

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DISTRIBUE, COMO ANNEXOS, AS TARIFAS DE TRANSPORTE DAS LINHAS FERREAS
POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES

Contém uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e de 30 de março de 1909, do MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898

MEDALHAS DE PRATA: Bruxellas, 1897 — Porto, 1897 — Liége, 1905 — Rio de Janeiro, 1908

MEDALHAS DE BRONZE: Antwerpia, 1894 — S. Luiz, Estados Unidos, 1904

Proprietario director, **L. de Mendonça e Costa**, antigo Inspector Chefe de repartição nos Caminhos de Ferro Portuguezes
Engenheiro-Consultor **A. de Vasconcellos Porto**, ministro d'Estado honorario e director adjunto
da Companhia Real dos Caminhos de Ferro

REDACTORES

Caminhos de ferro — Conselheiro **J. Fernando de Souza**, engenheiro, secretario do Conselho d'Administração
dos Caminhos de Ferro do Estado

Engenharia em geral, Commercio e Industria — **José Maria Mello de Mattos**, engenheiro
Chefe de secção na repartição d'Obras Publicas

Secretario da redacção, **Christiano Tavares**, tenente de cavallaria

Correspondente em Madrid, **D. Juan de Bona**, director da *Gaceta de los Caminos de Hierro*



Redacção, Administração e Typographia

48 — Rua Nova da Trindade, 1.º — Lisboa

Telefone n.º 27 — Endereço telegraphico: CAMIFERRO

PREÇOS DE ASSIGNATURA

PORtUGAL, Anno 2\$500 réis — Semestre 1\$400 réis — COLONIAS, Anno 4\$000 réis

ALLEMANHA	14,40 marcos	ESTADOS UNIDOS	3 dollars
AUSTRIA.....	9 florins	FRANÇA.....	18 francos
BELGICA.....	18 francos	INGLATERRA.....	14 sc. 6 p.
BRAZIL (moeda fraca).....	15\$000 réis	ITALIA.....	18 liras
CHINA.....	7 dollars	JAPÃO	7 yens
DINAMARCA, NORUEGA E SUECIA	13 Krones	RUSSIA	6 rublos
ESPAÑHA.....	18 pesetas	SUISSA.....	18 francos

VENDA AVULSO : Até á publicação do seguinte, numero simples 120 réis
annexos 10 réis por folha; atrazado o duplo

ANNUNCIOS

	Anno ou 24 n. ^o	Semestre ou 12 n. ^o
Pagina	60\$000 réis	40\$000 réis
Meia pagina	40\$000 "	25\$000 "
Quarto de pagina	25\$000 "	13\$000 "
Oitavo de pagina	13\$000 "	7\$000 "

ÍNDICE

DOS

ARTIGOS E SECÇÕES DO 22.º ANNO = 1909

Africa do Sul, 234, 266, 280, 296 e	326	Cincocentenario dos caminhos de ferro (A propósito do) 7, 21, 38, 55, 70, 89, 103, 119, 135, 151, 167, 183, 199, 216, 231, 247, 263, 279, 295 e	310	Emprestimo (O) dos Caminhos de ferro, por <i>J. Fernando de Souza</i> ◆ 81
Alcoolismo (O) e os Caminhos de ferro.....	331	Comboio (um) fugitivo.....	139	Estado e Companhias, por <i>J. Fernando de Souza</i>
Almanack Bertrand.....	347	Comboios de recreio.....	245	Estatística de 1907 das linhas da Companhia Real, por <i>J. Fernando de Souza</i>
André Leproux, 166, 227 e.....	228	Commemoração do dia.....	33	Estatística de 1907 das linhas do Minho e Douro, por <i>J. Fernando de Souza</i> , ♦ 145 e.....
Annuario (O) Commercial.....	91	Commercio Portuguez: 27, 75, 107, 123, 139, 155, 174, 203, 220, 235, 268, 334 e.....	364	Estradas (As) no futuro, por <i>Mello de Mattos</i>
Arrematações: 15, 31, 47, 79, 95, 111, 143, 159, 175, 208, 223, 239, 271, 303, 319, 335, 367 e	383	Companhia dos Ascensores.....	40	Estudo sobre a mudança d'horário do comboio <i>sud-express</i> — Relatório apresentado e aprovado pela S. P. P. por <i>L. de Mendonça e Costa</i> 85
Arsenal (O) da Marinha, por <i>J. Fernando de Souza</i> ♦ 34 e	♦ 65	Companhia Atravéz d'Africa — Relatório do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal, 14, 30, 46, 62, 78, 94, 110, 142, 158, 366 e.....	382	Europa (Da) ao Pacífico.....
Assembleia da Companhia Real, 171, e	485	Companhia da Beira Alta — Relatório do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal, 174, 190, 206, 222 e.....	238	Evora a Reguengos, por <i>J. Fernando de Souza</i> , ♦ 273 e.....
Associação (A) internacional permanente dos Congressos de Navegação, por <i>Mello de Mattos</i>	244	Companhia de Benguela (ilustrado)	374	Excursão de engenheiros.....
Associações (As) para o progresso das sciencias, por <i>Mello de Mattos</i>	267	Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha.....	171	Excursão (Uma) a Traz-os-Montes, por <i>Mello de Mattos</i> , 164 e.....
Associação Commercial do Porto...	235	Companhia de Guimarães.....	139	Exposição de aeronautica.....
Atravéz da Noruega.....	373	Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro.....	140	Exposição (A) internacional de transportes de Buenos Ayres
Automobilismo: 10, 43, 75, 123, 169, 185, 219, 251, 299, 330 e	363	Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravéz d'Africa.....	154	Exposição de quadros
Automoveis taximetros.....	343	Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatório do Conselho de Administração, 191, 207, 223, 239, 251, 270, 286, 302, e	318	Festas (As) de Sevilha.....
Comboios automoveis.....	25	Concursos.....	63	Francisco Maximo d'Abreu.....
Exposição de automoveis em Paris	35	Concurso (O) de Reims.....	265	Freio (O) de vacuo automatico de accão rapida para comboios de mercadorias, por <i>Mello de Mattos</i>
Avencas e fetos.....	378	Concursos hygienicos, por <i>Mello de Mattos</i>	359	Funcção (A) moral dos Caminhos de ferro.....
Aviação e aerostação: 219, 234, 250, 267, 298, 315, 329, 363 e	376	Conferencia ferroviaria.....	363	Funicular (O) de Grasse
Avisos de serviço: 15, 31, 47, 63, 79, 94, 111, 126, 143, 159, 175, 191, 223, 239, 255, 271, 286, 302, 319, 335 e	367	Congresso internacional de Caminhos de ferro, 155 e	327	Guide d'Espagne et Portugal
Barreiro a Cacilhas, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 49	Conferencia internacional ferroviária.....	123	Grandes (As) velocidades
Barreiras automaticas.....	70	Congresso Internacional de turismo	314	Honra (Em) d'um morto
Basculas divisoras (ilustrado).....	122	Construcción e constructores, por <i>Mello de Mattos</i> , 36 e	67	Horario (O) de Cintra.....
Bibliographia, por <i>Mello de Mattos</i> , 52, 99, 117 e	149	Construções em terrenos sujeitos a abalos sismicos, por <i>Mello de Mattos</i>	134	Horario do <i>sud-express</i> , 148 e
Bilhetes kilometricos em Espanha	362	Contra a collisão dos comboios	378	Hulha negra, hulha branca e hulha verde, por <i>Mello de Mattos</i>
Boletim Commercial e financeiro, 12, 27, 44, 60, 76, 92, 108, 124, 140, 156, 172, 188, 204, 220, 236, 252, 268, 284, 300, 316, 332, 348, 364 e	380	Contractos tarifarios	♦ 129	Hygiene dos vagões
Caminho de ferro de Lourenço Marques.....	24	Convenção Moçambique-Transwaal	250	Ideal (O) do turista
Caminho de ferro de S. Gothardo..	75	Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras, 13, 28, 45, 61, 77, 93, 109, 125, 241, 157, 173, 189, 205, 221, 237, 253, 269, 285, 301, 317, 333, 365 e	381	India (A) ao pé da porta
Caminho de ferro secundario de S. Iamatica.....	38	Culto (O) da bandeira	9	Industria (A) alema de locomoveis
Caminho (O) de ferro de Tauern.....	249	Defesa dos comboios	282	Industria (A) e a Engenharia, por <i>Mello de Mattos</i>
Caminhos (Os) de ferro e a sessão parlamentar, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 289	Depuração das aguas de alimentação (ilustrado)	200	Instrução do pessoal ferroviario
Caminhos (Os) de ferro da Argentina	106	Desgracas no Ribatejo	188	José Miguel da Costa, por <i>Miguel Queriol</i>
Caminhos (Os) de ferro do Brazil ..	379	Diario (O) de Notícias — Natal de 1908	11	Juan (D.) de Bona
Caminhos (Os) de ferro do Canadá	121	Directoria da Companhia Real	324	Linha Budapesti-Constantinopla
Caminhos (Os) de ferro do Estado Belgas	361	Dunas pontes de cimento armado, por <i>Mello de Mattos</i>	196	Linha (A) de circumvallação do Porto
Caminhos de ferro de cremalheira e sua applicação no nosso paiz	359	Electricidade:	313	Linha (Uma) ferrea marítima
Caminhos de ferro de Orleans e do Meio-Dia da França	102	Electrificação das linhas ferreas na Austria	343	Linha (A) dos Grandes Lagos
Caminhos (Os) de ferro hungaros ..	106	Illuminação electrica nos comboios	334	Linha (A) de Konia a Kasima
Caminhos (Os) de ferro em Inglaterra	321	Lampadas electricas (ilustrado)	298	Linha (A) da Madeira
Caminhos (Os) de ferro peruvianos	169	Telegrafo nos comboios	282	Linha (A) mais cara do mundo
Caminhos de ferro do Sul e Sueste	263	Telégrafos (Os) sem fios nos comboios	283	Linha (A) do Monte Branco
Caminhos de ferro na Suissa	23	Tracção electrica: 9, 59, 106, 134, 147, 185, 234, 266, 299, 331 e	379	Linha (A) de Portalegre, por <i>J. Fernando de Souza</i>
Caminhos de ferro da Swazilandia, 198 e	232	Tremvias (Os) electricos na Europa	41	♦ 177
Caminhos de ferro do Transwaal ..	362	Tremvias (Os) nos Estados Unidos	362	Linha (A) do S. Gothardo
Caminhos (Os) de ferro turcos	41	Tremvias (Os) no Japão	26	Linha (A) do Sado, por <i>J. Fernando de Souza</i>
Caminhos (Os) de ferro de Venezuela	74	Tremvias (Os) de Slaesbeck	42	♦ 257
Carruagens (As) leito da Companhia d'Orleans	26	Elementos estatisticos dos Caminhos de ferro do continente de Portugal de 1877-1907 por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 369	Linha (A) do istmo de Tenantepec
Carta de França	358			Linha (A) transandina
Carteira dos accionistas: 11, 60, 76, 108, 124, 140, 156, 172, 188, 204, 220, 252, 268, 284, 300, 316, 332, 364 e	380			Linha do Valle do Tamega
Casa Catalá	347			Linha (A) de Vernet les Bains
Cidades (As) arruinadas, por <i>Mello de Mattos</i>	87			Linhas (As) do Alto Minho, por <i>J. Fernando de Souza</i>
Cidade Moderna, por <i>Mello de Mattos</i>	211			♦ 17
				Linhas (As) belgas secundarias
				Linhas estrangeiras: Africa, 366.
				Allemania, 78, 142. Argentina, 410, 411, 222, 270, 335, 366. Austria, 366. Belgica, 41, 254, 335, 366, 382. Bolivia, 30. Brazil 45, 222, 254, 270, 335, 366. Bulgaria, 366. Chile, 335. China, 254, 382. Dinamarca, 45, 158. Espanha, 41, 30, 45, 59, 78, 110, 138, 171, 190, 222, 231, 270,

ÍNDICE

284, 300, 335, 366, 382. Estados Unidos, 284, 300, 335. França, 41, 30, 59, 110, 158, 254, 270, 284, 300, 335, 350, 382. Grecia, 284. Guiné francesa, 30. Hollanda, 110. Inglaterra, 110, 222, 300. Italia, 300, 382. Madagascar, 78. Mexico, 366. Russia, 41, 142, 284, 300, 335. Síao, 335, 382. Suissa, 270. Turquia, 11, 270, 300, 335 e.....	350
Linhas (As) ferreas coloniaes.....	56
Linhas ferreas espanholas.....	10
Linhas (As) ferreas europeias de 1908.....	38
Linhas (As) ferreas da Indo-China.....	379
Linhos portuguezas: 10, 30, 43, 59, 78, 92, 107, 123, 139, 154, 170, 188, 203, 220, 236, 252, 268, 283, 299, 318, 334, 350 364 e.....	380
Linhos (As) transpyrinaicas.....	26
Locomotivas (Las) Compound de Lion Olivares.....	232
Locomotiva electrica com turbo gerador.....	378
Locomotivas a vapor sem fogo.....	328
Lucien Guillaume Mathiote.....	279
Mais uma medalha.....	150
Mappa de Portugal.....	364
Mellioramento (Um) no Estoril.....	234
Melhoramentos na estação de Lisboa-Rocio.....	25
Metropolitano (O) de Paris 298 e	379
Mudanca do Sud-Express.....	72
Nafta (A) nas locomotivas.....	297
Negocios (Os) da Companhia Real.....	202
Notas estatisticas.....	39
Notas de viagem:	
V. Aveiro—Fermentellos—Agueda — Angeja — Espinho.....	8
VI. Entre-os-Rios — Arouca.....	22
VII. Molédo — Villa Real — Pedras Salgadas.....	40
VIII. Vídago — Chaves.....	56
IX. Verin — Orense — A linha das Asturias.....	73
X. Leon — Oviédo — Gijon.....	90
XI. Santander — Bilbao.....	104
XII. De Bilbao a S. Sebastião — Biarritz — Pau — Eaux Bonnes.....	120
XIII. Arcachon — Angoulême — Poitiers.....	137
XIV. Tours — Amboise — Blois — Chambord — Cheverny — Beau-regard — Romo antin.....	152
XV. Londres.....	167
XVI. A cidade Branca.....	184
XVII. De Limoges a Narbonne — De Narbonne a Perpignan — Vernet.....	201
XVIII. Vernet les Bains.....	217
I. (Nova série) O Porto.....	233
II. A linha do Valle do Vouga — Albergaria.....	248
III. O Porto e o Sud-Express.....	264
IV. Cinq Mars — Angers — Nantes.....	280
V. Guerande — Croisic e La Baule.....	296
VI. Vannes — Sant'Anna d'Auray — Carnac — Quiberon — Pont Aven — Concarneau.....	342
VII. A cidade mais bretã da Bretanha.....	327
VIII. Audierne e a Ponta de Raz.....	345
IX. De Chateaulin a Brest — A ponta do Finisterra.....	360
X. Plougastel — Perros Guirec.....	376
Nova (Uma) ordem.....	106
Novas linhas suissas.....	282
Novo (O) material da linha da Beira Alta, por J. Fernando de Souza.....	♦ 113
Novo (O) material da Companhia do Norte de Espanha.....	363
Novo (O) paquete « Hollandia ».....	74
Novo (Um) restaurante.....	346
Obras (As) n'um trogo do metropolitano, por Mello de Mattos.....	323
Omnibus voadores.....	314
Orçamento (O) da Companhia Real Para comparar.....	48
Para o Ribatejo, 172 e.....	329
Paris subterranea.....	283
Pessoal (O) dos Caminhos de ferro do Estado.....	130
Planos (Os) financeiros do sr. H. C. Ferreira, por Mello de Mattos.....	306
Ponte (Uma) de cimento armado.....	348
Ponte (Uma) gigante.....	331
Ponte (A) do Pocinho (ilustrado) por Mello de Mattos.....	292
Porto e Caminhos de ferro de Lourenço Marques, 251 e.....	264
Porto de Leixões, por J. Fernando de Souza, ♦ 209, ♦ 225 e.....	♦ 244
Praia das Maçãs (ilustrado).....	215
Preço (O) dos electricos.....	311
Primeiro (Ao) de Janeiro.....	249
Pró (Em) do turismo.....	348
Problema (O) economico.....	42
Progressos (Os) da navegação aerea.....	58
Projecto de lei.....	273
Publicações recebidas: 139, 170 e	235
Rainhas de Aldegallega e Montemór Ramal de Montemór-o-Novo (illust.)	344
Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhóis: 13, 29, 45, 61, 77, 93, 109, 125, 141, 157, 173, 189, 205, 221, 237, 250, 269, 285, 301, 317, 333, 349 365 e	381
Reconstrucção (A) de Benavente.....	138
Record (Um) ferroviario.....	361
Record (O) dos transatlanticos.....	27
Réde (A) do centro, por J. Fernando de Souza.....	♦ 305
Réde (A) ferroviaria da China.....	57
Reivindicando.....	246
Relatorio sobre Caminhos de ferro (ilustrado), por J. Fernando de Souza, 2 e.....	19
Resgate (O) da linha do Simplão.....	124
Reunião de engenheiros industriais.....	362
Servico de Banhos.....	182
Servico (Um) dificil.....	348
Servigo (Um) modelo.....	249
Servicos de correspondencia 115 e.....	147
Sete de maio de 1853.....	151
Signaes em tempo de nevocirro.....	283
Soccorro para o Ribatejo, 220 152 e.....	268
Solidariedade humana.....	107
Substituição (A) de uma ponte em 68 minutos.....	109
Syndicato Agricola de Mirandella.....	43
Tarifas de transporte: 5, 38, 70, 87, 102, 116, 134, 163, 181, 198, 215, 228, 246, 263, 325, 343, 358 e	373
Terremoto (O) da Calabria e as linhas ferreas.....	26
Triangulo de linhas subterraneo.....	379
O tunel do Detroit River.....	314
Tunnel (O) de Retschberg.....	75
Unificação da exploração das linhas ferreas, por Vasconcellos Porto.....	♦ 2
Valença a Monsão.....	217
Viacao (A) em Lisboa.....	5
Viagens commodas ao Bussaco.....	249
Viagens em França.....	124
Viagens de recreio pelo Mediterrâneo e Levante.....	106
Viagens no paiz.....	164
Viagens de verão.....	182
Vigessimo segundo anno.....	4
PARTE OFICIAL	
Legislação por linhas	
Aldo Minho, 198 e.....	214
Atravez d'Africa.....	213
Beira Baixa.....	402
Benguela, 37, 51 e.....	214
Carris de ferro do Porto, 132 e.....	343
Evora a Reguengos, 295 e.....	310
Foz-Tua a Mirandella, 69 e.....	246
Guimaraes.....	214
Leste.....	310
Mirandella a Bragança, 37, 69 e.....	246
Norte.....	69
Portalegre, 340, 343 e.....	357
Portimão a Lagos.....	246
Porto à Povoa e Famalicão.....	197
Rogoa a Chaves, 214 e.....	358
Santa Comba a Vizeu, 69 e.....	246
Torres Vedras á Figueira e Alfarellos, 69 e.....	104
Valle do Sado, 340, 343 e.....	357
Valle do Vouga, 51, 69, 101, 116, 133, 294, 310 e.....	325
Diversos	
Emprestimo de 1909.....	87
Criacão da Direccão de Estudos de Caminhos de ferro.....	69
Pessoal, 5 e.....	343
TARIFAS DE TRANSPORTE	
Distribuidas com os n.ºs abaixo	
Companhia Real	
Grande velocidade:	
N.º 7 (Ampliação) Bilhetes de ida e volta.....	528
P. n.º 4 — Bilhetes de excursão.....	515
Internacional n.º 203 — Bilhetes de ida e volta.....	511
Idem n.º 306 — Cavallos para França	
" n.º 307 — Passag. ros. para França	521
" n.º 308 — Viagens de excursão	522
Pequena velocidade:	
N.º 8 (Ampliação) adubos.....	528
P. H. F. n.º 4 — Mercadorias para França.....	507
Internacional n.º 302 — Mercadorias	
Idem n.º 303 — Mobilias em carros.	523
" n.º 304 — Automoveis e carruagens.....	523
" n.º 305 — Idem.....	523
Diversos	
Ampliação de varias tarifas da Companhia Real ás linhas do Valle do Vouga e Valle do Tamega.....	513
Apeadeiro da Matta.....	519
Ramal de Montemór.....	522
Automoveis.....	524
Serviço directo com o Sul e Sueste.....	526
Sul e Sueste	
Grande velocidade:	
B. (Ampliação) bilhetes assignatura	514
N.º 5 — (Ampl.) Ramal d'Aldegallega	505
N.º 8 — (Ampl.) Ramal d'Aldegallega	505
N.º 7 — (Ampliação) Bilhetes de ida e volta, 508, 522 e	528
N.º 3 — (Ampl.) Ramal d'Aldegallega	505
Pequena velocidade:	
N.º 1 — (Ampliação) Taras vazias, 505 e	520
N.º 2 — (Ampliação) Liquidos	505
N.º 3 — (Ampliação) Madeiras	505
N.º 5-A — Gado	507
N.º 5-B — Gado suino	522
N.º 8 — (Ampliação) Materiais de construção e outros, 505 e	511
N.º 9 — (Ampliação) Drogas	505
N.º 10 — (Ampliação) Linho, juta etc	505
N.º 11 — (Ampliação) Farinhas, cereais, 511 e	518
N.º 12 — (Ampliação) Palha, feno, etc	505
N.º 13 — (Ampliação) Carvão, cascos, 505, 511 e	516
N.º 15 — Transportes fluviaes, 516 e	525
N.º 16 — Ramal das Lezírias	527
C. F. E. n.º 1 — Liquidos	510
P. n.º 9 — Mercadorias diversas	512</

