

Gazeta dos Caminhos de Ferro

8.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

NUMERO 512

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

Proprietário-diretor

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretário da redacção

CHRISTIANO TAVARES, oficial do exército

Redactor efectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador efectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro.

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

LISBOA, 16 de Abril de 1909

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Companhia Real e Sul e Sueste. — 2.ª ampliação da tarifa especial
P. n.º 9, p. v.

SUMMARIO

	Páginas
O novo material da linha da Beira Alta, por J. Fernando de Souza	113
Serviços de correspondência	115
Parte oficial — Portaria do Ministério das Obras Públicas de 30 de março	116
Tarifas de transporte	116
Bibliografia — II — W. H. Koebel, Madeira old and new — por Mello de Mattos	117
A propósito do Cinquentenario — LVII.	119
Notas de viagem — De Bilbao a S. Sebastião — O trashondador aéreo — Biarritz e o seu brilhante viver — Pau — Eaux Bonnes — Entre montanhas — As grutas de Betharram	120
Os caminhos de ferro do Canadá	121
Exposição de quadros	121
A linha de S. Gotardo	121
Linha Budapest-Constantinopla	121
O resgate da linha do Simplão	121
Basculas divisoras (ilustrado)	122
Automobilismo — Espanha — França — Alemanha	123
A indústria alemã de locomotivas	123
Conferência internacional ferroviária	123
Comércio português	123
Linhos portuguesas — Penafiel a Lixa — Vianna — Thomar a Rio Maior — Cascaes — Thomar a Payalvo — Miranda a Iuharrime — Torres Vedras ao Carregado — Pedras Salgadas a Vidago — Pocinho a Miranda — Tarifa especial p. v. na linha do Vale do Corgo — Portimão a Lagos — Transportes a domicílio no Porto	123
Viagens em França	124
Parte financeira.	124
Carteira dos Accionistas	124
Boletim Commercial e Financeiro	124
Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras	125
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	125
Companhia através d'Africa — Relatório do Conselho de Administração (continuação)	126
Avisos de serviço	126
Agenda do Viajante	127
Horário dos comboios	127

vessia da Espanha que as administrações portuguesas encontram o principal obstáculo às reformas que desejariam efectuar. São ociosos exemplos para corroborar o asserto.

Julgo que não será destituída de interesse a rapida analise dos novos tipos de material de via e de tracção adoptados pela companhia da Beira Alta, á testa de cuja exploração se encontra hoje um dos mais distintos e esperançosos engenheiros portugueses, o sr. Antonio dos Santos Viegas.

E' preciso fazer justiça a quem a merece. E' a Companhia da Beira a que se acha em menos florescentes circunstancias, e todavia os melhoramentos que está introduzindo no seu material são consideraveis e representam louvável sacrifício.

Foi infeliz desde a origem a linha da Beira Alta, fadada para grandiosos destinos por quantos esperavam enorme tráfego internacional pelo estabelecimento do caminho mais curto, por Salamanca, Medina e Irun, para a Europa central.

Cometeu-se o primeiro erro no traçado da linha do Norte, abandonando entre o Entroncamento e Coimbra o traçado natural por Thomar a Miranda do Corvo, onde deveria ficar a bifurcação da linha da Beira Alta, para seguir á beira da serra da Estrela pela zona mais rica e povoada, conforme a directriz preconizada por Sousa Brandão, mestre dos mestres em matéria de traçados.

O segundo erro foi o abandono da directriz pelo valle do Mondego, a partir de Coimbra, para sair da Pampilhosa e aproveitar o estreito contraforte entre aquele rio e o Dão. Predominaram as considerações de ordem técnica sobre as de natureza commercial. Abandonou-se uma zona mais rica e populosa para seguir por outra inferior sob o ponto de vista do tráfego.

Depois de varias tentativas infrutíferas foi promulgada a lei de 23 de março de 1878, auctorizando a concessão da linha da Beira Alta, Parapilhosa á fronteira e de um ramal da estação de Coimbra á cidade, com o subsidio kilometrico de 23:000\$000 réis.

Fôr o custo da linha orçado em 32:000\$000 réis. Aventava-se que o seu rendimento inicial não seria inferior a 1.250\$000 réis.

Por lei de 31 de março de 1880 foi aprovado o contracto da concessão á Companhia da Beira Alta não só da linha da Pampilhosa á fronteira com o subsidio referido, como do prolongamento, sem subsidio, da Pampilhosa á Figueira, porto para o qual se previa primacial papel, como testa da linha internacional.

Foi a linha da Beira primorosamente construída, com curvas de raios não inferiores a 350 metros e rampas com o limite maximo de 15^m/_m, em excellentes condições, portanto, de tracção, apesar de um perfil accidentado, pois partindo da cota 68 metros na Pampilhosa, atinge a de 809 metros na Guarda, descendo no Côa 561 metros para subir novamente a 782 metros na fronteira.

Deu o governo o subsidio de 4:650 contos, mas o custo da construção figurava no balanço de 31 de dezembro de 1889 por 11:811 contos.

O novo material da linha da Beira Alta

E' inegável a tendência progressiva das administrações dos nossos caminhos de ferro, que ha annos a esta parte têm levado a cabo ou iniciado importantes melhoramentos do seu material fixo e circulante, e profundas reformas dos seus serviços commerciaes.

Haja vista: o reforço e assentamento da segunda via pela Companhia Real e pelo Estado; os novos tipos de material circulante e a melhoria da sua iluminação e aquecimento; a aceleração das marchas e a multiplicação dos comboios rápidos; a introdução de novos tipos de locomotivas de grande potencia. Até nas linhas de via reduzida se tem manifestado essa tendência. Não falo já das do Estado e do Vouga, ha pouco começadas e que portanto adoptaram tipos mais perfeitos. Nas linhas das Companhias Nacional, Guimarães e Povoa circula hoje material aperfeiçoado, que representa um progresso sensível sobre os tipos anteriores.

Também por isso é summanente agradável o testemunho da impressão que manifestam os estrangeiros quando fazem o confronto do serviço dos caminhos de ferro portugueses com o da maior parte das linhas espanholas. E força é dizer-l-o, se os serviços internacionaes não sofrem transformações mais radicais e beneficas, é na tra-

O rendimento bruto kilometrico foi apenas de 853\$327 réis em 1883, primeiro anno de exploração completo, estando ainda hoje inferior a 1:700\$000 réis. O rendimento liquido elevou-se de 166\$000 réis a cerca de 800\$000 réis.

Em tais condições o capital acções ficou sem retribuição e as obrigações apenas recebem uma parcella do seu coupon.

A exploração tem sido modelo d'economia sem prejuízo da boa conservação da via e do material circulante.

A situação da linha da Beira Alta, por ter abandonado a sua directriz natural, expõe-na a desvios inevitáveis do tráfego, a não se querer deixar sem satisfação aspirações legítimas. Assim, a linha de Regoa a Villa Franca das Naves é um dos elementos essenciaes de uma rede racional e acha-se já classificada e autorizada a sua construção. Quando esta se realizar, o movimento entre a Beira Baixa e o Porto aproveitará de preferência um itinerário mais curto e económico.

A linha do Vouga oferecerá ás relações de Vizeu com o Porto caminho mais directo. A linha do Entroncamento ou proximidades por Thomar e Gouveia a Mangualde é uma rectificação do traçado, que virá com o tempo remediar o erro praticado e servir uma zona que se acha muito afastada das linhas ferreas; clamam por ella as populações interessadas e mais cedo ou mais tarde virá a ser construída.

O tráfego internacional poderia tomar maior incremento, se não esbarrassem os esforços das administrações portuguesas na incontestável má vontade das companhias espanholas. Além disso, a ligação de Madrid com a rede francesa por Canfranc pôde determinar um desvio da corrente internacional para essa linha, de preferência ao itinerário Pampilhosa-Irum, em vista da passagem por Madrid.

Não tem pois deante de si largos horizontes de futuro prospéro a linha da Beira Alta, apesar da severa economia com que é explorada e do alto valor do engenheiro que hoje preside á sua exploração.

Mais meritorios são por isso os esforços que empenha para melhorar a via e o material, dos quais vou dar conta.

*

Na época em que foi concedida a linha da Beira Alta, julgava-se que a substituição de ferro pelo aço permittia realizar uma economia sensível pela diminuição do peso dos carris. Foi geral entre nós a adopção do carril Vignole de aço de 30 kilogrammas. Foi esse o tipo empregado na Beira Alta, com o comprimento de 8 metros e com 8 travessas por carril em alinhamento recto e 10 nas curvas de raio inferior a 400 metros.

