisboa, conforme o caso.

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

Os passageiros que venham até Lisboa por via ferrea teem a faculdade de escolher em Paris os seus logares a bordo, em igualdade de circunstancias com os que tomem a via maritima em Bordeaux e segundo a ordem de inscriçao.

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

Esta tarifa anula e substitue para todos os efeitos a tarifa internacional n.º 345 de grande velocidade, em vigor desde 15 de Novembro de 1914.

Lisboa, 3 de Outubro de 1912.

0 Engenheiro Sub-Director

34. Bossa

Tabela de preços para o transporte de bagagens

1.º — Passagem por Bordeaux

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

Além de 40 kilogramas: por tonelada e kilómetro, 0,40 frs., incluído o imposto.

Este ultimo preço será aplicado aos excedentes de bagagem 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) Á partida das estações portuguesas...	Direito de registo e sêlo ..	40	-	-
	Despezas de transito em Fuentes de Oñoro ..	-	1,00	-
	Direito de registo ..	-	-	0,10
b) Á partida das estações francesas ..	Despezas de transito em Irun	-	1,00	-
	Imposto de sêlo para Portugal ..	20	-	-

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

§ 2.º — Bagagem com peso excedente

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

(1) Além destes preços cobrar-se-ha mais 0,10 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: ESTACÃO DO RÓCIO — 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 francezas)

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 aeroplanos 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 applicavel tambem ao transporte de **furgões para bagagens**, em pequena velocidade, pelos preços constantes do § 2.º do Capitulo 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