Gazeta dos Caminhos de Ferro

1.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 505

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

Engenheiro-consultor

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO, Engenheiro

Proprietário-diretor

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretário da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exercito

Redactor dos Caminhos de ferro — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro

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

LISBOA, 1 de Janeiro de 1909

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
R. Nova da Trindade, 48
Telefone 27
Endereço telegráfico CAMIFERRO

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — 1.ª Ampliações ás tarifas especiaes P. N.º 3 e N.º 5
e 8 de g. v. e ás N.º 1, 2 e 3 de p. v.; 3.ª ampliação á N.º 8 p. v.; 4.ª
ampliação ás N.º 9 e 10 p. v.; 2.ª ampliação á N.º 11 p. v.; 4.ª
ampliação á N.º 12 p. v.; 2.ª ampliação á N.º 13 p. v.

Beira Alta. — 3.ª ampliação á tarifa especial N.º 5 p. v.

SUMMARIO

	Paginas
Vigessimo segundo anno	1
Unificação da exploração das linhas ferreas, por Vasconcellos Porto	2
Relatório sobre caminhos de ferro (ilustrado)	2
Parte oficial — Portaria de 10 de dezembro do Ministerio das Obras Públicas	5
Tarifas de transporte	5
A viação em Lisboa	5
A propósito do Cincocentenario — I.	7

Notas de viagem — V — Aveiro — Cidade de canaes — Cosia Nova — Fermentelos, Agueda, Angeja — Espinho e os maos hoteis — As aguas de S. Vicente	8
O culto da bandeira	9
Tracção eléctrica	9
Automobilismo	10
Linhas ferreas espanholas	10
Companhia dos Ascensores	10
Da Europa ao Pacífico	10
Linhas portuguezas — Estação do Carregado — Estação da Livraria — Móra a Ponte de Sôr	10
Linhas estrangeiras — Espanha — França — Belgica — Russia — Turquia	11
«O Diário de Notícias» — Natal de 1908	11
Brindes e calendários	11
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas	11
Boletim Commercial e Financeiro	12
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras	13
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	13
Companhia Através d'Africa — Relatório do Conselho de Administração (continuação)	14
Arrematações	15
Avisos de serviço	15
Agenda do Viajante	16
Horário dos comboios	16



22.º ANNO

COMPLETOU o vigessimo primeiro anno da sua existencia a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

No homem, é esta a edade considerada pelo código como a de perfeito conhecimento das cousas, do pleno desenvolvimento da razão, aquella em que a sua individualidade se marca e accentua.

E é com plena satisfação e sem falsa modestia que invocamos a nossa infancia, a nossa adolescência e a nossa puberdade como testemunho da correção com que sempre procedemos com os nossos collegas, e da boa vontade com que procuramos satisfazer a missão que nos impozemos para com os nossos leitores.

Todos os assuntos que directamente se ligam com interesses ferroviarios foram tratados nas columnas da *Gazeta* em artigos firmados com os nomes mais competentes.

Todos os assuntos geraes que pôdem interessar a collectividade portugueza nós procurámos tratar com o desassombro e desinteresse que foram sempre a norma do nosso proceder.

E o que até agora temos sido esperamos continuar a sê-lo.

* * *

Tinhamos iniciado no principio do anno ultimo uma secção exclusivamente dedicada à electricidade.

A complexidade do assunto, as sucessivas inovações d'esta sciencia que todos os dias nos surpreende com inesperadas maravilhas, obrigar-nos a reconhecer que o pouco espaço de que podemos dispôr não nos permitia dar a esta secção o desenvolvimento que ella precisava ter, embora o illustre engenheiro que a dirigia, o nosso amigo A. Kendall, primasse em lhe dar o maximo brilhantismo e interesse.

Além d'isso a apparição proxima d'uma publicação da especialidade, faz com que a nossa secção de electricidade, attendendo ao pouco desenvolvimento que lhe podíamos dar, se torne insuficiente para satisfazer a curiosidade dos estudiosos que se dedicam á vasta e atraente sciencia que dentro em pouco revolucionará por completo os nossos habitos e necessidades seculares.

Por isso, resolvemos terminar com ella, consignando aqui mais uma vez a nossa gratidão para com o seu illustre director, e aproveitar o pouco espaço que podíamos dedicar-lhe ao maior desenvolvimento dos assuntos ferroviarios e automobilistas.

E agora, resta-nos apresentar aos nossos leitores, annunciantes e colaboradores os nossos agradecimentos e os votos que fazemos para que o novo anno lhes decorra cheio de prosperidades e alegrias.

A REDACÇÃO

Unificação da exploração das linhas ferreas

Iniciamos o novo anno, registando um importante alargamento da nossa rede ferroviaria e, especialmente, notaveis melhoramentos nos seus elementos de exploração.

As administrações das linhas do Estado e das Companhias mais uma vez se empenharam no incessante aperfeiçoamento do seu material fixo e circulante, despendendo-se avultadas sommas em substituições de pontes metálicas, na aplicação de carris e material accessorio de grande resistencia, emprego de material de signalização mais seguro, aquisição de locomotivas dos tipos mais modernos, motores potentes e de grande velocidade.

Sob este ponto de vista o anno findo pôde ser inserito na historia dos nossos caminhos de ferro, como um anno notável para a exploração das nossas linhas, cujas receitas se accresceram com o aumento de vantagens proporcionadas ao publico, que lhes reconheceram os beneficios.

Ao grande poder de attracção de si tão natural que deriva da viação accelerada nas regiões em que a sua acção se exerce, junta-se o efecto immediato das medidas occasioneas que vão despertar ou estimular novos transportes que vem pagar o seu tributo e aumentar o caudal successivamente crescente d'estas correntes vivificadoras da economia nacional.

E assim em pouco mais de meio seculo a transformação que se tem operado no nosso paiz na circulação das suas riquezas tem atingido no seu accrescimo annual um grau tão assombroso que traduzi-lo em numeros não seria suficiente para o compreender.

O nosso espirito poderá avaliá-lo, se por um esforço da imaginação figurar a hypothese da suppressão simultanea do funcionamento da nossa rede ferroviaria, e apreciar o efecto desolador de um tal cataclismo.

Mas se fria e desapaixonadamente julgarmos o modo de evolucionar das linhas que no nosso paiz constituem a sua importante rede, notamos que os esforços são sobretudo especializados para cada linha, cuja exploração se subordina a um ponto de vista restricto ao seu interesse especial.

E este facto que dentro de uma mesma administração se dá naturalmente em menor grau, exagera-se entre as diversas administrações, que tecem, como sua missão principal auferir as maiores receitas liquidas, que possam conseguir com o instrumento de que dispõem.

Nesta critica, só nos preocupa a ideia de despertar a atenção para um facto tão capital, e cuja modifcação poderá ter o maior alcance.

Sem duvida que sem uma influencia superior e com absoluta independencia, se não conseguira corrigir os prejuizos que de tal pratica adveem para a collectividade.

Em vez do paiz gosar das vantagens completas que lhe deve proporcionar a rede de caminhos de ferro com que se dotou, encontra-se sujeito a um sistema de funcionamento que a exploração das linhas, dividida pelos interesses proprios lhe impõe.

Julgamos indispensavel, para que os beneficios colhidos de tão admiravel instrumento do progresso sejam absolutos, que uma entidade official com funções consultivas, independente das administrações ferroviarias intervenha em solidarizar as acções parciaes de todas as linhas ferreas integrando-as na maxima resultante.

E assim veremos realizada a justa aspiração do paiz de não serem os seus interesses geraes sacrificados aos de carácter especial.

Esta formula de intervir superiormente na acção de cada uma das linhas das companhias ou do Estado imprimindo-lhe a direcção mais conveniente ás exigencias do interesse pu-

blico terá larga compensação em ser attendido o bem do paiz que deve ser o objectivo das entidades a quem elle confiou o uso d'estes valiosos elementos da sua vitalidade.

E, sem duvida, que effectuando-se a exploração sob este ponto de vista uno e superior, as proprias administrações depressa se aperceberão do beneficio resultado que lhes advirá para as linhas em que a sua actividade se exerce.

Vasconcellos Porto.



RELATORIO

Sobre caminhos de ferro, fazendo parte do livro "Notas sobre Portugal - feito pelo Ministerio das Obras Publicas para a Exposição Nacional no Rio de Janeiro, em 1908"

Resumo historico

A primeira iniciativa, alias malograda, para a construcção de caminhos de ferro em Portugal deve-se ao Conde de Thomar, que promoveu a fundação, em 1844, da Companhia de Obras Publicas de Portugal, encarregada de construir o caminho de ferro de Lisboa à fronteira.

Fontes Pereira de Mello abriu em 1852 concurso para a construcção da linha ferrea de leste, Lisboa à fronteira, com garantia de juro, celebrando-se pouco depois contrato com Hardy Hislop.

Adoptava-se para a linha a largura normal de 1^m,44. Pela mesma época era auctorizada a construcção de uma linha do Porto a entroncar na de Lisboa à fronteira e que se chamaria *Caminho de Ferro do Norte*. A linha de leste teria tres secções: a primeira de Lisboa a Santarem, e as outras duas dependentes, na sua directriz, do ponto da fronteira escolhido para a ligação com a linha espanhola de Madrid.

Em 28 de outubro de 1856 abriu-se à exploração o troço de Lisboa ao Carregado, com 36 kilometros.

Depois de varios estudos e reconhecimentos fixou-se a directriz da linha de leste além de Santarem por Elvas e Badajoz, bifurcando-se no Entroncamento para o norte.

O contrato com a Companhia foi rescindindo e substituído por outro para a construcção da linha do norte, celebrado em 1857 com Morton Peto sobre a base da subvenção kilometrica. Ainda este não vingou, sendo afinal contratada com D. José de Salamanca, em 12 de setembro de 1859, a construcção das linhas do norte e leste, com subvenção kilometrica e para a via de 1^m,67, igual à que a Espanha adoptara, constituindo-se em seguida a *Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes*. Proseguiram então os trabalhos com actividade, de modo que em 1863 abria-se a linha de leste até a fronteira além de Elvas, e em 1864 toda a do norte até Villa Nova de Gaia.

Entretanto, uma série de contratos, desde 1854 até 1865, dava logar à construcção das linhas do sul e sueste, concedidas primeiro do Barreiro a Vendas Novas com um ramal para Setubal e a largura de 1^m,44, mediante subvenção kilometrica; depois de Vendas Novas a Evora e Beja, com via de 1^m,67, a outra empresa, a cuja concessão foram acrescentados os prolongamentos até a linha de leste, à fronteira na direcção de Huelva e ao Algarve. Chegaram a estar em exploração simultanea os troços com largura diferente de via, sendo em 1864 entregue à Companhia do Sueste o troço do Barreiro a Vendas Novas e o ramal (que o Governo resgatara e explorava), com a obrigaçao de alargar a via, igualando-a à das outras linhas. Em 1865 a subvenção kilometrica foi substituida por uma garantia de rendimento bruto com a restituição das subvenções recibidas, que, por não a ter podido effectuar a Companhia, deu logar à posse das linhas pelo Estado, que desde 1869 as explora, tendo recebido 193 kilometros em exploração e elevando essa extensão a 310 kilometros até fins de 1873.

Em segunda etapa foram concedidas: em 1873 uma linha

de 0^m.9, sem subsidio, do Porto à Povoa de Varzim, prolongada mais tarde a Famalicão; em 1877 um ramal de via larga, sem subvenção, da linha de Leste na direcção de Caceres, assegurando comunicação mais directa entre Lisboa e Madrid; em 1872 a linha da Beira Alta, da Pamplosa a Villar Formoso, com subvenção kilometrica, para ser a principal linha internacional, prolongada até a Figueira da Foz; uma linha de 1 metro, sem subsidio, entre a Trofa e Guimarães. Entretanto procedia-se á construção, por conta do Estado, das linhas de via larga do Minho, Porto a Vianna e Valença, com ramal para Braga, e do Douro, bifurcando da do Minho em Ermezinde e indo por Penafiel e pelo valle do Douro em demanda da fronteira em Barca de Alva, de modo quem em 1882 estavam em exploração 1.299 kilometros de via larga, sendo 705 concedidos á Companhia e 594 explorados pelo Estado, e 57 de via reduzida.

Neste periodo associou-se á construção pelo Estado o sistema continental das companhias concessionarias. Um

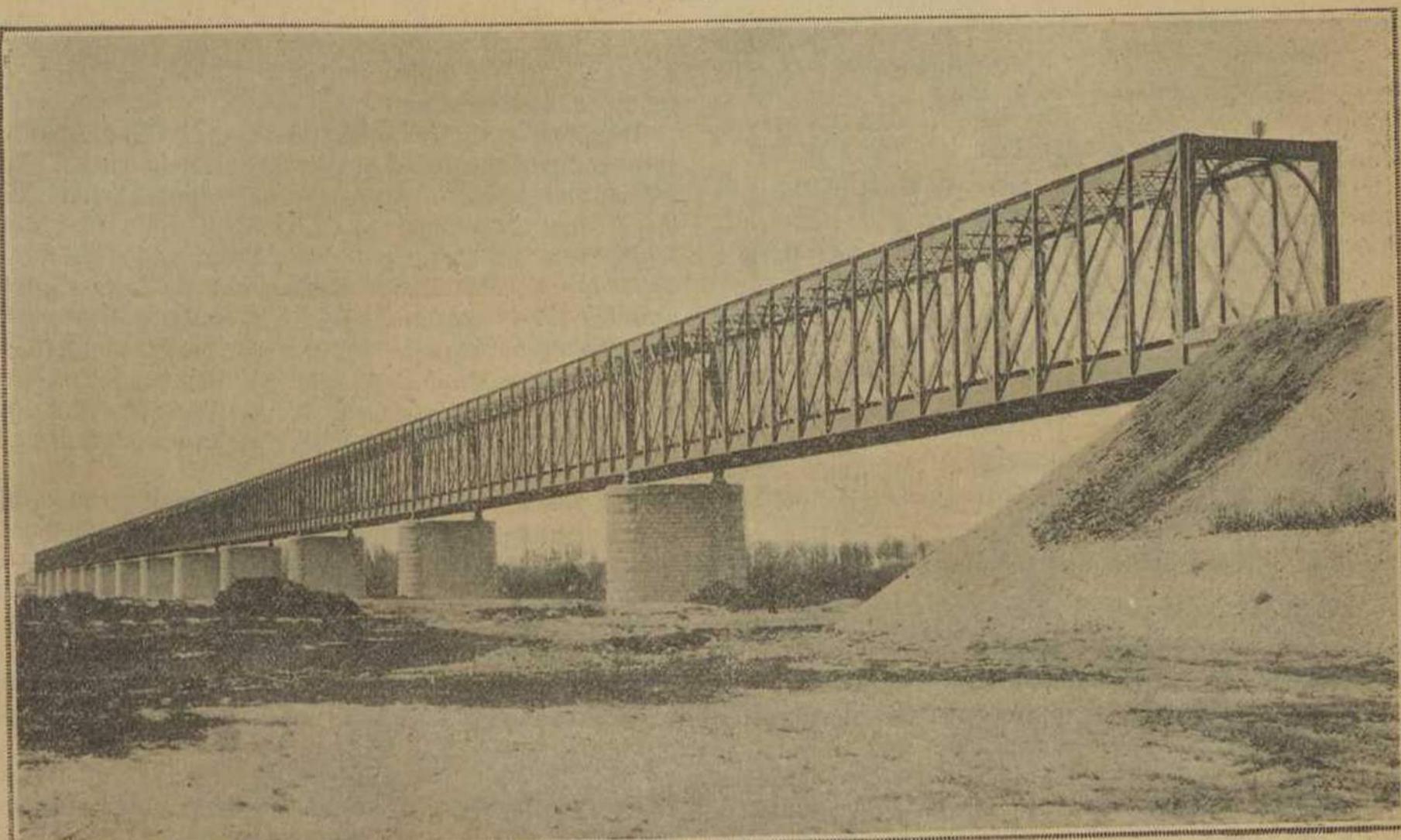
A crise financeira e economica, que em 1891 atingiu o seu período agudo, determinou uma paralisação temporaria da construção de linhas e até que, tanto a lei de 14 de julho de 1899, da iniciativa de Elvino de Brito, que creou a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado e instituiu um fundo especial dotado com os aumentos de receita para ocorrer á construção de novas linhas, como varias providencias subsequentes, devidas em grande parte ao Conde de Paçô Vieira, abriram novo período de actividade na construção de linhas ferreas.