Decorreram quasi 30 annos; veiu o *Sud-Express* diário fatigar mais a via, tornando-se manifesta a necessidade da sua renovação.

E' sabida a tendência geral para a adopção da via robusta com carris pesados e mais compridos, com juntas reforçadas por todas as cantoneiras.

Entre nós o Estado elevou o peso do carril de 30 a 36 kilogrammas e o comprimento de 8 a 12 metros. A Companhia Real substituiu nas suas principaes linhas o carril de 30 kilogrammas a 8 metros pelo de 40 kilogrammas a 12 metros e já adoptou um tipo mais reforçado de 45 kilogrammas.

A Companhia da Beira Alta iniciou este anno a renovação da sua via, já hoje necessária, principalmente no troço Pampilhosa a Mangualde. No anno corrente ficarão renovados 12 kilómetros do K. 69,307 ao 71,307, devendo-se só nos quatro annos seguintes ir até o K. 117, Nellas.

O novo tipo do carril, estudado expressamente para aquella linha, é digno de análise, porque oferece novidade interessante.

A inclinação das superfícies de éclissagem, em vez de

ser $\frac{1}{2}$, como geralmente se adopta, é de $\frac{3}{10}$, apenas, sem descer até o limite adoptado nos typos americanos e belgas e nalguns alemaes.

O reforço da junta pelas talas é muito mais eficaz diminuindo-se o esforço de tracção sobre os parafusos. Essa diminuição de inclinação não vai tão longe, que tenha inconvenientes para a laminagem.

A cabeça do carril tem 60 mm de largura, sendo limitada superiormente por uma larga faixa de rolagem de 44 mm com 300 mm de raio, ligada às superfícies lateraes (que são verticaes) por curvas de concordancia de 8 mm de raio.

A distancia da faixa de rolagem á intersecção das superfícies superiores de éclissagem é de 41,5 e a concordância d'estas com os elementos verticaes da cabeça faz-se por curvas de 2 mm de raio e com as da alma por outras de 6 mm , eguaes ás da concordância com a sapata.

A alma tem 15 mm de espessura.

A largura da sapata atinge 125 mm , o que diminue consideravelmente a pressão por centímetro quadrado sobre as travessas. A espessura nos bordos é de 10 mm e de $13,35 \text{ mm}$ no limite de superficie de éclissagem. A intersecção d'estes com o eixo fica 24 mm acima da base.

A tala cantoneira é muito reforçada, pois tem 24 mm de espessura no ramo vertical.

As superfícies de encosto ao carril tem 18 mm na cabeça e 24 mm na sapata. A aba da cantoneira tem 15 mm de espessura e 45 de largura.

Entre a alma do carril e a tala fica um intervallo de 4 mm .

O eixo de éclissagem encontra-se a $56,75 \text{ mm}$ da base do carril.

A aba horizontal da cantoneira prolonga-se ainda 5 mm além do eixo do *tirefond* de junta.

O peso do carril é de 40,02 kilogrammas por metro.

As talas têm $0,65 \text{ m}$ de comprimento e são fixadas por 4 parafusos de 24 mm de diâmetro.

São dois os tipos de *tirefond* com 105 mm de comprimento de rosca e passo de 13 mm , diâmetro de 17 mm no corpo e 23 junto da cabeça, comprimento de 120 mm até á cabeça e 156 mm no total.

O *tirefond* de junta differe na cabeça, que é cilindrica e se aloja em recortes da aba da cantoneira, empregando-se 4 em cada travessa, ou 8 por junta, que fica sobremodo robusta.

O carril tem 12 metros. Nas rectas e nas curvas de raio superior a 500 metros assenta sobre 15 travessas separadas $0,85 \text{ m}$ de eixo a eixo, salvo as de contrajunta, rectangulares, que ficam junto do topo do carril a 112,5 milímetros d'este, mediando apenas 785,5 entre o eixo da penultima travessa e a aresta exterior da de contrajunta. Empregam-se 2 *tirefonds* por travessa, salvo as ultimas com 3.

Nas curvas de raio inferior a 550 metros, o carril assenta sobre 16 travessas á distancia uniforme de 785 mm d'eixo a eixo. Cada travessa tem 3 *tirefonds*, salvo as extremas com 4.

O novo tipo de via da Beira é pois o mais robusto de todos os das linhas portuguesas, não receando porventura o confronto com o carril de 45 kilogrammas da Companhia Real.

Pena é que as circumstancias financeiras da companhia lhe não permitam acelerar a renovação da via. Em todo o caso é sobremodo digno de louvor o sacrificio a que se abalança, como digno de elogio é o intelligente estudo do tipo adoptado.

Quanto a locomotivas, as exigencias crescentes do tráfego no que respeita á maior commodidade, e portanto peso das carruagens, e ao aumento de velocidade, tem determinado a adopção de tipos novos de locomotivas, de simples ou dupla expansão, capazes de rebocarem com-

boios pesados e rápidos nas rampas fortes sem sacrifício da velocidade.

Nas linhas portuguesas de via larga generalizou-se o emprego da máquina *Ten Wheel*, Compound de 3 eixos conjugados e bogies à frente, com tender de grande capacidade, primeiro adoptada pela Companhia Real, que nas suas últimas máquinas Maffei, tem motores potentes para as grandes velocidades dos seus rápidos.

O Estado, não carecendo pelas condições especiais do seu tráfego de atingir essa velocidade, adoptou um tipo que se presta igualmente ao serviço de passageiros e mercadorias.

A Companhia da Beira Alta tem encomendadas neste momento 5 novas locomotivas, subordinadas ao programa de rebocarem com facilidade um comboio de 165 toneladas (excluindo máquina e tender) em rampas de 15 ‰ e curvas de 350 a 400 metros com a velocidade mínima de 40 quilómetros, tendo em atenção a existência de uma rampa de 15 quilómetros de extensão, precedida de 17 quilómetros de rampas de 13 ‰ e seguida de 10 quilómetros de rampas de 10 a 14, trajecto que deve ser feito sem paragem.

As locomotivas que a casa Henschel está fabricando são Compound, do tipo *Ten Wheel*. O timbre da caldeira é de 14 kilogrammas. Os cilindros tem 340 mm de diâmetro o de alta pressão e 560 o de baixa pressão, com o percurso de 640.

As 6 rodas conjugadas tem 1,63 de diâmetro e as do bogie 0,80.

A superfície do aquecimento é representada por 12,5 metros quadrados na caixa do fogo e 138 metros quadrados no tubular com 216 tubos: total 150,5 metros quadrados. A superfície de grelha é de 2,70 metros quadrados.

A máquina pesa 50:500 kilogrammas vazia e 57:000 em serviço. O peso aderente é de 41:400 kilogrammas, ou cerca de 14 toneladas por eixo.

O embasamento rígido é de 3,90 e o total 7,92.

O tender assenta sobre 3 eixos conjugados com rodas de 1 metro de diâmetro. Tem capacidade para 12 m³ de água e 5 toneladas de carvão, pesando com carga completa 33, o que dá, para máquina e tender em serviço, 90 toneladas.

O comprimento total da máquina e tender entre pára-choques é de 17,60 e o embasamento total 14,5.

*

Além das 5 locomotivas do tipo indicado, muito semelhante às *Compound* do Estado, adquiriu a Companhia da Beira Alta 5 *fourgons* de comprimento superior ao normal para 12 toneladas de carga e com freio do vácuo; 5 vagões fechados de 12 toneladas com freio de vácuo ou inter comunicação; 10 vagões de borda alta para 15 toneladas. Fabricou também no ano findo nas oficinas da Figueira 3 vagões de borda baixa e 2 fechados de 10 toneladas com inter comunicação.

Conta a Companhia pôr a circular no presente ano os comboios 3 e 4, correios, com material munido de freio do vácuo, para o que fica este ano com 96 veículos providos do freio ou da intercomunicação.

Está sendo também rectificado o comprimento dos engates de todos os veículos para se obter engatagem regular, e elevando a cota de muitos dos parachoques para que veículo algum carregado desça nessa cota abaixo de 0,96. Ficará este ano essa transformação feita em 75 veículos.

Nas estações de Mangualde a Santa Comba vão-se instalar gruas de vazão não inferior a 4 metros cúbicos por minuto a fim de reduzir a paragem dos comboios de maior velocidade.

*

Pelo que deixo escrito se podem avaliar os consideráveis sacrifícios feitos ultimamente pela Companhia da

Beira Alta para melhorar notavelmente a sua via e material circulante e poder atender cabalmente as exigências de tráfego internacional. As receitas vão progredindo e mais aumentariam, se a viação ordinária complementar facilitasse o acesso das estações.

E' indispensável modificar o horário do *Sud-Express* pela forma que por mais de uma vez tem sido indicada, partindo de Lisboa à noite e chegando pela manhã. Essa reforma acarreta, pelo serviço da noite e pelo desaproveitamento de algum tráfego regional, um encargo inicial para a Beira Alta. Estou porém convencido que o aumento do tráfego internacional se accentuará rapidamente por forma compensadora.

E' de esperar que a Companhia se não oponha a uma combinação de tão grande alcance e que, a não se realizar pela sua linha, poderá por outra forma ser levada a efeito com prejuízo seu, a despeito do aumento do percurso pela linha do Douro.

O seu distinto e zeloso director da exploração conseguiu em pouco tempo realizar já grandes melhoramentos. Da sua larguezza de vistos ha a esperar a cooperação necessaria para que o *desideratum* do porto de Lisboa caes da Europa se torne um realidade o mais cedo possível.

Findarei esta rápida notícia, pondo em relevo a benevolencia de uma companhia que assim luta com a escassez de recursos e que sem a prosperidade no presente prepara com larguezza melhor futuro para as suas linhas.

J. Fernando de Souza.



SERVIÇOS DE CORRESPONDÊNCIA

I

Nenhum paiz ha onde estes serviços estejam ainda por forma tão primitiva, como no nosso.

Entregues a empresas particulares, pequenos alquiladores, em geral assaz pobres para terem veículos e gado em bom estado, ou assaz ignorantes para saberem o que é aceio e commodidade, o material conserva-se rudimentar, sujo, remendado, sem pintura, sem molas, caindo a pedaços; o gado só anda à força de chicote que lhe laceira as carnes, e imprecações que ferem os ouvidos dos passageiros e offendem a moral.

Mafra é um ponto visitado por nacionaes e estranhos; a Batalha muito mais; de Portimão a Lagos ha grande movimento; de Loulé, estação, à villa, tambem; da Regoa a Lamego, de Gouveia à villa, por toda a parte impõe o velho char-a-bancs de cortinas rótulas e almofadas... de pau, onde o passageiro sofre tratos e vai encaixado em uma baiuca infecta, sem espaço para se mover e muitas vezes respirando os odores do suor dos companheiros, ou de volumes que elles transportam sobre os joelhos ou sob as pernas.

No verão ainda ha o recurso dos logares chamados «de almofada» onde este estofo brilha pela sua ausencia e se vai em promiscuidade com o cocheiro, e aos ardores do sol, mas em si, respira-se. No inverno, triste do que tem forçosamente que transportar-se, porque o unico recurso é o logar do interior, e ahi a atmosphera é irrespirável e a cubagem por passageiro não passa de uns pobres 0,6 m³ quando atinge essa luxuosa cifra.

E nem sempre essa mesma pobreza temos à nossa disposição, quando chegamos á estação por um comboio que não é correio, sucedendo não se encontrar meio algum de transporte à povoação.

Aos comboios correios ou de maior affluencia de passageiros, ha vulgarmente, mas nem sempre, trens pouco menos sujos e pouco mais commodos que as diligencias, mas sempre muito mais caros.

Mas nem todos que viajam, por negocio ou mesmo por prazer, podem ou querem tomar veículo particular, preferindo um serviço mais economico, sobre tudo tratam-

do-se de um passageiro só. Ahi está o caso em que este tem que sujeitar-se ao terrivel martirio da diligencia.

Esta imperdoavel falta provem de que as nossas administrações de caminhos de ferro, sejam do Estado sejam da industria privada, nunca pensaram em alargar a sua esphera d'acção alem do que respeita á sua rēde, propriamente dita.

Este exclusivismo, de que apenas faz excepção a direcção do Sul e Sueste forçada a manter um serviço de transportes fluviaes, resulta de se pensar que uma administração de caminhos de ferro é só para explorar linhas ferreas, nada mais.

Não ha, dado este ponto de vista, industrias accessorias e indispensaveis complementos d'aquella.

Em cada direcção ha os serviços de movimento, de tracção e officinas, de trafego, de fiscalização, de contabilidade e de saude—nada mais. O resto, o serviço de carruagens entre as estações e as povoações—complemento indispensavel das linhas ferreas,—o serviço de restaurantes nos comboios—outro que entrou nos usos modernos e de que nunca mais sahirá, tão util elle é para o publico—o dos proprios bufetes, os barcos para serviço nos rios, os vagões dormitorios com roupas de cama, tudo isso é entregue a empreiteiros, ou abandonado á iniciativa particular que nem sempre se manifesta, sendo assim que, a par das linhas ferreas não completarem a sua missão que seria transportar a pessoa ou o volume desde origem a destino, muitos interesses se lhes escapam; não poucas vezes ainda são elles dadas como responsaveis do mau serviço que não lhes incumbe, e por mais que reduzam as suas exigencias, o publico paga caro o transporte e é mal servido, porque a parte do leão vae para os transportadores complementares isentos de disciplina, de tarifa e de responsabilidades.

Foi reconhecendo estes principios que as companhias americanas, nos Estados Unidos e no Canadá, resolveram chamar a si todos os serviços accessorios ou em connexão com as linhas ferreas, desde o simples transporte de pessoas das estações ás povoações ou vice-versa, e de generos aos mercados, até o grande e sumptuoso vapor que faz a travessia do Pacifico ou do Atlantico.

Todos conhecem a flota numerosa e imponente do «Canadian-Pacific», que liga o continente americano ao Japão, á China, á Australia e á costa leste, de Montreal a Liverpool.

Mais ainda: aquellas companhias alargam os seus serviços.

Como na America os telegrafos não são monopólio do Estado, as companhias ferroviarias teem telegrafo seu que põe os passageiros dos seus trens em comunicação com todo o grande continente.

Os serviços administrativos-financeiros, em rēdes tão extensas que levam cinco dias a percorrer, teem que estar descentralizados. Assim, ha caixas centraes em varios pontos do percurso para arrecadação das receitas.

Aproveitou-se isso para as transformar em verdadeiras instituições bancarias, que recebem depositos, effectuam transferencias de fundos, fazem descontos, emitem cheques, etc. Quem ali tem que mandar dinheiro de um para outro ponto nunca o faz enviando a propria moeda; entrega-o na caixa do caminho de ferro, em qualquer estação, e recebe um cheque com o qual o destinatario recebe o dinheiro, commodamente em sua casa, onde lhe é levado por um pagador ambulante da companhia.

Se entre nós não podemos aspirar a uma tão vasta estensão de serviços prestados pelos caminhos de ferro em tão variados ramos de applicação, não seria de mais, todavia, que ao menos para as relações das vias ferreas com as povoações se estabelecesse uma ligação regular por conta da propria administração.

Nem em Lisboa essa ligação existe!

Os povos das provincias do sul, a não se servirem da

linha de Vendas Novas, estão totalmente separados das povoações ao norte do Lisboa pela *enorme dificuldade* de percorrer os 1.000 metros que vão da ponte da praça do Commercio á estação do Rocio.

Ahi teem que fazer abrir as suas bagagens, que pagar direitos como se as trouxessem para Lisboa, que buscar, por si, meio de condução para as levar á outra estação, para as reexpedir de novo.

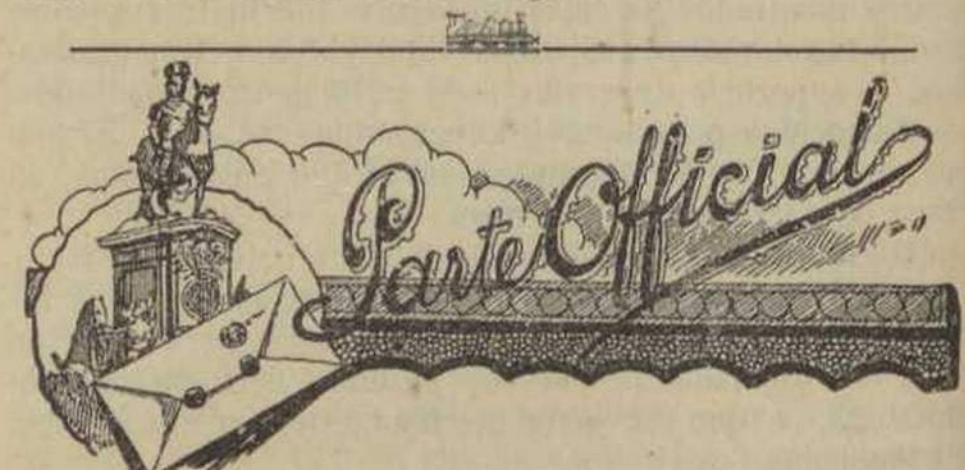
Como se se tratasse de paizes com as relações cortadas entre si.