Extensão da rede

As linhas em exploração em 31 de dezembro de 1907 eram as seguintes:

Via larga.—Companhia Real, 1.171 kilometros; Companhia da Beira Alta, 253 kilometros; Estado, 964 kilometros, sendo no sul e sueste 621 kilometros e no Minho e Douro 343 kilometros; total 2.388 kilometros.

Via estreita.—Companhia Nacional, 184 kilometros; Com-



Ponte D. Amelia, na linha do Setil

decreto de 31 de dezembro de 1864 estabeleceu os principios fundamentaes, segundo os quaes os caminhos de ferro pertencem ao dominio publico, podendo ser concedidos por tempo limitado, com ou sem subsidio, sob a fiscalização do Estado, que toma posse das linhas no fim da concessão e durante esta tem o direito de resgate.

Na terceira etapa, 1882 a 1889, prevaleceu o sistema das concessões com garantia de juro, applicado: á linha de Torres à Figueira e a Alfarellos, seguimento em via larga da de Lisboa a Cintra-Torres, que fôra concedida sem subsidio; ás de Foz-Tua a Mirandella, e de Santa Comba Dão a Vizeu, ambas de 1 metro de largura, e da Beira Baixa: Abrantes à Guarda, de via larga.

Para assegurar rapidas comunicações internacionaes de Lisboa e Porto concedeu-se pela mesma época a garantia de juros ás linhas de Salamanca a Villar Formoso e a Barca de Alva, prolongamento em Espanha das da Beira Alta e do Douro. Foi nesse periodo construído por conta do Estado o prolongamento da linha do sul até Faro.

A extensão das linhas em exploração cresceu rapidamente, atingindo em 1894 2.353 kilometros, sendo: 2.151 de via larga, dos quaes 828 explorados pelo Estado e 202 de via reduzida.

panhia de Guimarães, 56 kilometros; Companhia do Porto à Povoa e Famalicão, 64 kilometros; Estado, 61 kilometros; total, 365 kilometros.

Estão em construção adeantada 87 kilometros de via larga e 61 kilometros de via estreita pelo Estado e está iniciada a de 101 kilometros de via larga e 320 kilometros de via estreita por empresas, o que eleverá a extensão da rede a 2.576 kilometros de via larga e 746 kilometros de via estreita; total, 3.222 kilometros; mais 960 kilometros que em 1899.

Estão sendo estudados, para serem construídos por conta do Estado, cerca de 390 kilometros de via larga e 320 de via reduzida. Estão classificados e por estudar 500 kilometros de via larga e 690 de via estreita, encontrando-se ainda por classificar alguns centos de kilometros de linhas, de utilidade já reconhecida.

A conta de estabelecimento das linhas do Estado estava em cerca de 40.000 contos de réis em 30 de junho de 1907.

Os adeantamentos por garantia de juros atingiram em 1906 729 contos de réis, sommando desde a origem cerca de 13.800 e 12.800 contos de réis os subsídios kilometricos ás linhas do norte e leste e Beira Alta.

Os 3.332 kilometros em exploração e construção representam $3^k,745$ por Mm^2 e $0^k,664$ por 1.000 habitantes.

Apenas 223 kilometros são de via dupla, devendo em curto prazo achar-se nessas condições toda a linha de Lis-

boa Alta, 2.600 metros à saída de Lisboa, 646 metros na Beira Baixa.

São em numero de 474 as estações e apeadeiros abertos à exploração, à distancia média de $5^k,8$.

Entre as estações merecem menção especial: as de Santa Apolonia e a Central do Rocio em Lisboa, notável esta pelas dificuldades que ofereceu a sua construção, pela sua disposição em dois pisos ligados por ascensores hidráulicos e pela sumptuosidade da sua arquitectura; a de Campanhã e a Central do Porto, cujo vasto vestíbulo vai ser revestido de azulejos artísticos representando a história da viação, cenas populares e pontos pitorescos da região do norte; a de Viana; a do Barreiro, na margem esquerda do Tejo, com extensos cais e uma ponte-cais para o serviço marítimo.

Material circulante

Locomotiva Compound, de via larga, das linhas do Estado
boa ao Porto, além do ramal de Cascaes e dos troços de Lisboa a Cacem e do Porto a Ermezinde.

Via e estações

A largura da via é de $1^m,67$ entre carris na via larga e 1 metro na via estreita, excepto do Porto à Povoa e a Famalicão com $0^m,90$, mas que vai ser alargada para 1 metro.

Os carris usados são de aço, do tipo Vignole. Na via larga tem 30 kilogrammas de peso por metro, elevado a 36, 40 e 45 kilogrammas nas linhas de maior circulação.

Na via estreita usa-se o carril de 20 e 24,5 kilogrammas de peso por metro.

As travessas são de pinho creosotado em quasi todas as linhas, com $2^m,80$ de comprimento na via larga e $1^m,80$ na estreita.

Nalgumas linhas empregam-se também travessas de carvalho.

A fixação é geralmente feita com *tirefonds*, empregando-se algumas linhas chapins. As talas de junta nas linhas mais modernas são de cantoneira.

As agulhas modernamente empregadas são elásticas do tipo *Bochum* e munidas de ferrolhos.

Nas linhas de mais activa circulação existem postos de concentração e encravamento de alavancas de agulhas e sinais, e são empregados os cadeados Bouré.

Os limites de raios e curvas são geralmente de 300 metros na via larga (descendo excepcionalmente a 250) e 150 metros na via estreita. Ultimamente e nas regiões montanhosas tem-se descido ao limite de 60 metros, tendo porém a experiência demonstrado que não convém empregar curvas de raio inferior a 75 metros. Quanto às inclinações, variam os limites, sendo geralmente de 15 milímetros e excepcionalmente de 18 milímetros e mesmo até de 20 milímetros na via larga. Na via estreita tem-se ido até 25 milímetros.

São numerosas as obras de arte e muitas d'ellas de grande importância, avultando tres pontes sobre o Tejo, especialmente a ponte D. Amelia, com 840 metros de comprimento, a maior da peninsula, a ponte Maria Pia no Douro, com um arco de 160 metros de abertura, as pontes no Douro e do Lima, as internacionaes do Minho e do Agueda, as do Vouga, do Mondego, do Guadiana e numerosos viadutos. Merecem também menção, entre os muitos túneis existentes, os de 650 e 659 metros na linha do norte, de 697 metros na do sul, 980 e 770 metros na do Minho, de 1.086, 1.621, 710 e 750 metros na do Douro, 1.275 metros no ramal da Alfandega, 518, 1.095 e 541

Carruagens—São geralmente tres as classes, excepto nas linhas de via reduzida, que tem quasi todas duas classes apenas.

Assentam em geral sobre dois eixos e são de tipo inglez com compartimentos isolados de entrada lateral. Vae-se porém alargando o emprego, nos comboios rápidos de via larga e na via reduzida, de carruagens de corredor sobre *bogies* com entradas pelas plataformas de topo e com *water-closets*. Nas linhas suburbanas de Lisboa circulam grandes salões com tres eixos e entradas pelos tops.

Na iluminação são geralmente usadas lanternas de azeite sistema Lafaurie & Pottel. Ultimamente tem-se empregado em larga escala com excelente resultado o gaz com mangas de incandescência e nalguns comboios a iluminação eléctrica.

A amenidade do clima dispensa a generalização do aquecimento, limitado por enquanto a poucos comboios das linhas do Norte e Leste. Nas linhas do Minho e Douro vai ser ensaiado o aquecimento com o vapor da locomotiva.

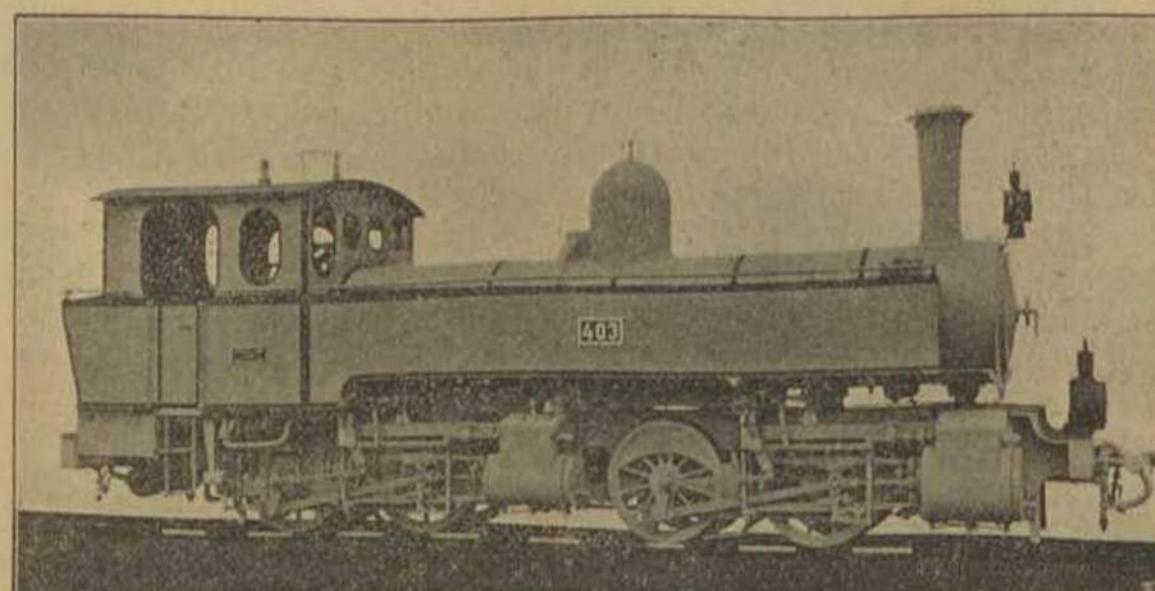
Nos rápidos de grande percurso e nalguns correios circulam vagões-restaurantes.

Os vagões são dos diferentes tipos geralmente usados e são actualmente quasi todos fabricados no país. As linhas de via estreita do Estado tem vagões sobre *bogies*.

Nas linhas de via larga é geral o emprego do freio de vacuo, automático e contínuo, também usado nas de via reduzida do Estado.

Os tipos de locomotivas são muito variados, predominando na via larga as de tres eixos conjugados, mixtas e de mercadorias.

Ultimamente nas linhas da Companhia Real e nas do



Locomotiva Mallet

Estado tem-se introduzido em larga escala as máquinas Compound, do tipo *Ten-wheel*, com tres eixos conjugados e *bogie* à frente, pressão de 15 kilogrammas, considerável superfície de aquecimento e tender de grande capacidade,

adaptando-se perfeitamente ás curvas apertadas e permitindo rebocar comboios pesados com grande velocidade.

Algumas machinas teem apparelho registador das velocidades.

Na via estreita são empregadas machinas-tenders de tres eixos conjugados, muitas d'ellas do tipo *Mogul*, com um eixo de *bissel* á frente. Nas linhas do Estado, com curvas de pequeno raio, foram adoptadas com bom resultado as machinas-tenders *Compound Mallet*, com quatro eixos conjugados dois a dois, 12 kilogrammas de pressão e 42 toneladas de peso total adherente.

Iniciou-se já o emprego, como experencia, das carruagens automotrices a vapor nas linhas do Estado e da Companhia Real.

O material circulante existente nas diferentes linhas é o seguinte:

Via larga:	Estado	Companhias	Total
Locomotivas	109	164	273
Carruagens automotrices	2	4	6
Carruagens	334	634	968
Fourgões e vagões	1.812	3.155	4.967
Via estreita:			
Locomotivas	5	39	44
Carruagens	13	149	162
Fourgões e vagões	42	267	309

Todas as Administrações teem officinas de repartição do material circulante, sendo dignas de menção, entre as da Companhia Real, as de Santa Apolonia e do Entroncamento, as do Estado no Porto e sobretudo no Barreiro, onde ha uma instalação de ar comprimido para mover machinas ferramentas portateis, um grande numero de machinas-movidas pela electricidade e caranguejas electricas de nível e de fossa para o transpornte das locomotivas. Nestas officinas teem-se fabricado grande numero de carruagens e vagões.

O serviço das linhas do sul na via fluvial entre Lisboa e Barreiro é feito por vapores, que atravessam o Tejo em carreira que dura 35 minutos e será reduzida a 10 quando se concluir o troço do Barreiro até Cacilhas em frente de Lisboa. Para o transporte de passageiros, ha 5 vapores com lotação de 400 a 500 passageiros, sendo 4 de rodas e um de helice, illuminado pela electricidade e com projectores; para o de mercadorias empregam-se grandes barcaças de ferro com cobertura rolante e dois rebocadores, havendo o material de dragagem preciso para manter em boas condições o acceso das estações e uma doca com batel-porta para as reparações. A estação fluvial de Lisboa é uma instalação provisoria, achando-se aprovado o projecto de instalação definitiva com um grande desembardadouro fluctuante de 100 metros de comprimento,

(Continua).

Calvet

J. Fernando de Souza.



Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei ha por bem, conformando-se com a informação da Administração dos Caminhos de ferro do Estado, de 9 do corrente, determinar que os engenheiros director, sub-director e chefes de serviço de via e obras tracção e movimento da direcção do Minho e Douro, e o pessoal seu subordinado, sejam louvados em seu real nome pela forma por que organizaram e desempenharam todos os serviços extraordinários exigidos pelas visitas do mesmo Augusto Senhor a diversas localidades da província do Minho, contribuindo todos com o maior zelo para a perfeita e satisfatória execução d'esses serviços.

Pago, em 10 de dezembro de 1908. — João de Sousa Calvet de Magalhães.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Tarifas para o ramal de Aldegallega. — Distribuimos hoje os annexos de varias tarifas do Sul e Sueste n.º 5, 8 e P. 3 de grande velocidade, que ficam sendo aplicáveis áquelle ramal.

Ampliações de tarifas de p. v. do Sul e Sueste. — Vão como annexo d'este numero as das tarifas n.ºs 1, 2, 3, 8, 9, 10, 11, 12, e 13 tornando estas tarifas aplicáveis ás estações de Lisboa a Setubal, em geral e algumas a outros trajectos em que elles não eram válidas, e mesmo a mercadorias que em algumas não eram incluidas.

Ao commercio das regiões servidas por aquella rede e mesmo aos que teem negócios de transporte com essas povoações, convém reunir essas ampliações ás respectivas tarifas e assim conhecer as modificações que são agora feitas e lhe podem aproveitar.

E se alguma dúvida tiverem, prontos estamos a resolver-lha com os nossos modestos conhecimentos tarifários, ou o auxilio de quem mais competente seja.

Muitas vezes o conhecimento de uma tarifa facilita uma grande operação commercial.

Ampliação da n.º 5 p. v. da Beira Alta — Pedra britada e parallelepipedos para calçadas.

— É uma tarifa infima destinada sobretudo a promover a grande exportação d'estes productos applicando-lhe preços tão baixos que, no caso do mesmo transportador expedir, durante um anno, 1.000 toneladas se reduzem a 5,40 réis por tonelada e kilometro ou a 360 réis por tonelada para a pedra britada nos menores percursos.

— A Companhia Real de acordo com a da Beira Alta, vae conceder que os bilhetes de ida e volta, por preços reduzidos, da tarifa combinada N. B. numero 7, das estações de Maiorca até Mortagua, para Coimbra, se tornem de efeito reciproco, estabelecendo-se a venda diaria de bilhetes de ida e volta de Coimbra para aquellas estações, com a validade de 2 dias.

Despesas nas fronteiras. — Por acordo entre as companhias de caminhos de ferro: Real Portugueza, Beira Alta, Salamanca á fronteira, Medina del Campo, Norte de Espanha, Meio-Dia da França e Orleans vão ser brevemente substituídas as tarifas de despesas por operações e formalidades aduaneiras, nas fronteiras de Hendaya, Irún, Villar Formoso e Fuentes de Oñoro, reduzindo-se estes gastos consideravelmente.



A viação em Lisboa

Dois factos importantes vão assinalar o anno que hoje entra com respeito aos serviços de transporte de pessoas na nossa capital.

Um d'elles, por certo o mais importante, é a fusão das companhias Carris de Ferro e Ascensores Mechanicos, passando para as mãos da primeira todas as linhas até agora exploradas pela segunda.

E' mais um passo para o monopólio da viação lisbonense, do qual ficam, por enquanto, só excluidos os dois ascensores de empresas particulares, Municipio e Chiado, que a companhia Carris não considera possam convir aos interesses do seu bloco.

Não sabemos — e quando não sabemos, não afirmamos, como muitos fazem, contentando-nos em registrar a nossa dúvida — se a fusão de duas entidades que, ambas, teem contratos, e contratos de importantes concessões feitas pela cidade, é assunto que à Camara Municipal deva ou possa ser indiferente.

Embora se resguarde o negocio da intervenção oficial, sob o euphemico disfarce de uma subsistencia figurada da companhia dos Ascensores, o facto é que estes passam por

completo a ser pertença da companhia dos Electricos, por ella vão ser transformadas as linhas para o seu sistema, alterados, ao que se diz, os traçados, substituido o material; pelas acções d'ella vão ser dadas acções da Lisbon Electric Tramways; portanto se para quaequer relações com a camara, aquella companhia fica existindo, essa existencia é uma pura ficção.

Tem pois a Camara que decidir se está ou não d'acordo em que o contrato que fez com os Ascensores passe para a companhia Carris, porque nem a legislação nem a logica permitem que num contrato bilateral uma das partes se faça substituir por terceiro sem acordo da outra.

Está pois, principalmente nas mãos da camara a defesa das regalias do publico, de que ella não pôde prescindir, visto tratar-se de interesses de terceiro que tanto estão em jogo.

O que neste, a capital pôde ganhar ou perder constitue a segunda fase da questão.

No serviço, indubitavelmente que vae ganhar no que se refere à commodidade dos carros, à rapidez das carreiras, ao aceio das cabines dos ascensores que as tem proprias.

Não lhe sucederá outro tanto no que se refere à quantidade de trajéctos, porque já a companhia nos annuncio que vae suprimir carreiras, algumas das quaes, embora se visse que só existiam pelo espirito de concorrença, eram bem uteis.

Não temos presente o que o contrato da companhia Carris estipula sobre a supressão de carreiras; deve isso ser livre para ella, segundo a especiosa interpretação que ella dá a todas as clausulas, com beneplacito submisso de todas as passadas edilidades lisbonenses.

Mas a logica faz-nos esperar que ella não tenha a liberdade de suppressão completa de um serviço uma vez que por seu puro alvedrio o estabeleceu.