Quando seria natural e facil—muito mais existindo o incommodo forçado da verificação aduaneira—carregar as bagagens n'un vehiculo, sellado pela alfandega, no Terreiro do Paço, para só ser aberto á vista da Alfandega no Rocio, vindo o passageiro com bilhete directo e expedição directa tambem dos seus volumes.

O serviço a domicilio que existe é deficiente e tão mal administrado pela empresa que d'issso se encarregou, que não merece confiança de que a sua prestesa corresponda ao que se deve exigir.

Impõe-se, pois, que ou a administração do Estado ou a Companhia, ou as duas combinadas, atendam a esta necessidade e, em veiculos *seus* com pessoal *seu*, estabeleçam essa ligação, que não é necessaria para passageiros, porque entre a chegada de um comboio e a partida de outro, do outro lado da cidade, ha tempo sufficiente para o trasborde, e ha carros eletricos que facilmente se utilizam, mas que é indispensavel para bagagens, como acima demonstramos.

Do serviço entre as estações das linhas e as cidades e villas trataremos em outro artigo.



Ministério das Obras Públicas, Commercio e Indústria

Direcção Geral das Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente a informação da comissão encarregada de proceder ao exame e vistoria do troco da linha ferrea do Valle do Vouga, compreendido entre a estação de Oliveira de Azemeis e a de Albergaria-a-Velha: ha por bem autorizar a abertura provisoria do referido troco até o kilometro 19,938, a contar do eixo da referida estação de Oliveira de Azemeis.

Paço, em 30 de março de 1909.—D. Luiz Filipe de Castro.

TARIFAS DE TRANSPORTE

8.^a ampliação da tarifa especial n.^o 8 — p. v. da Companhia Real. — Desde hontem, 15, os preços especiaes *D*) do § 2.^o d'esta tarifa e do Aviso ao Publico B. 1427 de 21 de junho de 1905, applicaveis ás remessas de varias mercadorias por vagão completo ou pagando como tal procedentes das estações de Paço d'Arcos, Queluz-Bellas e Caxias para as de Lisboa-Caes dos Soldados a Braço de Prata e Alcantara-Mar a Bemfica, foram ampliados aos destinos da estação de Caes do Sodré.

A descarga dos vagões com as mercadorias de que se trata far-se-há na linha n.^o 4 da estação de Caes do Sodré, reservando-se esta Companhia a facultade de não pôr á descarga mais do que 2 vagões ao mesmo tempo, não podendo em todo o caso a descarga ir além de 4 vagões por dia.

2.^a ampliação da tarifa especial P. N.^o 9 p. v. da Companhia Real e Sul e Sueste.—Também desde hontem esta tarifa para transporte de mercadorias diversas entre varias estações da Companhia e dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, poderá ser applicada a qualquer estação não indicada na tarifa, mas situada entre duas n'ella designadas, sendo os portes estabelecidos pelo preço correspondente á estação immediata mais distante, sempre que a taxa assim calculada seja inferior á resultante da ligação das tarifas geraes ou especiaes internas de cada rête.

Desde a mesma data é reduzido a 100 kilogrammas, ou pagando como tal, o minimo de expedição estabelecido n'aquelle tarifa para todas as mercadorias a que ella attende.

Bibliographia

W. H. Koebel.—Madeira old and new

II

A segunda parte do livro sr. Koebel refere-se á vida actual da Madeira e por isso não admira que lhe consagre quasi dois terços das paginas do seu livro.

Logo de começo frisa justificadamente que o Funchal está a tal ponto *anglicizado*, conforme já disse na introducção, que «na propria cidade o conhecimento do portuguez é de todo superfluo e desnecessario»⁽¹⁾. E' ainda caracteristica a descripção que faz a seguir da chegada de um paquete de carreira, um dos grandes *liners* da White Star ou da Cunard, mas não nos consente o espaço que para aqui a traduzamos. Devemos porém recordar que o sr. Koebel não deixa de pôr em relevo que «os passageiros podem entrar no bote que quizerem sem que isto origine o mínimo clamor de protesto por parte dos outros barqueiros. Existe, no entanto, uma razão substancial, prosegue, para esta complacencia. Resulta de um regulamento promulgado para proteger os interesses dos catraeiros e do seu trabalhoso serviço. Em harmonia com elle, o rendimento dos botes é reunido no fim do dia e por igual distribuido entre os proprietarios de cada um. Comtudo, faz-se isto depois de deduzida uma parte que vai para o bolso dos barqueiros»⁽²⁾.

Quem tem observado a algazarra, os dichotes e a desordem que se dão no porto de Lisboa entre os catraeiros que acostam a um transatlantico que fica no meio do Tejo ha de lamentar, sem duvida, que o Tejo não esteja no Funchal.

Não podia deixar o sr. Koebel de falar na intemperança do madeirense a proposito das bebidas alcoolicas e, como bom observador que é, não resiste a escrever que «os liquidos espirituosos fabricaram um verdadeiro tornado humano», acrescentando logo a seguir que toda esta barulheira é perfeitamente inoffensiva. Todo o efecto do alcohol se traduz n'essa frenetica torrente de palavras e, depois de dormir, transforma-se o madeirense de novo no mais fleumatico individuo, antithese, em voz branda, do das horas de embriaguez»⁽³⁾.

Quem isto escreve admirou-se muitas vezes da quantidade de alcohol ingurgitado pelos camponios da Madeira e não deixou de perguntar ao medico militar seu compaheiro de passeio se não havia muitos casos de alcoholismo na ilha.

Parece comtudo que estas frequentes libações se caracterisam por uma forte percentagem de loucura.

E' este um dos pontos da questão do alcohol da Madeira que me parece ainda não ter sido versado e um problema de tal monta que de elle dependem duas das mais importantes industrias de aquella ilha.

Tambem um dos factos que impressionou no Funchal quem isto redige foi o da exposição das fotografias sobre os tumulos, mas se o sr. Koebel parece tolerar aquelles retratos, nos seus apontamentos de viagem o auctor de esta notula não ocultou a desagradavel impressão que elles lhe causaram. Certo é que o sol corrige a vaidade da exibição, obliterando as imagens e por isso é que o sr. Koebel escreve «certamente uma placa de marmore e a indelevel pintura da reminiscencia valem mais do que isto». Em todo o caso, não tem o lisboeta em absoluto o direito de menoscabar o principal cemiterio do Funchal, pois que se chama das *Angustias*, ao passo que aqui se denomina dos *Prazeres*.

E' possivel todavia que a designação lisboeta se explique pela observação relativa a funeraes com que o sr. Koebel termina este capitulo da sua obra, onde diz que «são simples filosofos n'aquellas latitudes comparados com os seus irmãos do norte, porque tomam a vida mais como um dom e menos como um direito»⁽¹⁾.

Passemos comtudo depressa a tratar dos vivos e por isso do modo como melhor se nos revelam, isto é, pelo movimento. Assim o faz o sr. Koebel, consagrando todo um capitulo da sua obra aos carros madeirenses, cuja concepção diz ser devida ao capitão Bulkely do 2 do Life Guards, mas que hoje se tornou uma industria popular.

Claro está que falando dos carros não podia esquecer os do monte e a impressão de uma descida nelles. Como são factos em demasia conhecidos ainda entre os portuguezes que não teem percorrido a ilha, passaremos ao capitulo seguinte que se consagra ás excursões na ilha e de que logo de prompto nos dá uma bella estampa lembrando talvez em demasia a *Mignon*, a *Graziella* ou qualquer outra heroina dos tempos do romantismo agudo.

Aconselha o sr. Koebel os percursos a cavallo para os que gostam de exercicio e observa que muitos preferem a languida rête (*hammock*) ou o carro de bois com patins.

Seguidamente marca o tempo para algumas excursões e friza a accidentação da ilha. «E' uma massa accidentada de picos, precipicios, declives e ravinas, com as aguas espumantes de encontro aos rochedos do leito das correntes e gottejando de penedo para penedo em cachoeiras»⁽²⁾.

O restante d'esta descripção forma uma das mais bellas paginas bem sentidas de este livro, que constitue um interessante trabalho consagrado ao nosso paiz; mas traduzir para aqui o que escreve o sr. Koebel seria ultrapassar os limites da noticia.