Há interesses creados, muitas vezes, contando com determinado serviço cuja desapparição representa prejuizos de que a companhia é responsavel, mas que não é obrigada a indemnizar.

Um funcionario, um comerciante, contando com meio de transporte, a certa hora e por determinado preço, transferiu a sua residencia para um ponto distante, e não pôde ficar prejudicado porque a companhia entendeu, num dado momento, que não deve mais fazer esse serviço.

Ora, entre outras, já sabemos que termina o serviço de carros directos do largo das Duas Egrejas para a Estrella, o que altamente prejudica os que residindo nos sitios da Lapa e Buenos Aires, teem que vir frequentemente ao Chiado.

Outra é a do largo do Carmo a Campolide, cuja supressão igualmente prejudicará os que residem na zona por essa carreira servida e teem que vir ao centro da Baixa.

Dir-nos-hão que uns e outros terão outros carros, partindo de pontos diferentes, que servem aquelles extremos; mas não só ficam obrigados a trasbordos, sempre morosos, como a pagar mais caro, porque nem o bilhete de correspondencia existe a evitar-lh'o.

Aqui entra em scena o segundo facto a que nos referimos no começo d'este artigo.

Resulta elle da atitude da nova vereação municipal de Lisboa, que, pouco propensa a benevolencias com a companhia Carris, e disposta a attender ás reivindicações de empresas e classes populares, pretende introduzir importantes modificações no contracto de 27 de junho de 1892, baseando-se sobre os seguintes pontos:

- a) Reducção da licença da taxa de 500\$000 réis por cada carro, imposta pela condição 1.^a do contrato de 27 de junho de 1892;
- b) Conservação das assignaturas sem aumento de preço;
- c) Fixação definitiva dos preços de algumas carreiras, que actualmente estão com carácter provisório;
- d) Diminuição de preços de algumas carreiras, os quaes, em relação a outros, são excessivos;
- e) Augmento do numero, tanto de carros como em carreiras, os chamados «carros do povo», estabelecendo a obrigaçao de ha-

ver, aos domingos e dias santificados, o mesmo numero de carros e carreiras dos dias de semana;

f) Fixar os preços das carreiras, por zonas, ou por numero de metros;

g) Fixar, para domingos e dias santificados, os preços das carreiras dos dias de semana;

h) Estabelecer a obrigaçao de, em prazo mais curto possivel, a companhia fazer assentamentos de linhas para Carnide, Alto do Pina e Ajuda e outras que as necessidades publicas exigirem;

i) Estabelecer assignaturas especiaes para operarios;

j) Fixar a obrigaçao da companhia, quando tiver, por qualquer circunstancia, de reduzir o preço de alguma carreira, de não poder elevá-lo ao preço anterior, ou a qualquer outro;

k) Attender a situação dos conductores e guardas-freios da viação».

A simples leitura d'estas bases demonstra que elles, no seu conjunto, são uma aspiração, muito louvavel, sem duvida, mas impossivel de conseguir realizar, no seu todo; muito mais, vistas as condições em que a companhia se encontra por outros contratos com a camara.

Levar-nos-hia longe a analise de cada uma d'essas alineas, e em parte esse estudo seria escusado porque não se pôde imaginar que elles todas se convertem em condições do novo contrato.

Todavia como a camara nomeou uma commissão para estudar o assunto, entendemos que algum subsidio daremos a essa commissão com elementos nossos.

Sobre a alinea a foi já apresentada uma proposta para reduzir a taxa aos carros volantes de empresas particulares, de 500\$000 réis por anno, que hoje pagam, a réis 25\$000 apenas.

E' o exagero contra o exagero.

Se hoje repugna ver que sobre aquelles carros pende um imposto quasi prohibitivo, a taxa de 25\$000 réis seria irrisoria.

A poder a camara modificar essa taxa ella não deveria ser inferior a 100\$000 réis; e coincidindo com esta diminuição se torna indispensavel impôr áquellas empresas restrições no modelo e conservação dos carros, para que não se veja nas ruas da capital um enxame de carros sujos, ordinarios, com o gado esqualido, os arreios a desfazerem-se, as caixas velhas, sujas — uma miseria.

Se hoje ao vermos esses carros reconhecemos que, sobre-carregados de impostos como elles vegetam, não se lhes pôde exigir serviço limpo e proprio de uma cidade, desde que esses impostos entrem na bitola do rasoavel é imprescindivel exigir-lhes aceio, estetica e rasoavel serviço.

Assim, se por qualquer meio se lhes diminuir a taxa, é indispensavel que se lhes imponham deveres de decencia.

Deveriam, pois, ser obrigados a uma inspecção semanal, tanto no que se refere á sua solidez como á boa disposição externa e interna, obrigando-os a apresentar-se sempre bem pintados, bem envernizados e bem limpos; gado bem tratado, arreios em bom estado e pessoal uniformizado.

As alineas b) e i) são uma exigência sem razão.

Impôr á companhia a manutenção de assignaturas *sem augmento do preço*, e ainda a criação d'outras mais baratas, quando a area das linhas aumenta, não é justo. Conservem-se muito embora as assignaturas, cuja existencia é um encargo para a companhia; mas é de receber que esta as estabeleça por zonas, que cada qual tomará segundo as suas necessidades; assim poderão ainda ser por preços mais reduzidos e beneficiar os operarios que vivendo em arrabaldes teem que vir diariamente á officina, e não devem pagar tanto como o medico ou o cobrador que circulam todo o dia em toda a rede.

Essas zonas poderiam ser por grandes linhas: Dafundo-Caminho de ferro; Alcantara-Poço do Bispo; Graça-Estrella; Lumiar, Bemfica-Rocio, ou Praça do Commercio; Rato-Conde Barão-S. Roque-Rocio; Arco do Cego-Alcantara.

Quem quizesse uma só zona pagaria X; quem quizesse duas ou mais pagaria $X + \frac{x}{2}$ etc.

As alineas c) a g) e j) referem-se todas a preços das carreiras.

E' ahí o principal trabalho a fazer—obter que a companhia reforme as suas tarifas, em beneficio de todos... até d'ella propria.

Não vamos até exigir-lhe o ideal, que seria a taxa uniforme de 20 réis a qualquer distancia, como se usa em geral, na Europa, porque visto que isso não veio de exponencia determinação da companhia não suppomos que se lhe possa impôr, ou que mesmo que tal succedesse ella não soffresse nos seus interesses de forma a não sofrer o publico tambem, com a peioria do serviço.

Mas substituir a frase ridicula de «carros do povo» pela designação de 2.^a classe, e adoptar em todas as carreiras e em todos os dias, para esta classe, uma tarifa de zonas —não as zonas impossiveis, incompreensiveis e algumas irrisorias que hoje existem, como a rua Alexandre Herculano, 1 zona, 600 metros; a avenida Fontes até o Mata-douro idem, idem—mas zonas bem estudadas e estabelecidas com criterio.

Por uma judicosa proposta de um vereador, distinto jurisconsulto, foi nomeada uma comissão para estudar todos estes assuntos, tornando como base a apreciação das concessões identicas na Inglaterra, Estados Unidos, Canadá, Suissa, Allemanha e Belgica.

Não citou o activo vereador outros paizes, provavelmente porque, conforme explicou em outra sessão, só d'aquelles elle já possue os elementos necessarios.

Mas, se bem que no que se refere ás condições dos contratos nada saibamos, um elemento temos que poderá aproveitar a esse estudo:—o conhecimento *de visu* do serviço, nesses paizes e em muitos outros, como França, Italia, Austria, Hungria, Suecia, Noruega, Dinamarca, e até no Mexico e no Japão, se quizerem; e uma curiosa collecção de milhares de bilhetes de passagem em todos os paizes.

Por ella se vê que em toda a parte as carreiras de tremvias electricos são mais baratas do que em Lisboa, e se nos Estados Unidos e Canadá o custo minimo é 5 centimos ou 45 réis, é porque é essa a moeda infima naquelles paizes, correspondendo aos dois sous franceses ou quando muito ao nosso vintem.

Tudo isso nós pomos à disposição da commissão camararia.



A propósito do Cincocentenario

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

Pedro Ignacio Lopes

L

Tendo o engenheiro Antonio Ganhado sido encarregado da direcção da construção da Companhia Real, acumulando este cargo com o de administrador delegado do Conselho de Administração, foi nomeado para exercer o logar de director da exploração o engenheiro civil Pedro Ignacio Lopes.

Era já grande a folha de serviços prestados por este engenheiro na Companhia Real.

Em época anterior, quando serviu como subordinado no serviço do Estado, na direcção de obras publicas do então director Manuel Affonso Espregueira seu antigo contemporaneo no curso de engenharia civil em Paris, foi pelo seu antigo chefe chamado para superintender na construção do ramal de Torre das Vargens a Cáceres e mais tarde no ramal que liga a antiga estação no Choupal em Coimbra com a central na cidade. Também já anteriormente superintendera na construção da via entre as Devezas e Campanhã, com exclusão da ponte Maria Pia a cargo do empreiteiro Eiffel e sob a acção do seu pessoal tecnico por ser essa obra de um sistema completamente novo e pela primeira vez executado em Portugal

e do qual foi posteriormente seguido o sistema na ponte do Garabit e viaduto de Viaur, em França, e na Torre Eiffel em Paris.

Findos os trabalhos de construção e encontrando-se o engenheiro Pedro Ignacio Lopes sem situação no serviço do Estado, por o haver resignado para exercer o cargo de engenheiro em companhia particular, e não havendo nesta logar em que fosse utilizado o seu serviço, foi-lhe incumbido pelo engenheiro director Espregueira, para ocupar o seu tempo e aptidão na factura de um relatorio detalhado historico da companhia, para execução do qual determinou lhe fossem ministrados todos os documentos e informações pelos chefes dos diversos serviços, e que existissem nos seus archivos.

Este relatorio que a administração Lefrançois julgou atentatório dos interesses que naquelle administração defendia foi apreendido e aferrolhado nos archivos do *comité* de Paris tornando-se por isso raro o seu conhecimento e leitura. (*)

Nas visitas e exames dos documentos do arquivo do *comité* de Paris foi descoberto pelos membros da nova administração aquelle relatorio e visto o conhecimento que o engenheiro Pedro Ignacio Lopes nesse mostrava dos assuntos da companhia, foi deliberado ser elle o nomeado para o cargo de engenheiro director da exploração em substituição do engenheiro Fontes Ganhado, exclusivamente encarregado da direcção de construção.

A nova administração julgando pouco decorosa para a importancia da Companhia Real a sua installação principal no edificio da estação do Caes dos Soldados que julgava de mesquinha construção e afastada do centro da capital, resolveu construir uma estação monumental no coração da cidade e para este fim escolheu o Rocio.

A esse tempo as obras do porto de Lisboa encetavam os seus trabalhos, aterrando a margem do Tejo a começar desde o Caes dos Soldados e seguindo pelo Terreiro do Paço e Caes do Sodré até Alcantara.

Aconselhavam alguns que conheciam os antigos projectos de João Evangelista de Abreu que se completasse o plano d'este saudoso engenheiro, ampliando a estação do Caes dos Soldados pela demolição das casas que do largo dos Caminhos de ferro seguem à Bica do Sapato desviando a actual rua para junto do Hospital da Marinha até a calçada dos Barbadinhos e adaptando para molhes e caes de mercadorias a rua actual tornando assim independente o serviço do Caminho de ferro do geral como confusa e difícil hoje se encontra.

Um outro alvitre era o de aproveitar o seguimento da via ferrea marginal decretada oficialmente até o Terreiro do Paço e ahi construir a estação central de passageiros, por ser aquelle local, pela sua situação, o mais adequado para as relações officiaes e particulares com o caminho de ferro.

Para serviço de mercadorias de importação e exportação marítima podiam aproveitar-se os terrenos juntos às docas e assim completar-se o serviço interno e externo da principal linha ferrea do paiz.

Estas estações marginaes podiam ser adaptadas ao serviço commun das linhas E. e N com as de S. e S. E.

Ainda um terceiro alvitre, e esse de reconhecido valor pela competencia do seu auctor, o distinto engenheiro Ressano Garcia, que consistia em tornar efectiva a construção da monumental estação de Lisboa no Rocio, mas demolindo o palacio do Conde d'Almada e adjacentes, e seguindo pelos terrenos então livres das actuaes construções, pelas hortas e campos nas faldas dos montes da Graça, S. Gens e Penha de França, até encontrar a via principal.

Este projecto que ainda pôde ser visto e existe em poder do seu autor, parece que tendo o Rocio por ponto

(*) De dois unicos exemplares sabemos a existencia, estando um nos archivos d'esta redacção e outro, cremos, em poder do auctor d'estes artigos.

obrigado de partida devia ser preferido ao actual, por que evitava os grandes gastos de expropriações que o actual exigiu, e sobretudo dispensava o tunel de 2 kilometros sobre as agulhas da gare, e que tão difficult torna as manobras naquella estação impropria para o serviço que nella já hoje é e de futuro ha de ser exigido.

A estação Ressano Garcia reunia desafogada, e amplamente, o serviço de passageiros e mercadorias que a actual não pôde reunir.

Motivos que não podemos descortinar influiram poderosamente na preferencia do actual local, e os resultados em gastos nesta construcção constituiram um dos principaes motivos de ruina que tanto prejudicou o credito e interesses da Companhia Real.



V
Aveiro — Cidade de canaes — Costa Nova — Fermentellos, Agueda, Angeja — Espinho e os maos hoteis — As aguas de S. Vicente.

Aveiro. Ahi está uma cidade que nos faz recordar, na mente e no jornal, o mal de que enfermamos—a falta de iniciativa e tambem a de gosto e engenho para produzir o bello, até mesmo onde a natureza a isso nos aconselha.

Não faltou por lá o que em Stockholm, em Haarlem, para não falar da bella Veneza ou da original Amsterdam, foi incentivo para se construirem cidades lindissimas sobre os canaes que as cortam, para se levantarem palacios ducaes á beira da agua, para cobrir esta de pequenos barquinhos pittorescos cujo estilo como que se casa com o das edificações, formando o mais delicioso conjunto.

Aveiro poderia ser como aquellas cidades, se ao lado dos seus canaes se tivessem agrupado habitações artisticas e luxuosas.

Com as suas pequenas casinhas, pobres, sem gosto, é apenas uma cidade alegre, em que o sol dardeja, em que a luz inunda, unica compensação para a falta de vida d'aquelles canaes e d'aquellas praças, onde só ao domingo se vê alguma gente.

Pittoresco? sim, muito pittoresco, no que vem da natureza que dotou aquella bella planice com uma disposição talhada a uma grande cidade.

E não se diga que os antigos reis portuguezes não reconheceram isto. Bastantes concessões os primeiros monarcas fizeram áquella cidade, chegando até D. Pedro, regente do reino em 1444, a ir ali residir; e tendo já D. Diniz isentado de tributos os seus moradores, D. Manuel e D. João IV ainda mais foros e prerrogativas lhe deram; mas tudo inutil; o espirito da época tendia exclusivamente a construir conventos antes que preciosos palacios, e assim Aveiro abunda em velhas casas monasticas quanto é falha em edificios seculares.

Na cidade, é muito interessante a egreja do convento de Jesus, toda em bella obra de talha, e onde se vê o tumulo, em mosaico, de Santa Joana, e a de S. Domingos onde está o jazigo de D. Catharina d'Athayde, a Nathercia de Camões. (*)

Os passeios á foz e á Costa Nova são interessantes, po-

dendo fazer-se em omnibus automovel por 360 réis, ida e volta.

Ahi se encontra uma povoação constituindo como que perfeitamente duas unicas familias em boas relações: os habitantes pescadores, exclusivamente—e os veraneadores, familiias de todas as classes, mesmo algumas das mais gradas de Aveiro, que ali vão viver á vontade, sem ceremonias, sem exigencias.

Nas casas não se fecham as portas; nas pessoas não se apertam os pescos com as gravatas. Vive-se á *negligé* ao ar livre, em perfeita liberdade—e é a melhor vida. Não ha club, não ha danças; e nem podia havê-las porque muitos nem calçado usam sobre aquella areia fina que forma o pavimento das improvisadas ruas.

Aveiro é o centro de importantes excursões que se podem hoje fazer commodamente em auto, que se aluga por preços rasoaveis, na empresa Martinho Girão.

Uma d'estas é a volta por Fermentellos, Agueda, Ponte da Rata e Angeja.

Fermentellos é uma pequena povoação em que ha de notavel o lago que ali forma o rio Agueda, onde se navega entre nymphacias. Chamam-lhe a Pateira. pela quantidade de patos que ali se criam.

Depois, o caminho é encantador, sobretudo a descida para a ponte da Rata, de onde se gosa um panorama dos mais pittorescos, a entrada em Agueda, que, com certa razão mas por um exagero de amor filial, foi denominada no nosso parlamento «a villa mais bonita do paiz».

D'ali se pôde voltar directamente a Aveiro, ou melhor será seguir por Angeja, passando a ponte, trajecto que demanda apenas mais 4 kilometros mas que é muitissimo interessante.

Ainda neste anno teremos o caminho de ferro a levar-nos de Aveiro a Vizeu, por Albergaria a Velha, o que nos facilitará ver esta antiga villa e nella o velho edificio «Albergaria de pobres e passageiros da Rainha D. Threza» que lhe deu o nome.

Era, como se vê o inicio do actual hotel, e indica que já no tempo da fundação da monarchia, a mulher do conde D. Henrique pensava no alojamento dos passageiros.

O que admira que a «Propaganda» trate, oito seculos depois, de promover a construcção de hoteis para turistas?

De Aveiro podemos fazer outra paragem em Espinho onde hoje se nos oferece a commodidade de uma bella linha ferrea para ir a 23 kilometros de distancia, em quanto não vae mais longe.

Bella praia de banhos, enormemente frequentada na epocha, já ahi se nota certo conforto, excepto nos quartos de hoteis que continuam a ser maos, embora a cosinha seja rasoavel.

Pasmosa incuria!

Alargou-se agora um hotel ali; construiu novos quartos, vasto corredor; tem boa mesa de restaurante; mas a falta de aceio nos quartos e outras dependencias, o descurro, o desmazelo são manifestos.

As camas duras e mal feitas; da mobilia, cada peça é de sua diferente origem. Não ha agua nos autoclismos nem sequer nas garrafas, nos aposentos; e quando a ha esqueceu o copo, e se este está falta a toalha, a unica toalha que se dá para todo o serviço de um hospede!

Resultado é que este, se não é pessoa cuja higiene e costumes de limpeza se possam regular pelos das creadas e gerente de tales hoteis, reduz a sua permanencia ao absolutamente indispensavel, e se vae só por passeio, toma as malas e o comboio no dia seguinte.

Ou toma tudo no mesmo dia, menos alojamento no hotel.

Passemos em claro a bella capital do Douro, da qual já repetidas vezes temos falado aqui; e visto que a digressão que estamos descrevendo se dispõe, no seu principio, á visita de estações thermaes antes de sairmos do paiz em excursão pelo estrangeiro.

*) Por má rememorancia, visto que de todas as nossas viagens tomamos mais impressões mentaes que notas escritas, indicámos no nosso numero de 6 de novembro que este tumulo estava na Louzã.

As thermas mais proximas do Porto são as de Entre-os-Rios, servidas pela estação de Cette, na linha do Douro.

D'ali parte uma excellente estrada que bem se vê não pertence ao districto de Aveiro, porque neste a viação está pessima, enquanto que na região do baixo Douro os caminhos estão muito bem conservados, e a rede de estradas chega a ser luxuosa.

Questão de influencias que teem puchado a braza à sardinha local, por sôrma a torná-la apetitosa.

Da estação ha que tomar trem, porque a diligencia é má, como todas, em geral; e quem tiver tempo, à ida ou à volta, poderá vêr, a pouca distancia da estação, o antigo convento de Paço de Sousa, hoje transformado num asilo de creanças dos dois sexos; casa pobre e pobemente dirigida, porque com quanto fosse largo o legado de um benemerito, com que aquella instituição foi fundada e é mantida, a população do collegio é superior ao que os rendimentos permittiriam.

A 10 kilometros da estação vemos á direita a nova estancia d'aguas de S. Vicente, fundada ha pouco mais de dois annos e já em razoavel grau de prosperidade.

Não ha folheto, reclamo, ou prospecto sobre aguas que não diga que elles foram usadas pelos romanos. Com efecto a estes se deve a descoberta de quasi todas as thermas da Europa; mas se em algumas duvidassemos d'essa origem não seria das de S. Vicente, porque o antigo balneario lá está a attestá-lo, com as suas piscinas, ainda menos mal conservadas, a mostrarem que as propriedades therapeuticas d'aquellas aguas foram por elles consideradas tão importantes que justificaram a construcção de um estabelecimento tão completo como aquelle.

Sabendo-se que ali existiam nascentes de aguas sulphurosas, um distincto engenheiro o dr. Lopes Coelho, a custo descobriu o antigo balneario luso-romano, que as lamas e as hervas acumuladas por muitos séculos completamente cobriam.

Desobstruído d'esse lamaçal enorme, o antigo edificio serve de attracção e estudo aos banhistas e visitantes, ornamentando o centro de um terreno ajardinado que antecede aquelle em que foi construído o novo balneario e o hotel annexo.

Tem aquelle todos os apparelhos de hidroterapia mais modernos, gabinetes de banhos de immersão e salas de duches, de inhalações, vaporização, piscinas etc.

O hotel tem quartos pequenos e com quanto novo sofre muito da falta de conhecimento d'estas construcções, que se nota entre nós.

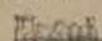
Os tectos baixos, as salas de reunião acanhadas, dão ao edificio uma apparence de pobresa que não agrada, e não convida.

E' que entre nós ainda se entende que um balneario é para doentes, especie de hospital em que o regimen das aguas é tudo; quem ali vai é porque sofre, e quem sofre não tem exigencias.

Não se pensou ainda que as estações d'aguas são, antes de tudo, estações de verão, de repouso, de recreio; ponto de reunião e de snobismo em que se tomam mais aguas por distracção do que por verdadeira necessidade.

E ha mesmo muita gente que não toma d'essas estações senão a parte recreativa.

São esses o maior numero.



O CULTO DA BANDEIRA

Mais subscrições

Bem o previamos.

Não nos deixam os nossos leitores arredondar a conta. Deixámos-a certa, perfeita, em 10\$000 réis, e logo veio um amavel leitor, J. D. A., enviar mais 200 réis que deixaram de novo a conta torta.

Para liquidar contas do anno entregámos hontem o saldo-

na Liga Naval, mas notamos que a conta ficou de novo muito bicuda e muito prazer teremos de a arredondar... o que não impedirá de a fazerem de novo ponteaguda.

Afinal, cada bandeira custa, ao que nos consta, 3\$000 réis, e já agora, se chegássemos aos 12\$000 réis, seriam quatro bandeiras. Era um tropheu de gloria para os nossos patrióticos leitores.

Quem dá, pois, os 1\$800 réis que faltam?

Liga Naval Portugueza, n.º 146.

Sr.—Accusando a recepção do officio que V. se dignou enviar acompanhando a quantia de 3\$700 réis para juntar à subscrição aberta pela redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e destinada ao culto da bandeira, é tambem com a mais subida demonstração de reconhecimento que em nome do Conselho Geral da Liga Naval Portugueza me dirijo a V., a fim de agradecer mais este valioso donativo.

Deus Guarde a V.—Secretaria Geral, 30 de dezembro de 1908.—Sr. Mendonça e Costa, Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

(a) O secretario, J. Botelho.



TRACÇÃO ELECTRICA

Braga

A camara municipal vae resolver em breve sobre o pedido que lhe fez a Companhia Carris e Ascensor do Bom Jesus, para applicar a energia electrica ao serviço dos seus carros, e alargar a rede por varios pontos da cidade.

Regoa

O governador civil de Vizeu consultado acerca da linha de tremvias electricos de Regoa a Vizeu informou ser da maxima conveniencia para o publico.

Por sua vez consultado o conselho de administração dos Caminhos de ferro do Estado foi de parecer favoravel a ser feita a concessão salvaguardando porém para o Estado o direito de construir a linha ferrea de Regoa a Villa Franca das Naves, sem indemnização á empresa concessinaria.

Espanha

Espera-se que até o fim do mez se realize a inauguração da linha de Venta a Cuatro Caminos.

Está-se procedendo já ás experiencias.

Trata-se neste momento da unificação dos tremvias de Madrid.

Austria

O exito obtido por alguns omnibus electricos de *trolley* levou a Companhia de tremvias de Vienná a prolongar as suas linhas d'este sistema, inaugurando ha pouco uma com a extensão de vinte e dois kilometros.

Brevemente serão inauguradas mais duas linhas: a de Budweis e a de Preszburg.

Estados Unidos

A Pennsylvania Railroad vae empregar a tracção electrica na linha que liga Filadelfia a Nova York, que mede 193.200 metros de extensão.

O trajecto passará, segundo a revista d'onde extraímos esta noticia, a ser feito em uma hora; anteriormente fazia-se em duas.

A companhia fez já a encommenda de cem locomotivas electricas.

Um dos poucos tremvias de cabo que ainda existem nos Estados Unidos, foi já transformado, passando a tracção a ser electrica.

E' o tremvia da ponte de Brooklin.

AUTOMOBILISMO

Automoveis de praça

O uso dos automoveis para o serviço publico, substituindo as carroagens puxadas por cavalos, está hoje introduzido em todas as grandes cidades da Europa e da America.

Em Paris, em 1898, havia vinte e dois automoveis de praça; nos fins de 1907 esse número tinha subido a 2.359, tendo sido o maior aumento de 1904 para cá.

Vê-se bem como este genero de transporte tem sido bem recebido pelo publico.

Em Lisboa, infelizmente, em numero está ainda muito reduzido, devido ao elevado preço, e mesmo pela falta de tabella que ponha o publico a salvo das exigencias dos *chauffeurs*, que pedem quantias exorbitantes por pequeninos percursos.

Se se marcasse um preço convidativo por corrida, como sucede com os trens, a concorrencia seria bem maior, o publico ganharia em commodidade, e os proprietarios dos automoveis veriam, com certesa, aumentar os seus interesses.



Espanha

A Companhia Madrid Automovel estabeleceu na capital espanhola um serviço de automoveis a mez ou prasos ainda mais largos.

Uma carroagem de luxo, de quatro logares, com motor de oito cavalos, custa mil e trescentas pesetas por mez. Sendo maior o praso, a companhia faz descontos proporcionaes.

O serviço é restricto a um raio de quinze kilometros, tomando a Porta do Sol, como centro. O percurso durante o mez não pode exceder 1.000 kilometros. Os excedentes serão pagos a peseta e meia cada um.

França

Foi inaugurada em novembro ultimo a duodecima exposição de automoveis em Paris.

Não ha novidade de importancia a mencionar. Apenas o motor Knight e a suspensão Granière poderiam passar como tal, mas bem estudados, vê-se que não passam de aperfeiçoamentos.

A nota predominante da exposição é a tendencia geral para a força moderada dos veiculos.

Pondo de parte as *voiturettes*, que são em grande numero, o que mais se vê são carroagens de quatro cilindros, de diametro inferior a 75 m/m.

Tendem a desaparecer os grandes monstros que galgavam rampas a cem kilometros á hora.

O publico hoje o que procura é a carroagem segura e economica, que tanto possa servir para viajar como para a cidade.

E é essa a razão por que os fabricantes mudaram de tipo.



LINHAS FERREAS ESPANHOLAS

Ao terminar o anno de 1907 a rede ferroviaria espanhola aberta ao publico compreendia 14.097 kilometros, sendo 11.322 de via larga, e 2.775 de via reduzida.

O total das receitas foi 320.938.478 pesetas, correspondendo 295.030.867 às linhas de via larga, e 25.907.611 às de via rednzida.

A receita média por kilometro elevou-se a 23.072,47 pesetas, cifra sensivelmente menor do que a alcançada pelo conjunto da rede europeia.

Companhia dos Ascensores

A partir de hoje o serviço dos ascensores passa a ficar a cargo da Companhia dos Electricos.

Esta vae proceder, logo que a concordata seja aprovada na primeira assembleia, aos trabalhos necessarios para a transformação da linha funicular da Estrella em linha electrica por meio de *trolley*. Haverá uma bifurcação no largo do Poço Novo seguindo um ramal pelo Poço dos Negros, Esperança e Avenida D. Carlos até entroncar na linha da calçada da Estrella, facilitando assim o movimento na rua de S. Bento.

A linha da Graça vae ser tambem modificada para o que se vae proceder aos respectivos estudos.

Os elevadores da Bica, Lavra e calçada da Gloria serão transformados, mantendo-se a tracção por sistema de cabo subterraneo.

As novas carroagens, de tipo pequeno, elegantes e confortaveis, são movidas a electricidade, para o que será preciso fazer importantes transformações nas suas instalações.

E seria para desejar que este sistema fosse tambem adoptado nas ruas do Arsenal, Aurea, Augusta e no Rocio, pelo menos, com o que muito ganharia a esthetica d'aquellas ruas, desapparecendo os postes que tanto pejam os passeios lateraes.



Da Europa ao Pacifico

Pensa-se actualmente na construcção de uma linha ferrea que, pela exigencia de atravessar regiões povoadas em grande parte por populações estranhas á civilização, e pela sua extraordinaria extensão, excede em muito as dificuldades que se apresentaram para a construcção do transiberiano.

Trata-se que, partindo de Constantinopla, atravessará o Bósforo em direcção a Haidar Pacha, testa das linhas ferreas da Asia Menor, seguindo pelo valle do Aroxé até as planicies de Kura, para então seguir pela costa sul do mar Caspio e d'ali ganhar o planalto de Atrek e, depois de atravessar o rio Hert Rud, acompanhar o curso superior do Amu-Daria até o planalto de Pamir. Seguirá, depois, em um trajecto de trezentos kilometros o valle de Pandoch até a altitude de 4.300 metros.

Seguindo depois até o valle de Turkestan oriental descerá até a cota 1.350. Este é o troço mais difícil da construcção por causa da grande rampa a vencer.

Finalmente dirigir-se-ha a Si-Ngan, e d'aqui a Shangae.

Esta linha, aproximadamente parallela ao transiberiano, a realizar-se, ficará sendo o caminho mais directo entre a Europa e a China, evitando a subida a Moscou, e depois na Asia a descida de Vladivostok a Pekim.



Estação do Carregueiro.— Mandou-se proceder à cobertura de parte de um caes despendendo até réis 682.500.

Estação da Livração.— Mandou-se construir um caes coberto e descoberto para transmissão entre a via larga e a via reduzida na importancia de 1:853.500 réis.

Móra a Ponte de Sôr.— Foi auctorizada a divisão em duas partes apresentadas successivamente do projecto

definitivo do 1.º lanço da 3.ª secção compreendendo a primeira parte a ponte sobre o Raia.

Foi aprovada uma variante do respectivo ante-projecto que realiza um encurtamento de 1.810 metros e uma economia superior a 50:000\$000 réis.



Espanha

Acham-se interrompidas as linhas de Picamoixons a Barcelona, entre Castelldefels a Cavá; não se vendem bilhetes de passageiros nem se expede grande e pequena velocidade pela via de Villanueva.

Linha de Barcelona a Empalme, entre Canet e San Pol não se admitem passageiros nem expedições de especie alguma.

Linha de San Félix de Guixots a Gerona, as expedições de grande e pequena velocidade só se aceitam com reserva pelos prazos de transporte.

Tem-se realizado varios comícios para protestar contra a linha directa de Madrid a Valencia, e pugnando pela linha de Cuenca a Utiel, porque, dizem os promotores dos comícios, a primeira d'estas linhas é prejudicial aos interesses nacionaes.

Foi apresentado ao ministerio do Fomento o projecto de uma linha ferrea de Torre del Mar a Periana, por Velez Malaga.

Proceder-se-ha brevemente á arrematação, em Itasta publica, da concessão da linha transpirenaica de Ripoli a Puigcerdá.

França

A partir de 3 de novembro d'este anno, os caminhos de ferro da Corsega passam a ser administrados pelo Estado, mas fazendo parte distinta, para o efecto de contabilidade, das outras linhas exploradas pelo Estado.

Belgica

Para facilitar as comunicacões entre o grão-ducado do Luxemburgo e a província de Lutich, o governo belga pensa em construir uma linha ferrea que ligue a de Jemelles-Lutich com a de Jemelles-Arlon, o que diminuirá consideravelmente a viagem entre Arlon e Lutich.

Russia

Foi aprovado o projecto para a construcção do caminho de ferro da Siberia do Sul.

Turquia

O governo turco vae tratar de estudar um projecto relativo á construcção de 3.200 kilometros de linhas ferreas.

O «Diario de Noticias» — Natal 1908

Temos presente o numero do Natal correspondente ao anno findo, com que o *Diario de Noticias* costuma celebrar a festa da Natividade.

Publicação essencialmente artística, é talvez a unica d'este genero que se publica em Portugal.

Na capa, a cores, uma brilhante aguarella de Roque Gameiro representando Jesus no berço; segue-se um artigo do nosso consul no Japão, Wenceslau de Moraes, acompanhado de mimosissimas illustrações de Joshu; depois uma gravura de pagina reproduzindo o grupo de Teixeira Lopes, *O sonho da innocencia*; um conto de Malleiro Dias, com desenhos de Macedo, e uma gravura de pagina, colorida, do mesmo artista; uma poesia patriótica de Alfredo da Cunha com uma gravura apropositada de Alberto Sousa; uma cromotipia de Francisco Lima, *Ao fim da tarde*; um conto de Rangel de Lima, com illustrações de Nogueira, e finalmente um conto, em caricaturas, de Monterroso.

Por este ligeiro sumario se pôde fazer ideia do valor do numero do Natal do *Diario de Noticias* de 1908.

Acompanha-o, em separata, uma composição musical de Luiz Costa, *Embalando*.

A parte destinada aos annuncios é digna de nota pela bellesa artística da composição e impressão.

Como nos annos anteriores, este numero foi composto e impresso na tipographia do *Commercio do Porto*, e atesta o desenvolvimento das artes graphicas em Portugal.

Brindes e calendarios

Dos srs. F. H. d'Oliveira & C.ª (Irmão), com deposito de madeiras e materiaes de construcção na rua 24 de Julho, 630, recebemos um elegante calendario para o anno corrente. Agradecemos.

— Da Companhia de Seguros *Portugal Previdente*, recebemos um artístico calendario para 1909, o que muito agradecemos.

— Da casa Conde do Restello & Companhia — um elegante calendario de carteira, anunciando os productos farmaceuticos d'aquelle tão conhecido estabelecimento.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através da Africa. — Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de janeiro de 1909, conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.º 805, 1.536, 2.961, 6.188, 8.274, 8.792, de réis 450\$000 e 41.534, 44.914, 15.082, 17.496, 17.600, 18.977, 20.190, 20.872, 23.166, 24.199, 29.318, 31.490, 35.943, 36.426, 37.289, 39.083, 39.816, 43.692, 44.539, 44.796, 45.388, 46.521, 47.146, 47.825, 48.340, 50.123, 51.873, 53.890, 53.997, 54.741, de 90\$000 réis.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de janeiro de 1909:

No Porto, na séde da companhia, à rua de Bellomonte, 49.
Em Lisboa, no London & Brazilian Bank, Limited.
Em Londres, no Capital and Counties Banck, Limited.
Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorp & C.º
Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta.

Os portadores de obrigações d'esta companhia pôdem, desde já receber o coupon n.º 8, relativo ao 2.º semestre de 1908, das obrigações privilegiadas de 1.º grau, à razão de francos 7,02, cada um, liquido de imposto em França:

Em Paris, no Comptoir National de Escompte.
Em Lisboa, na casa Henry Burnay & C.º;
No Porto, no Banco Alliança.

Os pagamentos em Portugal serão feitos ao cambio do cheque sobre Paris que vigorar na data da apresentação e com isenção do imposto de rendimento em Portugal, nos termos do artigo 5.º da lei de 29 de julho de 1899 e do decreto de 24 de outubro de 1905.

Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Povoa e Famalicão. — Procedendo-se em 22 de dezembro ao sorteio semestral de 19 obrigações para serem amortizadas, coube a sorte ás dos numeros seguintes:

13, 15, 585, 683, 689, 812, 897, 1.311, 1.313, 1.454, 1.366, 2.717, 3.110, 4.537, 4.894, 4.981, 5.177, 5.439 e 5.449.

O pagamento d'estas 19 obrigações pelo seu valor nominal e dos juros que lhes competem do semestre corrente, bem como o pagamento dos juros do mesmo semestre (coupon n.º 58) de todas as outras obrigações d'esta Companhia, em circulação, effectuar-se-ha no dia 2 do proximo mez de janeiro e em todas as quintas feiras seguintes, das doze ás duas horas da tarde, no Porto, na sua séde, e em Lisboa, na casa bancaria dos srs. Fonsecas, Santos & Vianna.

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães. — No sorteio a que no dia 22 de dezembro se procedeu das obrigações a amortizar no corrente anno, sairam os seguintes numeros: 255, 464, 828, 1.246, 1.780, 2.748, 2.818, 3.488, 3.560 e 5.759.

O pagamento do capital nominal das referidas obrigações, bem como os juros das obrigações de 5% e 4 1/2% do 2.º semestre, pagam-se nos dias 31 do corrente, 2, 4 e 5 de janeiro proximo, das onze horas da manhã ás duas horas da tarde e nas quartas-feiras e sábados seguintes.