Bem desejaríamos tambem fazer largas referencias ao capitulo quinto de esta segunda parte do livro do sr. Koebel, onde trata dos vinhos da Madeira, cujo elogio faz em phrases inflamadas taes como o seguinte: «em resumo, o Madeira exala a ternura da convivencia e todos os atributos amaveis que dependem de esta circumstancia»⁽³⁾. Largamente historia as vicissitudes por que tem passado aquelle vinho, allude ao metodo da *estufa*, que supponho que primeiro foi usado na Madeira pelo visconde de Torre Bella, e não deixa o sr. Koebel de referir os nomes das principaes casas que tratam de este commercio, nem tampouco os sistemas de transporte usados para estes vinhos, entre os quaes não olvida os odres trazidos aos hombros pelos *borracheiros*, o que «offerece uma scena pittoresca quando caminham com um alto bordão numa das mãos e aguentam com a outra a carga aos hombros. Succedem pequenos incidentes, de vez em quando, no decurso de estas andadas, quando o conteúdo de um de esses odres diminue parcialmente. As explicações do carregador são por habito muito extensas, mas em todos os casos pôde ter-se a consolação, se é que é, que se pôde ter toda a certeza de que o liquido que falta se não estragou»⁽⁴⁾.

Naturalmente logo depois do vinho devia falar-se na cana sacharina e assim procede o sr. Koebel, não podendo

⁽¹⁾ Pag. 90. ⁽²⁾ Pag. 93. ⁽³⁾ Pag. 100.

⁽¹⁾ Pag. 103. ⁽²⁾ Pag. 113. ⁽³⁾ Pag. 120. ⁽⁴⁾ Pag. 126.

seguir infelizmente o auctor no seu interessante relato, tão cheio de noticias sobre a historia de uma industria que hoje se cristaliza na importante manufactura do sr. Hinton, a que o sr. Koebel consagra algumas paginas do *Madeira Old and New*, em que descreve com minucia todas as operações da colheita e subsequente manipulação da *saccharum officinarum* (L.).

E neste capitulo que o sr. Koebel elogia a habilidade do madeirense como «cultivador de não pequeno merito. Cada pollegada de espaço aproveitável, escreve, é posta em tributação e a terra arranjada para produzir os seus fructos tantas vezes quantas possível durante o anno. O proprio solo das vinhas dispõe-se para ser utilizado no inverno, quando as vides estão adormentadas. Ervilhas, favas, couves e couve-flôres são apenas alguns dos numerosos vegetaes que medram nos terrenos das proprias vinhas. Este cultivo é muito viçoso e a sua apparencia robusta agrada especialmente à vista».

«As ervilhas todavia perdem algum tanto do seu sabor se se não renovam de tempos a tempos com sementes europeias. As batatas tanto doces como usuaes, as cenouras, espinafres, pepinos e em summa praticamente todos os vegetaes europeus attingem ali grande perfeição. A ilha é especialmente abençoada em seus fructos. A accrescentar aos morangueiros, tomateiros, pecegueiros, melões, alperces, figos, laranjas e limões, pôdem gabar-se em sua robustez as variedades mais exóticas, como a banana, o ananaz, a romã, a manga e a goyaba. Em verdade, a Madeira é o paraíso dos amadores de fructa e dos vegetarianos».

«O transporte de estes generos faz-se com uma simplicidade que corresponde aos methodos de producção. As estradas que vão ter ao Funchal offerecem um espectaculo instructivo em cada manhã. Estão cheias de transeuntes carregados que trazem a sua producção para o mercado. Poucas corças⁽¹⁾ carregadas cem pepinos, bananas e analogos fructos». ⁽²⁾

Detemos aqui a traducção de este trecho que o sr. Koebel prolonga ainda por umas paginas referentes a uma caracteristica, que passa despercebida da maioria dos continentaes, que vão em serviço para a Madeira.

Registe-se o facto de que é um cidadão de um paiz industrial que observa e louva as capacidades agrícolas da Madeira, ao passo que os portuguezes, nascidos em paiz que, talvez por ser essencialmente agricola, não é capaz de produzir pão para os seus habitantes, deixam passar em claro esta importante aptidão dos habitantes de aquella ilha.

Entra em seguida o sr. Koebel no exame da intellectualidade do eleitor madeirense que não vai mais longe do que a do continental, porque também aqui o candidato a deputado está para o eleitor entre o semi-deus e o demonio. ⁽³⁾

Se o nosso camponez se não preocupa com as ervilhas, favas e canna de assucar, importa-se com o milho, a cevada e o centeio e deixa na região do incomprehensivel a politica. Também aqui são apáticos em presença de nomes e definições destituídas de ideias, e bom é que assim seja para os politicos de profissão. Mas passemos sobre esta fotografia que traça o sr. Koebel e que completa com a historia dos sanatorios, a que consagra umas poucas de paginas que bem lamentamos não poder traduzir. Não deixaremos no entanto de trasladar para a nossa lingua esta frase que resume a opinião do auctor: «Nos passados tempos frequentemente sofreu bastante a Madeira nas mãos dos corsarios. Mas certamente nunca foi planeada uma correria (reid) com este espirito de rapina, com tão perfeita desinvolta ou com intuito de partilha de tão rico saque» ⁽⁴⁾.

Friza bem os intentos dos filantropos d'alem do Rheno, ainda quando se acobertam com a designação de *chamma*

elevada. Dobremos pois estas paginas que provam a inopia dos nossos governantes, e não falemos tambem das do oitavo capitulo que evidenceiam o atrazo intellectual dos *viões*, para recordarmos a descripção tão sugestivamente verdadeira das levadas da ilha, a que o sr. Koebel não poupa o seu entusiasmo, porque conclue com esta frase: «na verdade, se se considerar a grande importancia de estes trabalhos da Madeira, os portugueses teem todo o direito de exigir que se confie finalmente na conclusão por elles de trabalhos tão monumentaes». ⁽¹⁾

Para ainda mais evidenciar a obra portentosa das levadas, fala seguidamente das estradas, confirmando o que em trabalho oficial se encontra sob a designação de carreiros condecorados com o nome de estradas, lembrando a moderna via do Funchal a Camara de Lobos, e o ascensor a vapor entre o Funchal e o Monte.

Um capitulo interessante de esta obra é o que segue, em que bem se põe em relevo a influencia ingleza no Funchal e que, se melhor fosse conhecido dos nossos governantes, nos pouparia os dissabores da concessão Hohenlohe. De-mais, a leitura de esse capitulo tambem interessa o sr. conselheiro director geral dos correios e telegrafos, a quem tomamos a liberdade de indicar a pagina 165.

O decimo primeiro capitulo do livro, consagra-o o sr. Koebel ao clima e às quintas. Deixando as referencias ao clima, cuja profusa bibliografia põe em evidencia o sr. Koebel logo nas primeiras linhas do capitulo, consagra elle entusiasticas descripções às quintas dos suburbios do Funchal que «offerecem assumpto fascinador aos que amam os jardins e a jardinagem» ⁽²⁾ conforme escreve ao principio para n'umas paginas mais adeante confessar que ainda ha de falar das flôres na Madeira, isto depois de declarar que muitas quintas deixa por descrever ⁽³⁾.

Admirando os papagaios de papel de variadas formas, com que se divertem os rapazes do Funchal, e applaudindo quasi o fogo que providencialmente destruiu o cinematografo que desfeava a esplanada, fala o sr. Koebel naturalmente do serviço de incendios, dos toques de rebate dos sinos, das bombas puxadas a homens e de ahí passa a descrever o carnaval e os seus divertimentos.

Como bom amigo entusiasta da ilha, não esquece adeante de transcrever umas quadras de uma composição poetica, em que certa dama ingleza exprimiu a sua admiração pela «bella ilha da Madeira» conforme ella no fogo da inspiração poetica, intitulou a sua composição e, após esse preito às musas e ao bello sexo, allude à posição inegualável do *New Palace Hotel*, dando largas ao seu entusiasmo, que mal diminue ao referir-se ao *Casino*, visto que termina a descripção com estas palavras: «após algumas visitas de esta natureza, conclue-se invariavelmente que o casino com o seu conforto íntimo e as suas bellas cercanias se tornam uma parte e uma parcella da Madeira». ⁽⁴⁾

Reserva o sr. Koebel as restantes vinte e duas paginas do seu livro para dar algumas instruções aos turistes, indicando-lhes as facilidades de comunicação e é precisamente n'ellas que volta a falar das flôres na Madeira, descrevendo a ilha no mez de abril ⁽⁵⁾. Consagra algumas linhas à ilha de Porto Santo, de onde veem os bois para a Madeira e, como dentro de cada inglez ha um naturalista, comprehende-se que não esqueça leves apontamentos de historia natural e que tampouco olvide o *sport*, tão caro aos anglo-saxões, referindo-se á caça da cabra nas Desertas, a cuja historia consagra algumas linhas.