Companhia Carris de ferro do Porto. — A requerimento do conselho de administração d'esta companhia convidou os sr. accionistas para uma reunião extraordinária que deverá realizar-se no dia 18 de janeiro de 1909, ao meio dia, no salão nobre do Centro Commercial do Porto, sendo a ordem do dia a seguinte:

1.º Tomar conhecimento do projecto de reforma de estatutos apresentado pela comissão nomeada para esse fim em assembleia geral extraordinária de 14 de novembro ultimo;

2.º Discutir e votar esse projecto;

3.º Proceder à eleição dos restantes membros do conselho fiscal caso seja aprovado o artigo 15.º do referido projecto de reforma de estatutos.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de dezembro de 1908.

A situação dos grandes mercados monetários, apesar de chegado a época das grandes liquidações, continua a ser absolutamente desafogada.

O anno de 1908 acaba no meio de uma grande abundância de disponibilidades. A plethora metálica assinala-se não sómente nos grandes países da Europa, na Inglaterra, na França, na Alemanha e até na Áustria, mas também nos Estados Unidos da América, de onde há um anno irradiou a grande crise monetária para os grandes centros financeiros do velho continente.

A questão dos Balkans continua em estado latente mas menos ameaçadora para a paz europeia. A proporção que vão correndo as negociações preliminares para a realização da conferência das potências, vão sendo cada vez menores as probabilidades de um conflito armado.

As taxas de desconto mantêm-se baixas apesar das diferentes emissões já efectuadas e das que estão para se realizar brevemente.

E' de notar que o preço vil a que lá fôra, nos grandes mercados, desceu o aluguer do dinheiro e que é o corolário de uma abundância anormal de capitais, pôde ser propício às operações bancárias ou de especulação, mas é infelizmente o sintoma inconfundível de um afrouxamento das transacções industriais e comerciais. Tanto nos Estados Unidos, como na Inglaterra e na Alemanha, a cifra das operações comerciais e o trabalho industrial tem sofrido uma depressão enorme. A própria Bélgica, apesar da sua grande actividade e iniciativa, tem patilhado desse afrouxamento. A Áustria, em consequência do boyecottage turco, paga, pela diminuição importante da sua exportação, as exigências ou os erros da sua política. Só a França se tem sentido menos desse depressão económica geral.

E', pois, certo que a actividade económica mundial está momentaneamente paralizada; o impulso de que carece, só poderá ser-lhe dado por meio de uma política pacífica e da entrada dos capitais em ação.

Foi publicado, durante a quinzena, o Boletim Commercial e Marítimo em que se contêm as estatísticas relativas ao anno findo, do movimento comercial do nosso país com o estrangeiro e do movimento marítimo nos portos da metrópole.

O comércio geral atingiu a cifra de 129.829 contos de réis, contra 123.344 contos no anno anterior, o que traduz um aumento de 5.485 contos. A importância do comércio geral em 1907 divide-se pela seguinte forma: importação, 79.936 contos; exportação, 48.893 contos.

O comércio especial regista um movimento total de 91.863 contos, sendo: importação, 61.453 contos; exportação, 30.410 contos. No anno de 1906, o comércio especial somou a importância de 90.984 contos, a importação 60.391 contos e a exportação 30.593 contos, o que dá para o primeiro e para a segunda os aumentos respectivamente de 879 contos e 1.062 contos, tendo a exportação diminuído 183 contos.

A exportação estrangeira e ultramarina é representada pela importância de 18.483 contos, compreendendo: reexportação de mercadorias estrangeiras, 4.889 contos; reexportação de géneros coloniais, 10.499 contos; transito internacional de mercadorias estrangeiras, 3.038 contos; transito de géneros coloniais, 55 contos. O aumento do valor representativo da reexportação, baldeação e transito, em relação ao anno de 1906, foi de 2.303 contos.

O movimento dos metais preciosos, em barra e em moeda, que não se achava compreendido nos algarismos anteriores, é dado pelos seguintes números: importação, 285 contos; exportação 926 contos.

Os rendimentos aduaneiros em 1907 somaram a importância de 21.805 contos, contra 22.735 contos em 1906, tendo portanto diminuído 930 contos.

O movimento marítimo nos portos da metrópole, no anno findo, foi o seguinte: navios entrados, 11.143; navios saídos, 11.184; total 22.329 navios com 35.993.450 toneladas d'arqueação, contra 22.499 navios com 33.004.935 toneladas, em 1906.

Estes navios descarregaram 2.109.219 toneladas, pertencendo ao comércio estrangeiro 1.874.545, ultramarino 50.757, de pequena

cabotagem 183.917; e carregaram 1.284.356 toneladas, sendo: com destino ao estrangeiro, 1.016.398, às nossas colônias, 71.630 e aos portos do continente e ilhas adjacentes 196.328.

Em 1906, as mercadorias descarregadas nos mesmos portos somaram 2.061.947 toneladas, e as carregadas, 1.286.770 toneladas.

*
A crise política que deixámos assinalada no nosso último boletim e com todas as tendências para ser resolvida pela manutenção do *statu quo* ministerial, acabou, afinal, como de todos é sabido pela imprensa diária, por uma solução inesperada.

A política ou os políticos, quasi todos, ficaram descontentes e dão largas ao seu desgosto em longos artigos de oposição violenta ao ministério e pessoalmente aos que o compõem.

Nestas estériles campanhas se passa o tempo não se pensando senão em política que é a calamidade para o nosso país, ao qual não faltam recursos para que se opere o seu levantamento económico e financeiro, mas sim verdadeiros homens d'estado com patriotismo, talento e desinteresse. E' precisamente na falta de políticos nestas condições que reside, a nosso ver, a grande crise nacional.

Reuniu há dias a assembleia geral da Companhia dos Tabacos. Do que ocorreu nessa reunião já deram relato minucioso os nossos colegas da imprensa diária.

São as seguintes as conclusões do relatório aprovadas pela assembleia:

1.º — Que o «deficit» do exercício de 1907-1908, na importância de 412.288\$366 réis, seja balanceado na escrituração, por meio de uma transferência do dito valor da «Conta de Reservas» para uma «Conta de Provisão», que será liquidada com a resolução da reclamação apresentada ao Estado;

2.º — Que o remanescente da «Conta de Reservas» se desobre pela seguinte forma:

a) a quantia de 450.000\$000 réis, levada a crédito de uma «Conta de Reserva Estatutária».

b) a quantia de 270.000\$000 réis, representando 6% do capital realizado, para distribuição aos accionistas e a relacionar com o encerramento das contas do exercício corrente.

c) o saldo restante, levado nos termos dos estatutos e da resolução da assembleia geral de 10 de agosto de 1907 a uma «Conta de Reservas Facultativas».

A reclamação apresentada ao Estado a que se refere a primeira conclusão do relatório, é motivada pela baixa considerável, no dizer do Conselho de Administração, que teve o consumo no exercício de 1907-1908.

E' longo o texto dessa reclamação que allega a insuficiente observância do contrato de 8 de novembro de 1906. Baseiam-se as reclamações da Companhia, na diminuição da venda em consequência do decreto de 7 de agosto de 1907 relativo ao descanso semanal; na demora no decretar o aumento de direitos sobre o tabaco estrangeiro manipulado; na modificação que a Companhia diz necessária do regime de tabacos no ultramar; deficiência da fiscalização do Estado; baixas de consumo produzidas pela crise que o país tem atravessado e atravessa.

Não falando já das outras reclamações, diremos que esta última, sobre todas, é de primeira ordem pelo engenho que revela e pela seriedade com que é feita.

O conselho de administração fundamenta estes pontos com largas considerações. Entre as reclamações, a companhia exige do governo uma indemnização de 980.732\$640 réis, só relativa ao continente, e 10 contos do ultramar, tirando porém a partilha de lucro do governo nesta quantia fica um saldo de 940 contos que a companhia entende que o governo lhe deve pagar.

E mais não pede a companhia.

O melhor comentário da reclamação da companhia está na declaração que o sr. presidente do conselho de administração fez a assembleia de que era sua opinião que se não imprimisse a mesma reclamação para que se não abrisse nos jornais campanha contrária.

Na verdade o segredo é a alma do negócio...

*
O nosso mercado bolsista manteve durante a quinzena uma certa animação.

Segundo corria hoje na praça a liquidação do fim do mês far-se-há sem dificuldades, esperando-se também que os preços de *reports* se mantivessem em limites moderados.

Dos preços que no mercado a contado obtiveram os principais valores damos nota no logar do costume.

As operações a prazo incidiram, durante a quinzena, sobre os seguintes valores:

FIM DE DEZEMBRO

Accções da Companhia Real, 70\$000.

Accções da Companhia dos Tabacos, coupons, entre 82\$500 e 84\$700.

Accções da Companhia de Moçambique, 3\$050 e 3\$100.

Accções da Zambezia, 1\$600.

Obrigações da Companhia Real, 2.º grau entre 45\$600 e 47\$600.

FIM DE JANEIRO

Acções da Companhia Real, entre 65\$000 e 71\$000 com diversas alternativas, voltando a descer a 69\$500.

Acções da Companhia dos Tabacos, coupons, entre 82\$000 e 86\$000.

Acções da Companhia da Moçambique, 3\$100 e 3\$150.

Acções da Companhia do Gaz, 65\$000.

Acções da Companhia da Zambezia, 1\$650 e 1\$600.

Obrigações da Companhia Real, 2º grau, entre 45\$800 e 47\$700.

Obrigações da Companhia da Beira Alta, 2º grau, entre 13\$900 e 14\$700.

O nosso fundo externo reanimou-se um pouco, ficando: em Londres, a 61; em Paris, a 60,45.

A situação cambial tem continuado a melhorar, tendo-se, porém, firmado ligeiramente hoje, durante o dia, os preços das diferentes divisas.

O cambio do Rio sobre Londres continua a 15 1/4, o que dá para a libra o valor de 15\$737 réis fracos.

Últimos preços da libra: comprador, 5\$410 réis; vendedor 5\$460 réis.

Publicamos a seguir a nota das últimas cotações cambiais, de hoje.

		EM 31 DE DEZEMBRO		EM 15 DE DEZEMBRO	
		Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	44	43 7/8	43 1/4	43 1/8	—
" 90 d/v	44 5/16	—	43 9/16	—	—
Paris cheque	654	654	662	665	—
Berlim	266 1/2	267 1/2	271	272	—
Amsterdam cheque	452	454	459	461	—
Madrid cheque	970	980	985	995	—

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	DEZEMBRO												
	16	17	18	19	21	22	23	24	26	28	29	30	31
Lisboa: Inscrições de assentamento	39,30	39,30	40,30	39,35 j.r.	39,30 j.r.	39,45 j.r.	39,50	39,50	39,75	39,75	39,75	39,80	39,80
coupon	39,15	39,15	39,20	39,20 j.r.	39,20 j.r.	39,20 j.r.	39,25	39,26	39,55	39,55	39,55	39,55	39,55
Obrig. 4 1/2% 1888	21.200	21.200	21.200	—	—	—	21.250	21.200	—	—	—	—	—
" 4 1/2% 1890 assentamento	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2% 1890 coupon	49.000	—	49.300	—	—	—	49.000	—	—	—	—	49.500	49.500
" 4 1/2% assentamento	57.500	57.500	—	—	—	—	57.500	—	57.400	—	—	—	—
" 4 1/2% coupon interno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57.400	—
" externo, 1.ª série	67.000	66.900	66.900	66.900	66.800	66.600	66.500	66.400	66.500	66.500	66.500	66.300	66.200
" 3 1/2% 1905	9.250	9.450	—	9.250	9.250	9.300	9.300	—	—	9.500	—	—	—
" Tabacos coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	167.500	167.500
Accões Banco de Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	138.000	138.000	—	—	—
" Banco Commercial de Lisboa	—	—	—	—	91.000	—	91.200	—	91.800	—	91.800	92.000	—
" Banco Ultramarino	—	90.600	—	—	—	—	145.000	—	—	—	—	—	—
" Banco Lisboa & Açores	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Tabacos, coupon	83.000	82.600	82.300	—	83.000	—	82.800	83.100	83.200	84.000	85.000	85.500	85.400
" Companhia dos Phosphoros	63.300	63.300	63.300	—	63.500	64.000	64.000	64.000	64.000	64.000	64.000	64.000	—
" Companhia Real	64.000	—	64.800	—	—	67.500	—	70.000	70.000	71.500	70.000	69.000	—
" Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	7.000	—	—	—	6.800	—
Obrig. predias 6 1/2%	92.200	92.350	92.300	92.200	—	86.150	86.000	86.000	86.100	86.500	86.500	86.000	85.000
" 5 1/2%	86.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real 3 1/2% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real 3 1/2% 2.º grau	45.500	45.500	45.500	45.600	45.700	45.800	46.200	46.700	46.800	47.150	47.350	47.500	47.500
" Companhia Nacional 1.º serie	—	—	—	71.500	—	—	89.000	89.000	—	—	—	88.800	89.500
Paris: 3 1/2% portuguêz 1.º serie	89.000	89.000	89.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accões Companhia Real	59,60	59,65	59,52	60	59,75	59,87	60,10	60,05	—	60,60	60,60	60,45	—
" Madrid-Cáceres-Portugal	36,50	36,25	36,50	36,25	38	37	38	37	—	36,25	36,50	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	418	417	420	418,50	420	420	420	416	416	—	—	—	—
" Andaluzes	—	219	220	221	219	217,25	216	216,50	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	339	344	343	339	—	340	340	341,50	—	338	348	—	—
" Companhia Real, 2.º grau	203	203	205	205	206	206,75	208,50	215	—	216	215	217	—
" Companhia da Beira Alta	—	274,50	—	—	275	—	278	276,50	—	151,50	—	—	—
" Madrid-Cáceres-Portugal	150,50	—	—	150	151,50	150,50	—	60,62	60,62	60,75	60	61	—
Londres: 3 1/2% portuguêz	60,25	60,50	60,25	60,25	60,25	60,62	60,62	—	—	—	79,87	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa	—	78,93	77,37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MÉDIA KILOMETRICA		
		1908		1907		Diferença em 1908	1908	1907
		Kil.	Totais	Kil.	Totais			
Portuguezas								
Réde geral	16 Dezembro	1.073	5.561.456.000	1.073	5.553.106.000	+	8.350.000	5.483.090
Companhia Real	Vendas Novas							

Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de novembro de 1908

(Continuado do n.º 504)

Por esta forma, a substituição será feita no prazo de cinco anos, devendo a economia, que se fará progressivamente nas despesas de conservação, ser mais que suficiente para o encargo de juros a pagar.

Sendo informados de que há certos produtos que não podem com o encargo do transporte para a costa, mesmo pelas antigas tarifas, e que aproveitariam os nossos comboios descendentes que quasi sempre trazem vagões devolutos, se podessem transitar por uma tarifa inferior, autorizámos o nosso director técnico a entender-se sobre este assunto com o ex.^{mo} governador da província, no sentido de se facilitar esse transporte, reduzindo-se as tarifas para o que for necessário e cedendo-nos os vagões disponíveis.

D'isto, como bem podeis ver, nenhuma vantagem nos advém e só beneficia o comércio, facilitando-lhe o transporte de tais produtos, e principalmente o Estado, que pôde auferir um rendimento que até agora não tinha e que será deduzido na subvenção.

Liquidation das contas com o Estado

SENHORES ACCIONISTAS:

Ha oito anos que reclamamos dos governos, como se vê dos relatórios anteriores, a liquidation da situação da Companhia com o Estado, situação que se estava tornando absolutamente insustentável, não se dignando governo algum dar qualquer resposta às nossas solicitações.

A Companhia não pedia que se lhe fizesse favor, ou que se procedesse a essa liquidation occultamente, beneficiando-a no quer que fosse, com prejuízo para o tesouro público, mas sim pelos meios legaes, entregando-se a resolução do assunto a um tribunal arbitral, como determina o contrato de 1885 e o estatuto.

A Companhia, apesar de crente nos seus direitos e na sua justiça não podia contar com qualquer acto de favoritismo da parte d'esse tribunal e estava pronta a acatar a sua sentença, pró ou contra. O que pretendia era definir a sua situação e saber com que podia contar.

Perdida por completo a esperança de obter uma solução e tornando-se essa situação absolutamente insustentável, o vosso Conselho de Administração resolveu apresentar ao Governo, extra oficialmente, propostas conciliadoras para uma liquidation imediata e delegou para esse fim o seu secretário, que sobre esse assunto teve varias conferencias com os ex.^{mos} ministros da Marinha e da Fazenda, achando estes aceitáveis as bases que lhes foram propostas genericamente, e que se tornaram officiaes pela remessa do seguinte ofício, a que se seguiram os outros que, por sua ordem, publicamos:

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. — Em consequencia das conferencias havidas com v. ex.^a e o ex.^{mo} sr. ministro da Fazenda, a Companhia Real dos Caminhos de ferro através d'Africa, tendo proposto aos governos por muitas vezes a arbitragem, como unico meio de resolver as questões pendentes entre ella e o Estado e no empenho de definir a sua situação, que se torna cada vez mais insustentável, vem propor a v. ex.^a a regularização das mesmas contas por meio d'um acordo com o Governo, nomeando v. ex.^a para esse fim um representante que se entenderá com os representantes da Companhia.

Como base d'esse acordo, e para facilitar a solução da questão a Companhia não duvidará desistir de parte das suas reclamações, de forma a que o resultado da liquidation seja conveniente tanto para ella como para o Estado.

Resolvido este assunto, regularizar-se-há definitivamente também a exploração do caminho de ferro de Malange, prontificando-se a Companhia a facilitar tanto quanto seja possível essa solução. — Deus Guarde a V. Ex.^a — Porto, 9 de maio de 1908.

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Conselheiro Augusto de Castilho Barreto e Noronha. Dignissimo Ministro da Marinha e Ultramar — Lisboa.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar — Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos — n.º 1308

Lisboa, 18 de maio de 1908. — III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. — Em resposta ao seu ofício de 9 do corrente s. ex.^a o ministro e secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar encarrega-me de pedir a v. ex.^a se digne indicar quais são definitivamente as reclamações que essa companhia entende assistir-lhe o direito de fazer, para depois de apreciadas pelo Governo este poder tomar a resolução acerca do exposto no citado ofício de v. ex.^a — Deus Guarde a V. Ex.^a

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Presidente do Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de ferro através d'Africa.

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. — Temos a honra d'accusar a recepção do ofício de v. ex.^a de 18 do corrente, a que respondemos

Em uma das conferencias havidas com o ex.^{mo} sr. ministro da Marinha, foi pedida a esta Companhia uma exposição do que ella propunha, sendo verbalmente exposto a v. ex.^a, que a Companhia não podia especificar a sua proposta, visto que essa especificação só podia ser resultante da discussão que sobre o assunto houvesse entre ella e v. ex.^a

Resolvem-se, portanto, que a Companhia fizesse a sua proposta genericamente, nos termos do ofício que em virtude d'isso foi entregue pessoalmente a s. ex.^a, com data de 9 do corrente; e que, se o Governo entendesse conveniente aceitá-la, em princípio, nomearia o seu representante ou representantes, que se entenderiam com a Companhia, discutindo-se então o assunto na especialidade e resolvendo-se então quais, das suas reclamações, as que ella mantinha.

Não pode, portanto, a Companhia, pelos motivos que então apresentou e que foram julgados razoáveis, ir além da proposta genericamente feita no seu citado ofício, visto que entendendo, pelas razões que tem apresentado em ofícios e relatórios, que lhe assiste o direito de fazer todas as reclamações que dos mesmos relatórios constam, na importância de 8.296.519.8394 réis segundo o seu ultimo relatório, só fez a sua proposta com o fim conciliador de facilitar a liquidation pronta de tão importante questão, por uma forma conveniente e vantajosa para o Estado e para se terminar por uma vez com uma situação absolutamente insustentável.

Mantemos, portanto, a nossa proposta, tal como foi feita no nosso ofício de 9 do corrente, esperando a resolução de s. ex.^a o ministro, mantendo também

a resolução de fazer tudo o que seja razoável e justo para, pelo nosso lado, facilitarmos a solução de tão momentoso assunto. — Deus Guarde a V. Ex.^a — Porto, 20 de maio de 1908.

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Conselheiro Arnaldo de Novaes Guedes Rebello. Dignissimo Director dos Caminhos de ferro Ultramarinos — Lisboa.

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. — Pediu v. ex.^a em nome do ex.^{mo} sr. ministro da Marinha, em seu ofício de 18 do proximo passado, nota das importâncias que esta Companhia se julgava com direito a reclamar do Estado, pedido a que respondemos com o nosso ofício de 20 do mesmo mês.

Examinando melhor este assunto, e ligando-o com o texto do nosso ofício de 9 do proximo passado chegamos à conclusão de que v. ex.^a desejava saber quais as importâncias que figuram na nossa conta de reclamações de que, segundo esse nosso ofício, a Companhia podia desistir para facilitar uma liquidation imediata de contas. Nomeando o Governo o seu representante, como nesse ofício se pedia, para discutir com os representantes da Companhia essa questão, é evidente que, em virtude mesmo d'essa discussão, o Governo conheceria imediatamente quais aquellas importâncias. Portanto, e receando que a demora da resposta de v. ex.^a a tão momentoso assumpto seja motivada na falta de tal indicação, vimos apresentar a v. ex.^a a forma pela qual julgamos que, com grande vantagem para o Estado, a questão pôde ser liquidada.

As re lamações a que a Companhia justificadamente se julga com direito são todas as que figuram nas suas contas e relatórios desde 1900 e que em 30 de Junho proximo passado montavam a 8.296.519.8394 A dívida da Companhia ao Estado na mesma data subia a 5.576.377.5292

Ha portanto o saldo de réis 2.720.142.5102 a favor da Companhia.

— Se destacarmos da conta de reclamações só as verbas que mais directamente se ligam com o disposto nos contratos é que são, numeros redondos:

Diferença cambial na subvenção	2.818 contos
Díta em material	461 "
Juros na conta do tesouro	1.068 "
Dítos na conta do Ministerio da Fazenda	896 "
Dítos na conta do Banco de Portugal	298 "

5.541 " vemos que a importância que a Companhia deve ao Estado é constituida na sua totalidade, por diferenças cambiais a que a Companhia tinha direito e que lhe foram debitadas e por os juros sobre essas diferenças, que lhe foram debitados também.

Postas as coisas nestes termos, e não entrando mesmo em conta com as restantes reclamações na importância de 2.700 contos, devem os governos reconhecer que nada razoavelmente podem esperar receber da Companhia, e o que é mais ainda para ponderar, que nada poderiam receber efectivamente, ainda que a sentença arbitral fosse contraria à Companhia por esta não ter, como se vê do seu balanço, recursos para pagar uma somma, que realmente não deve.

Pelo seu lado, a Companhia não se faz a ilusão de supor que, ainda que a sentença do Tribunal Arbitral fosse contraria ao Estado na totalidade das suas reclamações, ella viesse a receber do mesmo Estado importância alguma representativa do saldo a seu favor.

Nestas circunstâncias, fatalmente illusórias, circunstâncias que não podem ser nem mais definidas, nem mais claras, a situação liquida-se de per si e, não havendo a menor probabilidade, pelo exame das contas da Companhia, de que esta, em um período mais ou menos longo, viesse a possuir recursos com que pudesse pagar o que fosse arbitrado, quando mesmo a sentença arbitral *fosse contraria*, não se compreende que vantagem possa haver, para o Estado ou para ninguém, em protelar a resolução da questão aumentando por essa forma a causa predominante do descalabro d'uma Companhia, que na realidade tem todas as condições de vida e que, liquidada a sua situação, consolidaria essas condições, de forma a compensar o Estado dos sacrifícios feitos e a desempenhar o seu papel no desenvolvimento material da província d'Angola.

Reduzida, por aquella forma e em virtude das considerações que apresentamos, a nossa verba de reclamações a importância considerada como dívida da Companhia ao Estado, a situação simplifica-se absolutamente, porque as verbas que apresentamos são de facilíma confirmação, visto que figuram todas na contabilidade do Estado, em cujas repartição o Governo pode independentemente de investigações estranhas, fazê-las verificar.

Mas a Companhia propõe-se ir mais longe, dando vantagens ao Estado, que este não colherá com certeza em uma liquidation forçada, facilitando ao Governo os meios da liquidation e arquivando finalmente com o seu sacrifício qualquer pretexto de dilação d'ella.

Propõe, portanto, a Companhia que a taxa de 5% a que lhe tem sido contados os juros seja reduzida para 2 1/2%, ficando assim essa taxa muito superior a que o Estado paga na sua conta com o Banco de Portugal, o que reduz a reclamação da Companhia sobre os juros a 1.131 contos numeros redondos, representando essa verba um saldo apurado a favor do Estado na liquidation de contas.

Esse saldo, não podendo a Companhia abandonar para sua amortização nem uma das receitas que lhe garantem os seus contratos, seria amortizado por metade do excedente da receita geral da linha sobre os gastos de exploração, computados segundo o contrato de se embro de 1885 e sem prejuízo da partilha de lucros com o Estado estipulada no mesmo contrato.

Mais se propõe a Companhia a ficar com a dívida do Banco de Portugal na importância de 417.299.516 réis, que continuará a ser amortizada, como aqui pela dedução de 28 com os semestres na subvenção que o Estado paga para garantia das despesas d'exploração.

Resumindo: o Estado em vez de ter de debater com a Companhia pe' a arbitragem determinada no contrato de concessão, um saldo de 2.700 contos a favor da Companhia, questão que esta venceria segundo a opinião de homens d'estado publica e oficialmente formulada, ou sem a menor probabilidade de receber da Companhia importância alguma pelos motivos apresentados, quando mesmo a sentença arbitral fosse contraria a esta, passa a ser credor d'uma importância superior a 1.000 contos de réis, paga pela forma mais razoável, mais prática e mais segura que as circunstâncias permitem, ficando ainda a cargo da Companhia a dívida de 417 contos ao Banco de Portugal, tida como fazendo parte da dívida ao Estado, em virtude de aval do Governo as promissorias que a garantem, e cujo pagamento fica também seguramente garantido, sem receio de encargos para o Estado, pela dedução, feita pelo Governo de 28 contos semestrais na subvenção.

Tem ainda esta solução, como dissemos no nosso ofício de 9 do proximo passado a vantagem de regular o mais favoravelmente possível para o Estado a questão da exploração da linha de Malange, exploração que a Companhia não pôde continuar a fazer sem uma definitiva liquidation de contas.

Crêmos ter exposto sem subterfugios e o mais claramente possível o que s. ex.^a o Ministro da Marinha desejava e fomos que s. ex.^a salverá compreender convenientemente a ideia a que a Companhia obedece, sacrificando-se desinteressadamente com o único fim de facilitar uma liquidation imediata da sua situação, sem o recurso à arbitragem, considerada com muitos bons fundamentos, como inconveniente para o Estado.

Desta exposição resulta a urgente necessidade d'essa liquidation sem o que esta Companhia terá fatalmente, e em breve prazo, de tomar o expediente que as circunstâncias aconselham, e que não pode ser outro senão o de fazer na sua escrita o encontro de contas a fim de que no seu activo figure o saldo devedor do Estado, para ser validado por quem tem de administrar os negócios da Companhia, logo que a força das circunstâncias impõe essa administração.

Por ultimo e para não deixar dúvidas sobre a futura situação da Companhia, não tem esta dúvida alguma em provar evidentemente lo que alias já está provado pelos seus relatórios que, não lhe sendo cedidas as suas receitas, garantidas pelos seus contratos em mais do que o estipulado para a amortização

ao Banco de Portugal e sendo satisfeitos pontualmente pelo Estado os compromissos que tenha para com a Companhia, não tem esta, nem virá a ter necessidade de recorrer ao Estado para obter d'ele mais do que, pelos seus contratos, elle tem de dar-lhe. Como garantia do que avança e afirma, estão as suas contas dos ultimos annos, pelas quaes se prova que a Companhia, longe de receber do Estado mais do que o que este tem de dar-lhe, tem amortizado tudo o que lhe devia por capital, ficando apenas de pé a importancia de diferenças cambiais e juros, que é como dissemos o que hoje constitue a sua dívida ao Estado. — Deus Guarde a V. Ex.^a — Porto, 1 de junho de 1908.

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Conselheiro Arnaldo de Novaes Guedes Rebello. Dignissimo Director dos Caminhos de ferro Ultramarinos — Lisboa.

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. — Fez esta Companhia uma proposta para immediata liquidação de contas entre ella e o Estado, contida no seu ofício de 9 de maio ultimo.

Não satisfeito com isto, o Governo pediu-lhe uma proposta detalhada, que, apesar da inconveniencia que a Companhia nisso via, não teve duvida em apresentar no seu ofício de 1 do corrente, fazendo notar que cedia ao pedido feito, com o fim unico de facilitar uma liquidação immediata.

Reconhece a Companhia que actualmente a atenção do Governo é solicitada por varios assuntos de importancia; mas não pôde ao mesmo tempo deixar de reconhecer-se que este é d'uma importancia capital bem como de grande urgencia, não obrigando presentemente o Governo a grande dispêndio de tempo, visto que a sua accão, na presente occasião, se limita apenas a nomeação d'un representante, que disculpa com a Companhia a proposta apresentada. Não pôde a Companhia esperar mais tempo, tanto mais que acresce a circunstancia, que jamais se deu, de já se não apurar qual o saldo que a Companhia tem a receber entre a importancia da subvenção e as quantias recebidas, de forma que, dada a importancia total da subvenção garantida pelo contrato de setembro de 1885, esta a Companhia reduzida, desde abril de 1907, a receber unicamente a importancia restricta e justa para o pagamento do seu coupon, como se efectivamente a subvenção se reduzisse exclusivamente a essa importancia.

Como não é possivel entrar-se sem protesto em tal caminho, que corta à Companhia os unicos recursos que lhe restavam da subvenção, vem esta Companhia solicitar de v. ex.^a uma pronta resposta áquelles ofícios, muito embora essa resposta seja negativa, a fim de que ella tome as resoluções, que a urgencia das circunstancias requer, seja com relação á exploração provisoria da linha de Malanje, cuja continuacão está dependente da liquidacão geral de contas, seja com relação a essa mesma liquidacão e aos seus resultados finais. Deus Guarde a V. Ex.^a — Porto, 13 de junho de 1908.

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Conselheiro Arnaldo de Novaes Guedes Rebello. Dignissimo Director dos Caminhos de ferro Ultramarinos — Lisboa.

Ministério dos Negocios da Marinha e Ultramar — Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos — n.^o 1711

Lisboa, 1 de julho de 1908. — III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. — Tenho a honra de comunicar a v. ex.^a em referencia ao seu ofício de 13 de junho ultimo, que s. ex.^a o ministro e secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, escolheu o engenheiro inspector geral das Obras Públicas, Augusto Luciano Simões de Carvalho, para, por parte do Governo, se entender directamente com a pessoa que essa Companhia designar. — Deus Guarde a V. Ex.^a

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Presidente do Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de ferro através d'Africa.

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. — Temos a honra de acusar a recepção do ofício de v. ex.^a de 1 do corrente participando a nomeação do ex.^{mo} sr. Augusto Luciano Simões de Carvalho para, conjuntamente com o representante da Companhia, estudarem a proposta feita no nosso ofício de 1 de junho proximo passado, referente à liquidacão de contas entre a Companhia e o Estado.

Cumpre-me participar a v. ex.^a que o Conselho de Administração nomeou para o mesmo fim o seu secretario sr. Augusto Gama, rogando a v. ex.^a se sirva dizer qual o local onde devem efectuar-se as respectivas reuniões, a fim de que, sem perda de tempo, possa partir para ahí o representante da Companhia. — Deus Guarde a V. Ex.^a — Porto, 3 de julho de 1908.

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Conselheiro Arnaldo de Novaes Guedes Rebello. Dignissimo Director dos Caminhos de ferro Ultramarinos — Lisboa.

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. — Sempre na intenção de simplificar a liquidacão de contas entre esta Companhia e o Estado, vimos substituir a proposta feita da reducção da taxa de juro de cinco para dois e meio por cento, que poderia ter o caracter d'un acto de favoritismo para com a Companhia, pela contagem directa dos juros sobre as diferenças cambiais na subvenção, o que deve dar uma diferença a favor do Estado conforme nota que oportunamente enviaremos. — Deus Guarde a V. Ex.^a — Porto, 21 de julho de 1908.

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Conselheiro Arnaldo de Novaes Guedes Rebello. Dignissimo Director dos Caminhos de ferro Ultramarinos — Lisboa.

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. — Tendo o ex.^{mo} sr. Augusto Luciano Simões de Carvalho, representante nomeado pelo ex.^{mo} sr. ministro da Marinha para conjuntamente com o representante d'esta Companhia estudarem a proposta feita por esta em seu ofício de 1 de junho proximo passado, compreendendo que os termos do ofício da sua nomeação lhe davam poderes mais amplos do que os precisos para a apreciação restricta da mesma proposta, e não tendo o representante da Companhia recebido poderes para mais do que essa apreciação, não podendo por isso entrar com o digno representante do Governo em mais ampla discussão, resolveu este não dar seguimento ao seu mandato.

E, como em tais circunstancias se manifesta nova divergência, vem esta Companhia, mais uma vez propor ao ex.^{mo} sr. ministro da Marinha a solução da questão por meio da arbitragem, que, além de ser uma disposição clara do contrato de 25 de setembro de 1885, é a única forma de se resolver imparcialmente tão momentosa questão.

Espera, portanto, esta Companhia que s. ex.^a, estando, como sobejamente está demonstrado, que comprehende a urgente necessidade de a resolver, se digne nomear os respectivos arbitros nos termos do artigo 68.^o do contrato de 25 de setembro de 1885 e do artigo 72.^o do estatuto. — Deus Guarde a V. Ex.^a — Porto, 25 de julho de 1908.

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Conselheiro Arnaldo de Novaes Guedes Rebello. Dignissimo Director dos Caminhos de ferro Ultramarinos — Lisboa.

(Continua).

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Venda do rebocador Leão

Dia 23 de Janeiro de 1908 pela 1 hora da tarde.

Local de abertura de propostas: — Direcção do Sul e Sueste, Largo de S. Roque, 22.

Condições estão patentes: Secretarias das Direcções dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste e do Minho e Douro, todos os dias úteis das 10 da manhã às 4 da tarde.

Depósito provisório: 75.500 réis ou seja 2 1/2 % sobre a base da licitação, 3.000.500 réis, feito em qualquer das tesourarias dos Caminhos de ferro do Estado.

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Comboio rapido semanal entre Lisboa e Faro

Os comboios rápidos semanais entre Lisboa e Faro n.^o 701 e 702 e os comboios que, com elles, ligam entre Tunes e Portimão n.^o 801 e 802 que, segundo os avisos ao público B n.^o 53 e 55 de setembro último, terminavam em 26 e 28 de dezembro do corrente anno, continuam a efectuar-se semanalmente e com o mesmo horário até 28 de junho do proximo anno de 1909, tendo os comboios n.^o 701 e 702 uma paragem de 1/2 minuto, na estação do Carregueiro, para deixar e receber passageiros.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Transporte de tóros de pinho nacional por descascar com destino à estação de Alcantara-Mar para exportação pela barra de Lisboa

3.^a ampliação da Tarifa especial n.^o 3 de pequena velocidade

Desde 1 de Janeiro de 1909 o quadro constante da alínea B) do § 2.^a da tarifa especial interna n.^o 3 de pequena velocidade, em vigor desde 10 de outubro de 1903, é ampliado às estações da linha de Coimbra à Louzã e alterado no que respeita às estações de Alfarelhos a Mealhada, pela fórmula seguinte:

Procedências: Alfarelhos 1\$200 réis, Formoselha a Coimbra 1\$300 réis, Souzelas a Mealhada 1\$400 e Coimbra a Louzã 1\$600.

Ficam em vigor as condições da referida tarifa especial n.^o 3 de pequena velocidade em tudo que não seja contrario às disposições do presente aviso.

Despachos centrais em Barco de Avila e Bezedas

Desde 1 de novembro foram abertos nas povoações de Barco de Avila e de Bezedas ao serviço de passageiros, bagagens e mercadorias em grande e pequena velocidade, despachos centrais, ambos em correspondência com a estação de Béjar na linha do Oeste de Espanha.

O preço de transporte de passageiros da estação de Béjar a qualquer dos dois referidos despachos centrais, ou vice-versa, é de quatro pesetas, quer para adultos quer para crianças, excepto as de menos de 3 anos que sejam transportadas ao colo dos passageiros.

Cada passageiro tem direito ao transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem. Os excedentes pagam 0,50 pesetas por cada tracção indivisível de 10 kilogrammas.

Aos transportes de mercadorias em grande e pequena velocidade de expedidos directamente dos referidos despachos com destino ás estações d'esta Companhia ou vice-versa, são aplicadas as taxas em vigor estabelecidas nas respectivas tarifas para a procedencia ou destino de Béjar mais as sobretaxas seguintes, pela camionagem entre os despachos centrais e a estação de Béjar ou vice-versa:

Mercadorias de todas as classes	Preço por fraccão de 10 kilogr. ^{as}	Mínimo de perceção
Grande velocidade	P setas	Pesetas
De 1 a 5 kilogrammas	0,25	
De 5 a 50 kilogrammas inclusivé	0,30	0,50
Além de 50 kilogrammas, taxando pelo peso efectivo	0,20	1,50
	Preço por tonelada	
Pequena velocidade	Pesetas	
Por fraccão indivisível de 10 kilogrammas	12,00	1,00

Depósito e arrecadação de objectos portateis nas estações

Desde 10 de novembro de 1908 todas as estações d'esta Companhia, tomam a seu cargo e sob sua responsabilidade a arrecadação e guarda de objectos portateis, mediante a taxa de 10 réis por objecto e por periodos indivisíveis de um dia, contados da meia noite a meia noite, com o mínimo de cobrança de 20 réis.