Qnem isto escreve deu talvez noticia em demasia desenvolvida da *Madeira old and new*, em revista que se entrega de preferencia a assuntos de transportes, mas tem como desculpa não sómente as gratas recordações que lhe ficaram de uns tempos de permanencia ali, como principalmente o prazer que experimentou com a leitura do

⁽¹⁾ E' o nome que dão no Funchal aos carros de carga, que se compõem de dois madeiros ligados entre si que resvalam pelo solo.

⁽²⁾ Pag. 132 e 133. ⁽³⁾ Pag. 137. ⁽⁴⁾ Pag. 142.

⁽⁵⁾ Pag. 157. ⁽⁶⁾ Pag. 174. ⁽⁷⁾ Pag. 177. ⁽⁸⁾ Pag. 194. ⁽⁹⁾ Pag. 202 e 203.

livro do sr. Koebel, admiravelmente documentado, sempre justo, atravez de um humorismo constantemente amavel e quasi sempre olvidado para dar o logar a entusiasmos bem sentidos pelas bellezas naturaes, tantas vezes, senão sempre, desfeadas por edificações sem gosto e sem arte.

Para ser amavel, nem de ellas fala o sr. Koebel e é com pezar que a elles allude quem escreve esta notula bibliographica, lamentando que a educação esthetic da humanidade esteja ainda tão atrasada quasi que em toda a parte que raras vezes saiba pôr em unisono as bellezas da natureza com as obras humanas.

Bem fez pois o sr. Koebel em não alludir á quasi geral antiesthetica das edificações da ilha da Madeira.

Mello de Mattos.



A propósito do Cincoentenario

Synopse os Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

LVII

O director Pedro Ignacio Lopes, sobrecarregado com os trabalhos não só de exploração como com os de construção de novas linhas de Vendas Novas a Sant'anna, obteve do Conselho de Administração a criação de um novo cargo de engenheiro sub-director da Exploração, para o qual foi nomeado o bem conceituado engenheiro Augusto Luciano de Carvalho que, por ter já exercido o cargo de director das linhas do Minho e Douro, dava garantias de aptidão para o novo logar que ia exercer.

A seriedade e honestidade de carácter d'este funcionário tornaram altamente sympathetic a sua entrada ao serviço da Companhia Real, e mereceram o mais agradável acolhimento por parte do pessoal superior dos serviços da exploração.

A sua provada lealdade e dedicação de amizade para com o engenheiro-director Pedro Ignacio asseguraram a este uma valiosa cooperação nos trabalhos que o assobravam.

Exonerado o chefe do serviço do material e tracção, Thirebois, foi nomeado para o substituir o engenheiro Carlos Albers que, exercendo igual cargo nas linhas do Sul e Sueste, se demittiu d'este cargo para entrar ao serviço da Companhia Real.

Falecido o engenheiro-chefe do serviço de via e obras Cachelièvre, foi nomeado para este cargo o distinto engenheiro Xavier Cordeiro que tão relevantes serviços e tanta competencia profissional tinha provado na construção da nova estação do Rocio e tunel que a liga com Campolide, tendo já, tanto no serviço oficial de obras publicas como no de construção e consolidação da parte dificilíma entre Campolide e Alcantara, evidentemente demonstrado o seu alto valor profissional.

Para o cargo de engenheiro-chefe do serviço de armazens, vago por saida do engenheiro José Guedes de Queiroz, foi nomeado o engenheiro Augusto Fuschini, até então engenheiro agregado ao serviço da Companhia Real sem efectividade de serviço.

A Companhia usando da faculdade regulamentar que lhe permite dar a reforma a seus agentes superiores, reformou o antigo chefe do serviço de fiscalização e estatística Philipe Van de Velde, e nomeou para este cargo o capitão de artilharia Arthur Perdigão.

Sendo este serviço de exploração dos que exigem condições muito especiais, não só de vocação como de prática para a boa execução das suas complicadas atribuições que o novo chefe, apesar de ter muita intelligencia e cultura de espirito, não possuia, só à muita prática e leal coadjuvação do seu sub-chefe Alfredo Ferreira, que de longos,

anos se dedicava á execução d'este serviço, deveu o poder exercer cargo tão importante.

O engenheiro Ressano Garcia ocupava-se em terminar a construcção da linha de cintura de Campolide a Braço de Prata e ramal de Xabregas, por Chellas a Campolide.

Com esta radical alteração no pessoal superior dos serviços de exploração, esta mantinha-se regular pela execução que lhe era dada por parte do pessoal antigo, segundo com mais ou menos regularidade mas sem dar resultado desfavorável nas receitas do tráfego.

Outro tanto não sucedia na vida financeira da Administração que, obrigada a satisfazer encargos de grande importancia por exigencias imprescindíveis, luctava com as maiores dificuldades para poder satisfazelas.

E' alheio ao nosso proposito ocuparmos-nos de assunto que não se ligue á accão dos directores da exploração, mas sendo dos productos da exploração que se originavam os meios de satisfazer os compromissos da administração, não podemos deixar de alludir a factos que confundem as duas entidades, baseados na exploração da rede e seus productos para valorizar as accões e estabelecer o credito da Companhia ferroviaria.

Parece que um vento de adversidade soprava com tempestuosa furia contra a administração da Companhia Real.

Um dos seus mais dedicados membros, chamado ao Conselho da coroa, deixou de cooperar na luta com as dificuldades que se aglomeravam.

O falecimento prematuro do presidente do Conselho de administração, conde de Macieira, que cumulativamente exercia o cargo de presidente do conselho do Banco Luzitano, depositario das accões com que os primitivos membros do Conselho de administração actual da Companhia Real se tinham associado em sindicato para tomarem a administração da Companhia, veio trazer o golpe fatal que em breve não permittia ocultar a ruina da até então poderosa Companhia Real.

A nomeação do guarda livros do Banco Luzitano, Pinto Sousa, para substituir o conde de Macieira, por muitos julgavam conhecedor dos projectos do falecido conde, não teve o resultado benefico que se esperava e, dependente dos seus antigos chefes no Banco Luzitano, as disposições adoptadas só tiveram por effeito associar o Banco à ruina da Companhia Real.

E' ainda inexplicavel como o conde de Macieira, cuja probidade de carácter era geralmente acatada, não deixou por seu falecimento nem se quer as 100 accões que como membro do Conselho era obrigado a ter em deposito, e das quaes nem uma só foi encontrada!

Ningem pôde crer, fazendo justiça á provada honestidade de carácter do extinto presidente do conselho de administração da Companhia, que o honrado conde de Macieira se eximisse ao cumprimento d'essa exigencia estatutaria para exercer o cargo que desempenhou!

A misteriosa historia da ruina financeira da Companhia Real e do Banco Luzitano ainda está por esclarecer e talvez nunca possa vir a ser esclarecida.

Nesta anarchia em que agonisava a admintstração da Companhia Real, as exigencias de dinheiro eram cada dia mais afeitivas por parte de empreiteiros, fornecedores e colaboradores auxiliares interessados.

Em uma d'estas exigencias exageradas e pouco justificadas teve logar a prova da honestidade de carácter demonstrada pelo engenheiro Antonio Vasconcellos Porto, encarregado da liquidação da empreitada da linha da Beira Baixa, em que provou a exageração da exigencia e o verdadeiro debito da Companhia, não obstante poderosos empenhos em contrario.

Para os que já conheciam a honradez do distinto engenheiro, não causou este facto a menor surpresa; foi porém prova evidente para os que apenas d'elle conheciam o merito profissional.

Neste transe doloroso e levado pelo desejo de deixar

perpetuada a sua gerencia por uma medida radical na exploração da rede E. N., resolveu o director reformar por completo o sistema tarifário com tanta dificuldade, proficiencia e bom exito posto em vigor pelo benemerito director Edouard Goudchaux, e que nem mesmo os directores que lhe sucederam tinham ousado alterar. Ainda mesmo fazendo justiça às boas intenções, embora inexperientes, da exploração ferroviária, não pôde admittir-se que nesse projecto deixassem de ser attendidas as condições especiais de competencia fluvial, marítima e de rotina do paiz, e que de uma exploração até então menos productiva se obtivessem com um novo sistema os bons resultados que de anno para anno aumentavam as receitas da Companhia.

As novas tarifas projectadas pelo director Pedro Lopes, destruindo por completo as até ali em vigor, davam a plena convicção de uma verdadeira perda nos produtos da exploração.

O antigo chefe do tráfego que com o antigo director Goudchaux havia colaborado na confecção tarifária, e que conhecia praticamente as dificuldades que houve de vencer-se para destruir os males que se opunham ao caminho de ferro, fez ver ao director a inconveniencia de tão imprudente reforma.

A nenhuma razão attendeu o director, objectando que competindo-lhe a superintendencia nos serviços de exploração o seu projecto tinha forçosamente de ser posto em vigore.

O antigo chefe do tráfego, desejando alheiar-se à responsabilidade de tal execução, exigiu desde logo a sua reforma à qual por sua edade e tempo de serviço tinha direito.

As instâncias mais benevolas dos membros do Conselho de administração e até do proprio director, resistiu o velho chefe do tráfego, obtendo além das mais honrosas referencias na acta do Conselho em que lhe foi concedida a reforma, as condições mais vantajosas que lhe garantiam o resto da vida desafogada e o grato reconhecimento do bom emprego de seus esforços e dedicação na defesa dos interesses da Companhia durante o longo tempo em que estivera ao seu serviço.



XII

De Bilbao a S. Sebastião. — O trasbordador aereo. — Biarritz e o seu brilhante viver. — Pau. — Eaux Bonnes. — Entre montanhas. — As grutas de Betharram.

A linha de Zumarraga a Bilbao que descrevemos em tempo n'estes artigos, está hoje completada pela ligação que em Malzaga se fez com a de Elgoibar a S. Sebastião, formando assim uma só linha que encurta um pouco o percurso entre o grande centro mineiro e a fronteira francesa. O melhor comboio é o rapido, de luxo, que sae de Bilbao pelas 10 horas da manhã e leva 3 horas em transito.

A saida é, como dissemos, pela estação de Achori, seguindo-se à margem do Nervion por algum tempo, até que passamos ao valle do Duvango, pelo qual vamos subindo para, por entre montanhas arborisadas, atingir o limite da Biscaia e encontrar passagem para o Norte.

D'ahi em deante encontramos numerosas fabricas, numerosas pequenas estações thermaes e mais numerosos panoramas, de terra e mar, sempre variados, sempre interessantes, até que entramos nas proximidades de S. Se-

bastião, no bello valle do Zarumea que nos leva á nova estação ao sul da cidade, junto ao imponente monte em que se ostenta o convento de S. Bartholomeu.

D'esta cidade já temos tratado diferentes vezes — ainda o anno passado.

Uma só novidade femos que registar aqui: o novo trasbordador aereo entre o Monte Ulia e Pinares.

Já aqui falámos da interessante via electrica ao Monte Ulia que nos eleva a 230 metros d'altitude.

Pois no anno findo inaugurou-se um trasbordador aereo entre este monte e outro, por sobre o valle, sistema de que já vimos ter sido pedida a concessão em Lisboa, para se construir entre S. Pedro de Alcantara e a Graça.

Consta de uma caixa para vinte pessoas sustida por uns fortes cabos presos a duas torres de ferro, nas extremidades, e movida por electricidade em motor fixo que enrola um cabo mais delgado preso ao carro de 12 rodas que anda sobre os cabos. O trajecto de ida e volta custa 1,50 peseta por pessoa.

Passaremos em claro todo o percurso desde este ponto, por Hendaya a Biarritz, a bella estação de prazer, que nos sugere algumas observações.

Chegamos ahi um pleno verão, pleno agosto, quente.

Uma multidão enorme enche os hoteis, os parques, os casinos.

Desde o explendido hotel d'Inglaterra, cuja entrada nos lembra os grandes palacios reaes, onde o movimento de trens, de hóspedes que entram e sahem, ostentando ricas *toilettes*, faz supor que ha ali sumptuosa festa — quando tal não succede e se trata apenas da animação vulgar em hoteis desta importancia — até à mais modesta hospedaria, tudo regorgita de turistas, de veraneadores, de visitantes de um dia ou de habitantes de uns meses.

Mais abaixo o Grande Hotel, o hotel Casino e outros ostentam igual brilhantismo.

A profusão de globos de arco voltaico enche de luz, interior e exteriormente, aquelles palacios de fadas, e deixa ver o prodigioso movimento das suas salas e atrios.

Cá fóra, na rua, na praia, no parque, a multidão acotovela-se: musicas tocam nos coretos, à porta dos cafés; trens circulam em todas as direcções.

E' uma cidade em festa, como se se tratasse de celebrar um grande facto historico ou um outro motivo de regozijo publico que chamassem a afluencia das multidões.

Pois nada d'isso é; é um dia vulgar, uma noite ordinaria como todas as do anno; Biarritz é sempre, ou com raras excepções, assim.

Unicamente a população não é sempre a mesma, renova-se constantemente. Os veraneadores deixam o lugar aos hibernadores enquanto não voltam a tomar os antigos aposentos.

E' que Biarritz trata continuamente de si, de se reclamar, de se encher de commodidades, de chamar concorrência de toda a parte, de melhorar os seus hoteis, de engrandecer-se por todas as formas.

Ciumenta da sua irmã, Pau, faz valer o seu ameno clima de inverno, e já tem, durante todo o anno, clientela bastante para não fechar o seu casino nem os seus hoteis. Compare-se este progredir constante com a lentidão com que se desenvolvem as nossas estações de inverno, ou melhor diremos, o marasmo em que elles vegetam.

Não nos demoremos n'estas tristes comparações e tomando a linha de Toulouse vamos, mais uma vez á outra estancia de excursionismo mundial, encantadora capital dos Baixos Pyrineos — Pau.

Ahi está-se na estação morta, Pau é cidade hivernal e quando o calor aperta — e o calor ali é violento — tudo foge para as praias e para as alturas.

E para isso, Pau tem, ali ao pé, pontos de atracção de primeira ordem.

Eaux Bonnes, de que tambem já falámos em 1905, (pag. 103) é o mais delicioso cofre de montanhas dos Pyrineos.

O visitante acha-se ahí pequeno entre aquellas massas enormes de rochedos que se erguem sobre a unica estreita faga em que se estende a rua principal e pequeno jardim.

Ao fundo destaca-se, provocando as nuvens, o Pico de Ger, de 2612 metros de altura.

Mesmo em pleno verão não se sae, especialmente de tarde, sem um bom sobretudo. No inverno tudo se cobre de neve e o *ski* impera, tornando-se Eaux Bonnes um dos novos centros d'este desporte.

As aguas mineraes abundam, proprias para o tratamento dos bronchios, mas os fracos do peito pode dizer-se que melhor que o uso das aguas, tem a cura respirando aquelle bello ar da montanha, em agradaveis passeios que se podem dar para qualquer lado que se queira.

E uma estação thermal pacata onde ainda não se conseguiu tornar luxuosa a concorrença, frequentado o casino, atulhados os hoteis.

De regresso a Pau aproveitemos a passagem ahí para ir visitar as grutas de Betharram, muito interessante passeio que se faz em trem, partindo de manhã, almoçando na villa e regressando a Pau para jantar. Tambem se pôde ir pelo caminho de ferro e na estação tomar trem para a gruta, o que sae mais barato.

Indo em trem desde Pau, mandar seguir, à ida, pela margem esquerda do Gave, mas recommendar que a volta seja pela direita, que é mais longe e peor caminho, mas muito mais accidentado e pittoresco. Para isso convém partir da gruta 3 horas antes de anoitecer.

A gruta é em quatro galerias sobrepostas, e maravilhosamente illuminadas por electricidade. Ao fundo um ribeiro onde se navega em barco, voltando ao mesmo sitio.

A extensão total do passeio subterraneo é de uns 3 kilometros e faz-se bem... pelos que não se cansam em subir e descer escadas.



Os caminhos de ferro do Canadá

Segundo um recente relatorio oficial, a extensão das linhas ferreas do Canadá no anno ultimo era de vinte e nove milhões e novecentas e sessenta nove milhas, accusando sobre o anno de 1907 um aumento de quinhentas e quatorze milhas.

Em 30 de junho de 1908 havia 3427 milhas de linhas em construcção, das quaes 750 milhas pouco tempo depois já estavam sendo esploradas.

Só na província de Ontario a extensão das linhas vai a 7932 milhas, tendo tido sobre o anno anterior o aumento de 249 milhas.

O capital empregado nas empresas ferroviarias eleva-se a 1.239.295.013 dollars, dos quaes 607.425.349 em acções e os restantes em obrigações.

O material circulante existente em 1908 era composto por 3872 locomotivas, 115.709 vagões de mercadorias, e 4024 carruagens para passageiros.

O numero de viajantes transportados foi de 34.044.992 tendo o aumento de 1.907.637 sobre o anno anterior. A receita media por passageiro-milha foi de 1920 cento.

Em 1908 foram transportadas 63.071.167 toneladas de mercadorias, ou menos 794.968 do que em 1907.

A receita bruta elevou-se a 146.918.313 dollars; mais 180.098 do que no anno anterior.