O depósito limita-se a encomendas e volumes de mão ou de uso proprio; não aproveita ás bagagens registadas ou a registar, nem a quaesquer outros volumes despachados ou a despachar para transporte em caminho de ferro.

Os depositantes recebem senhas comprovativas da existencia dos volumes em poder da Companhia, mediante as quais reclamam a entrega d'estes quando queiram retirá-los, satisfazendo préviamente as taxas em débito. As entregas só são feitas á vista das referidas senhas.

Fica pelo presente annullado e substituido o Aviso ao Públiso B 1630 de 26 de fevereiro de 1908.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

SERVIÇO DIRECTO COMBINADO

1.^a AMPLIAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL P N.^o 3

DE

GRANDE VELOCIDADE

(Volumes de peso não superior a 10 kilogrammas)

(Aprovada por despacho ministerial de 5 de Dezembro de 1908)

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1909

A começar na data supra, esta tarifa é ampliada ao **Ramal de Aldegallega**, com os mesmos preços e condições.

Lisboa, 12 de Dezembro de 1908.

O Engenheiro-Director

Antonio Lourenço da Silveira.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

1.^a Ampliação á Tarifa especial interna n.^o 5

DE

GRANDE VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 3 de Dezembro de 1908)

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1909

BILHETES DE IDA E VOLTA A PREÇOS REDUZIDOS

Procedencia ou vice versa	Destino	Dias de validade	Preços		
			1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Aldegallega	Pinhal Novo.....	2	450	350	240

N. B. — N'estes preços não está incluido o imposto do sello.

As condições são as mesmas da tarifa especial interna n.^o 7 de grande velocidade, approvada por despacho ministerial de 25 de janeiro de 1906, em vigor desde 1 de março do mesmo anno.

Lisboa, 12 de Dezembro de 1908.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

1.^a AMPLIAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL INTERNA N.^o 8

DE

GRANDE VELOCIDADE

(Volumes de peso não superior a 10 kilogrammas)

(Aprovada por despacho ministerial de 5 de Dezembro de 1908)

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1909

A começar na data supra, esta tarifa é ampliada ao
Ramal de Aldegallega, com o mesmo preço e condições.

Lisboa, 12 de Dezembro de 1908.

O Engenheiro-Director

Antonio Lourenço da Silveira.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

1.^a Ampliação á Tarifa especial interna n.^o 1

DE

PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 3 de Dezembro de 1908)

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1909

Os preços especiaes d'esta tarifa são ampliados como se segue:

a) Maximo cobravel por tonelada, das remessas da 2.^a série, procedentes das estações de Lisboa a Pinhal Novo e das do ramal de Setubal, para as estações além de S. Marcos:

Até 340 kilometros	2\$400 réis
Além de 340 kilometros	2\$800 "

b) Toneis armados e talhas de barro para vinho, sem responsabilidade:

Por wagon..... Tabella n.^o 6 A.

Lisboa, 12 de Dezembro de 1908.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

1.^a Ampliação á Tarifa especial interna n.^o 2 — PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 3 de Dezembro de 1908)

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1909

O § 2.^o—**Preços especiaes**—d'esta tarifa é ampliado como se segue:

a) Expedições de qualquer estação para as estações de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal e reciprocamente ou entre duas estações situadas ambas alem de Casa Branca.

As estações de Valdera até Casa Branca gozam dos preços d'esta tarifa applicaveis á estação do Barreiro quando estes preços sejam mais favoraveis que os da tarifa geral.

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

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

Lisboa, 12 de Dezembro de 1908.

O Engenheiro Director
Antonio Lourenço da Silveira.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

2.^a Ampliação á Tarifa especial interna n.^o 3—PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 5 de Dezembro de 1908)

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1909

Os preços especiaes d'esta tarifa são ampliados como se segue:

A) Expedições das estações de Lisboa a Pinhal Novo e das do ramal de Setubal para qualquer estação ou vice-versa:

Expedições de 1:000 kilogrammas ou pagando como tal:

1. ^a série.....	Por tonellada	Tabella n. ^o 13
» »	» »	» » 17

Mínimo de percurso: 60 kilometros ou pagando como tal;

Por wagon completo	{ 1. ^a série.....	Por tonellada	Tabella n. ^o 14
	2. ^a »	» »	» » 18

Mínimo de percurso: 60 kilometros ou pagando como tal;

B) Máximo cobravel por tonelada ou por cada remessa inferior a uma tonelada de mercadorias da 1.^a e 2.^a séries, procedentes das estações de Lisboa a Pinhal Novo e das do ramal de Setubal para as estações além de S. Marcos:

	1. ^a série	2. ^a série
Até 340 kilometros.....	3\$400 réis	2\$400 réis
Além de 340 kilometros.....	3\$800 »	2\$800 »

C) — 3.^a série — Nas expedições de motano (rama de pinheiro), fachina, carqueja, lenha, matto, trambulia (lenha) destinadas ás estações de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal, o mínimo de percurso é reduzido a **20 kilometros**, ou pagando como tal.

D) Expedições das mercadorias da 2.^a série, procedentes das estações de Mora a Pavia para as de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal ou vice-versa:

Maximo cobravel por tonelada..... 2\$000 réis

Fica por esta substituida a 1.^a ampliação datada de 16 de Junho de 1908.

Lisboa, 12 de Dezembro de 1908.

O Engenheiro-Director

Antonio Lourenço da Silveira.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

**3.^a Ampliação á Tarifa especial interna n.^o 8
DE
PEQUENA VELOCIDADE**

(Aprovada por despacho ministerial de 3 de Dezembro de 1908)

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1909

§ 2.^o PREÇOS ESPECIAIS

Os capítulos 1.^º e 2.^º d'este paragrapgo são ampliados como se segue;

I

Expedições das estações de Lisboa a Pinhal Novo e das do ramal de Setúbal, ou além de Casa Branca para qualquer estação:

A) — Carvão mineral, telhas, tijolos, pedra artificial e areia por wagon completo — Por tonelada Tabella n.º 26
 B) — Mercadorias da 1.ª série — Mínimo de expedição de 1.000 kilogrammas — p p p p 21
 p p p p — Wagon completo — Por tonelada p p 24

Mínimo de percurso para os preços A e B 30 quilometros ou pagando como tal.

Maximo cobravel das remessas por wagon completo para os preços *A* e *B*

Por tonelada	{ Até 340 kilometros.....	25000 réis
	Além de 340 kilometros	25400 "

C) — Adubos químicos, a saber:

Chloreto de potassio e kainite;
Adubos chimicos e compostos;
Phosphatos de cal em pó, em detrichtos ou em pedra;
Superphosphato de cal, mineral ou de ossos;
Sulphatos de amonio, de potassio, de cobre e de ferro;
Sulphuretos de carbonio, de calcio ou de potassio;
Adubos chimicos não designados;

Wagon completo — Por tonelada..... Tabella n.^o 26-A

Mínimo de percurso: 60 quilometros, ou pagando como tal.

(A Administração obriga-se a transportar estas remessas em wagons fechados ou cobertos com encherados e resguardal-as na estação de destino durante o prazo de armazenagem gratuita.)

D) — Adubos e correctivos a saber:

Bagaço de qualquer especie;
Cal da depuração das fabricas de gaz;
Cinzas;
Conchas e mexoalho;
Guano natural e artificial;
Gesso em pedra;
Margas;
Musgos fosséis;
Negro das refinações;
Ossos: aparas, pó e cinzas d'ossos;
Poudrette;
Resíduos e fragmentos corneos e pilosos, aparas de sola, de pelles e chinellos;
Sal proveniente de salga de peixe;
Sangue de boi;
Saragaço secco e matto comprimido;
Resíduos de lã;
Trapo (em via ascendente);
Adubos não designados;

Minimo de expedição de 500 kilogrammas — Por tonelada..... Tabella n.^o 26
Wagon completo por tonelada..... " " 27

Minimo de percurso: 60 kilometros, ou pagando como tal.

(A Administração não resguarda estas remessas).

II

Espedições das estações de Lisboa a Pinhal Novo e das do ramal de Setubal para as além de S. Marcos e reciprocamente.

E) — Aço, chumbo, ferro, folha de Flandres e zinco, em bruto ou em obra ordinaria e estanho em lingotes ou barras, devidamente acondicionado.— Minimo de expedição de 1.000 kilogrammas, ou pagando como tal:

Por tonelada	{ Até 340 kilometros	2\$400
	Além de 340 kilometros	2\$800

Lisboa, 12 de Dezembro de 1908.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

1.^a Ampliação á Tarifa especial interna n.^o 9

DE

PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 3 de Dezembro de 1908)

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1909

§ 2.^o PREÇOS ESPECIAIS

As alineas A, B e C d'esta tarifa são ampliadas como se segue:

A)—Expedições das estações de Lisboa a Pinhal Novo e das do ramal de Setubal para qualquer estação.

Insecticidas e fungicidas, a saber:

Agua celeste—Baryta com sulphato de cobre—cal com alcatrão, lysol ou sulphato de cobre—caparosa azul (sulphato de cobre)—caparosa verde (sulphato de ferro)—Enxofre—Flôr de enxofre—Fungicidas não designados—gesso com sulphato de cobre—Insecticidas não designados—Talco com sulphato de cobre—Vermífugos (para usos agrícolas).

Expedições de 500 kilogrammas.....	Por tonelada—Tabella n. ^o 26
" por wagon completo.....	" "

B)—Expedições de 100 kilogrammas de qualquer estação para as de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal e reciprocamente:

1. ^a série.....	Por tonelada	Tabella n. ^o 8
2. ^a " 	" "	" " 15
3. ^a " 	" "	" " 16

Mínimo de percurso: 30 quilometros ou pagando como tal.

C)—Maximo cobravel por tonelada ou por remessa de peso inferior a uma tonelada, de fructas e hortaliças frescas, de figos secos, passa ou amendoa, alfarroba, sabão, das estações de Lisboa a Pinhal Novo e das do ramal de Setubal para as além de S. Marcos e reciprocamente.

Até 340 quilometros.....	25000 réis
Alem de 340 quilometros....	25400 "

Mínimo de percurso: 60 quilometros ou pagando como tal.

Lisboa, 12 de Dezembro de 1908.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

1.^a Ampliação á Tarifa especial interna n.^o 10—PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 5 de Dezembro de 1908)

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1909

As 2.^a e 3.^a séries d'esta tarifa são ampliadas como se segue:

2.^a série

Esparto, palma, linho, juta, cairo e pita, em bruto ou em obra.

Expedições das estações além de S. Marcos para qualquer estação além de Casa Branca ou para as de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal e reciprocamente:

Minimo de expedição: 100 kilogrammas ou pagando como tal..... Por tonelada—Tabella n.^o 18

Expedições das estações de Lisboa a Pinhal Novo e das do ramal de Setubal para as além de S. Marcos:

Maximo cobravel por tonelada	{ Até 340 kilometros	2\$000 réis
	Além de 340 kilometros	2\$400 »

Linho, juta e pita, em bruto ou em obra.

Expedições das estações além de S. Marcos para as de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal:

Maximo cobravel por tonelada	{ Até 340 kilometros	2\$000 réis
	Além de 340 kilometros	2\$400 »

Percorso minimo:—60 kilometros, ou pagando como tal

3.^a Série

Peixe em conserva, salmoura ou salgado.

Expedições das estações além de S. Marcos para as estações de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal:

Minimo de expedição:—100 kilogrammas ou pagando como tal;

Por tonelada	{ Até 340 kilometros	2\$000 réis
	Além de 340 kilometros	2\$400 »

Lisboa, 12 de Dezembro de 1908.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

2.^a Ampliação á Tarifa especial interna n.^o 11

DE

PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 3 de Dezembro de 1908)

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1909

PREÇOS DE APPLICAÇÃO

As alineas A, B e C d'esta tarifa são ampliadas como se segue:

A)—§ 1.^o—Farinhas e resíduos de moagem:

Expedições das estações de Lisboa a Pinhal Novo e das do ramal de Setúbal para qualquer estação.

§ 2.^o—Arroz, cereaes, legumes secos, com excepção de tremoços, sementes forraginosas:

Expedições de qualquer estação para as estações de Pinhal Novo a Lisboa, para as do ramal de Setúbal e para as além de Casa Branca:

§ 3.^o—Todas as mercadorias designadas na especificação supra:

Expedições entre duas estações ambas além de Casa Branca.

§ 4.^o—Tremoços e batatas:

Expedições entre quaisquer estações.

Mínimo de expedição	Preço por tonelada		
	§ 1. ^o	§ 2. ^o	§§ 3. ^o e 4. ^o
500 kilogrammas	Tabella n. ^o 16	Tabella n. ^o 20	Tabella n. ^o 21
Wagon completo	» » 17	» » 21	» » 22

Mínimo de percurso — §§ 1.^o e 2.^o — 60 kilometros ou pagando como tal
» » » — §§ 3.^o e 4.^o — 30 » » » »

Maximo cobravel por tonelada das remessas por wagon completo a que se applica o § 2.^o: 25000.

B) — Maximo cobravel por tonelada ou por remessa inferior a uma tonelada das farinhos e resíduos da moagem a saber: cabecinha, farellos, rollão e semeas expedidas das estações de Lisboa a Pinhal Novo, das do ramal de Setubal e das além de Casa Branca para as estações além de S. Marcos:

Até 340 kilometros.....	2\$000
Além de 340 kilometros.....	2\$400

C) — Maximo cobravel por tonelada ou por remessa inferior a uma tonelada de **cereaes e farinhas**, expedidos das estações de Móra a Pavia para as de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal ou vice-versa:

Cereaes	1\$800
Farinhas	2\$000

Fica por esta substituida a 1.^a ampliação datada de 16 de Junho de 1908.

Lisboa, 12 de Dezembro de 1908.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

1.^a Ampliação á Tarifa especial interna n.^o 12

DE

PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 3 de Dezembro de 1908)

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1909

O § 2.^º—**Preço especial**—d'esta tarifa é ampliado como se segue:

Expedições de qualquer estação para as estações de Pinhal Novo a Lisboa, para as do ramal de Setubal e para as além de S. Marcos:

1.^a e 2.^a séries..... Por tonelada — Tabella n.^o 25

Mínimo de percurso:— 60 kilómetros ou pagando como tal.

Fica por esta substituída a modificação datada de 20 d'Abrial de 1906.

Lisboa, 12 de Dezembro de 1908.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

2.^a Ampliação á Tarifa especial interna n.^o 13—PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 5 de Dezembro de 1908)

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1909

Os preços de applicação d'esta tarifa são ampliados como se segue:

Minimo de percurso: 60 kilometros ou pagando como tal.

I

Por wagon completo:

A)—Expedições de qualquer estação para as estações de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal ou para as além de S. Marcos:

1. ^a série.....	Por tonellada.....	Tabella n. ^o 7-A
2. ^a e 4. ^a séries	» » 	» » 15-A
3. ^a série	» » 	» » 7-B
5. ^a »	» » 	» » 22

B)—Expedições de mercadorias da 3.^a série de qualquer estação para as estações de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal nos mezes de Dezembro a Abril:

Por tonelada..... Tabella n.^o 10-A

C)—Expedições de mercadorias da 2.^a e 4.^a séries destinadas ás estações de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal:

Maximo cobravel, por tonelada..... 3\$000 réis

Expedições de carvão vegetal em saccos ou a granel das estações de Mora a Pavia para as de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal ou vice-versa:

Maximo cobravel, por tonelada..... 2\$500 réis

D)—Expedições de mercadorias da 3.^a série das estações de Villa Viçosa a Ameixial, pará as de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal.

Por tonelada..... 3\$800 réis

Expedições de mercadorias da 3.^a série das estações de Mora a Pavia para as de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal:

Por tonelada..... 3\$400 réis

E)—Expedições de cortiça em pranchas ou quadros, do Barreiro para Vendas Novas.

Por tonelada 340 réis

F) — Expedições de mercadorias da 5.^a série destinadas ás estações de Pinhal Novo a Lisboa e ás do ramal de Setubal:

Maximo cobravel, por tonelada..... 2\$300 réis

II

Por expedição de 1:000 kilogrammas, ou pagando como tal.

Mercadorias da 1.^a série expedidas das estações além de S. Marcos para as de Pinhal Novo a Lisbos e para as do ramal de Setubal:

Maximo cobravel, por tonelada	{	Até 340 kilometros	3\$400 réis
		Além de 340 kilometros	3\$700 »

A n.^o 1 das condições especiaes d'esta tarifa é ampliada como se segue:

1.^o — E' concedida a armazenagem gratuita, por trinta dias, á partida, sem responsabilidade para a Administração, ás remessas das 2.^a, 3.^a, 4.^a e 5.^a séries, destinadas ás estações de Pinhal Novo a Lisboa e ás do ramal de Setubal ou além de S. Marcos.

Fica por esta substituida a 1.^a ampliação datada de 16 de Junho de 1908.

Lisboa, 12 de Dezembro de 1908.

O Engenheiro Director

Antonio Lcurenço da Silveira.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

PEQUENA VELOCIDADE

5.^a ampliação á

TARIFA ESPECIAL N.^o 5

PARA O TRANSPORTE DE

Pedra britada e Paralelepipedos de granito para calçadas

por wagons completos de 10.000, 12.000 e 15.000 kilogrammas ou pagando como tal no sentido descendente

EM APPLICAÇÃO DESDE 1 DE JANEIRO DE 1909

PREÇOS COM AS DESPEZAS ACCESSORIAS INCLUIDAS

§ 1.º — PEDRA BRITADA DE GRANITO

§ 2.º — PARALELEPIPEDOS DE GRANITO

Ate 100 kilometros... 9 reis por tonelada e kilometro, com o minimo de 600 reis por tonelada
Mais de 100 , , , , , , , , , , 900 , , ,

As operações de carga e descarga serão feitas por conta e risco dos expedidores e consignatários.

A Companhia reserva-se o direito de só fazer estes transportes quando possa dispor de material necessário para a sua realização.

A Companhia declina toda e qualquer responsabilidade pelos atrasos que estes transportes possam sofrer.

Ficam em tudo o mais vigorando as disposições da tarifa especial n.º 5 de pequena velocidade, de 26 de Julho de 1898.

CONCESSÃO ESPECIAL

O consignatario que em seu nome e durante o prazo maximo d'um anno contado da data da primeira remessa, comprovar com as respectivas cartas de porte, haver recebido com a applicação dos preços acima indicados, transportes que att njam ou excedam os minimos de tonelagem abaixo designados, terá direito ao seguinte reembolso feito na taxa resultante dos referidos preços:

500 toneladas, minimo 5 % de reembolso.
1.000 v v 10 % v p

Lisboa, 15 de Dezembro de 1908.

O Administrador Delegado da Companhia

Luiz Ferreira da Silva Vianna.