As despesas da exploração elevaram-se a 107.504.142 dollars, ou mais 355.470 do que no anno anterior, sendo portanto a receita liquida 39.614.171 dollars.

Houve durante o anno findo nas linhas do Canadá 446 accidentes mortaes e 2347 ferimentos, o que dá a media de um passageiro morto por cada 1.215.993 transportados, e um ferido por cada 98.681.

O numero de pessoas empregadas nas linhas ferreas foi de 100.739, tendo sido d'estas, em 1908, mortas por accidente 254, e feridas 1.793.

Exposição de quadros

O sr. Julio Pina, um pintor portuense que fez os seus estudos em Paris, teve a gentileza de pessoalmente vir convidar-nos a visitar, no dia da inauguração, a sua exposição de quadros, na sala da *Ilustração Portugueza*.

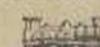
Com quanto ao nosso jornal não compitam as criticas de arte — nem a competencia a isso nos habilita — visitamos essa exposição e apreciamos á obra de sr. Pina, que nos pareceu bastante notavel para lhe consagrarmos algumas linhas expondo-lhe o nosso parecer, sobre algumas telas que mais nos impressionaram.

E não foi d'estas a obra de vulto, o grande quadro *Atala*, posto que haja ahí uma cabeça d'homem, na sombra, maravilhosamente bem tratada, que mais notavel nos pareceu.

A obra do sr. Pina accentua-se em tres generos: os pequenos quadros locaes, as marinhas e os retratos de velhos mendigos.

Se entre as marinhas ha aspectos em que a natureza está bem reproduzida, ondas que parecem mover-se, ceus de bem achados tons, é entre as pequenas reproduções de velhos andrajosos que vamos achar a nota impressionante de um realismo extraordinario que nos entusiasma.

Aqui está o nosso modesto parecer sobre a exposição.



A LINHA DE S. GOTTHARDO

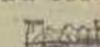
O resgate d'esta linha, que deve realizar-se no dia primeiro de maio, apresenta dificuldades custosas de vencer.

Com as outras Companhias ferroviarias tem a Confederação levado a bom termo as negociações para o resgate das respectivas linhas, mas com os accionistas da linha do S. Gothardo teve que desistir da ideia de chegar a acordo.

Já duas conferencias foram realizadas para este fim, sem que dessem resultado, e a terceira que deve realizar-se por estes dias receia-se que seja tão inutil como as anteriores.

A principal divergencia consiste em uma somma de quarenta e seis milhões que o Conselho Federal entende devêr deduzir do preço do resgate para compensar a insuficiencia das installações, principalmente a falta de dupla via em parte da linha.

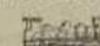
A questão foi submettida ao Tribunal Federal, e o processo segue os tramites da lei.



Linha Budapest-Constantinopla

Trata-se de levar a effeito a construcção de uma linha ferrea ligando directamente Budapest á capital ottomana. O projecto foi concebido de maneira a percorrer o trajecto mais curto e a ficar o menos despendioso possivel, tendo tambem a vantagem de poder ser rapidamente executado.

A linha parte, segundo o referido projecto, de Budapest, passa por Arad, Alvinez, Voeratorony, Rimink, Piatra, Rottrenturm, atravessando depois a Rumania, para chegar a Corabia, onde atravessa o Danubio, percorre o valle de Iskar, e chega a Sofia.



O resgate da linha do Simplão

E no dia 10 do mez proximo que devem reunir em Berne os delegados franceses e suissos para a conferencia internacional acerca das linhas de acesso ao Simplão.

Entre as varias questões que os delegados tem a tratar avulta a do resgate amigavel da gare Genebra-Cornavin e do troço Geneve-la-Plaine, explorado pela P. L. M.

Tratar-se-ha tambem do assunto Faucille, do ponto de ligação das duas gares de Genebra, e da construcção do Frosne-Vallorbe.

Como questão secundaria tratar-se-ha da partilha do tráfego entre o S. Gotardo e o Loetschberg.

BASCULAS DIVISORAS

As basculas divisoras, conhecidas sob a designação de pontes basculas multiplas, quadruplas, sextuplas, etc., e tambem simplesmente por balanças, servem para dividir convenientemente a carga suspensa sobre cada roda das locomotoras, para cujo effeito se colloca a machina sobre uma serie de pequenas plataformas de numero igual ao das rodas, e dispostas á necessaria distancia.

Feito isto basta o movimento do fiel existente em cada um dos aparelhos indicadores das plataformas para se conhecer a pressão sofrida por cada uma das rodas.

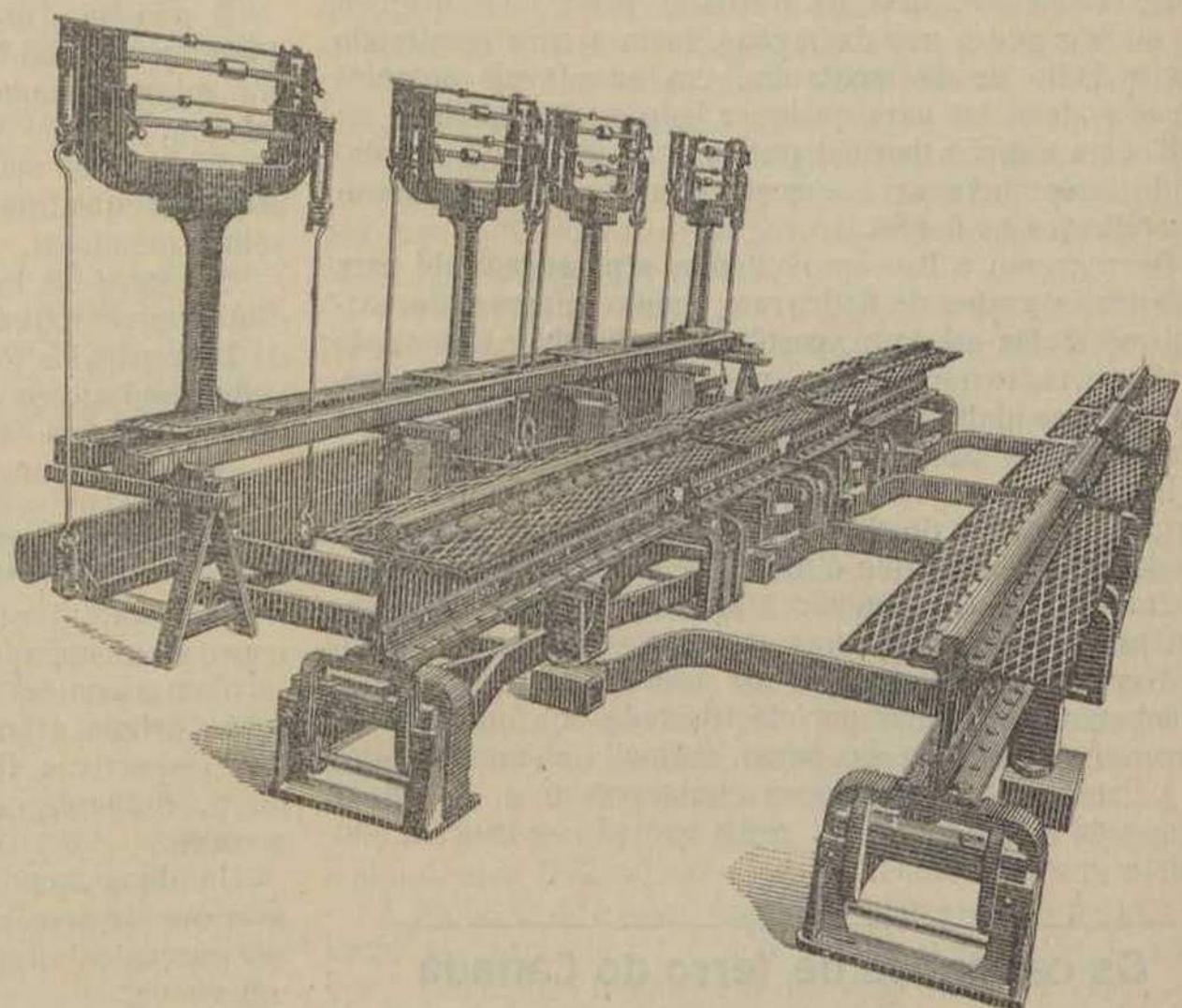
As basculas divisoras são ordinariamente installadas em um local provido de via que conduza á plataforma giratoria do deposito das machinas ou á officina de reparação.

Para quando seja preciso servir-se dos aparelhos indicadores, coloca-se no local um quadro com os typos das machinas existentes no deposito, expressando em kilogrammas a divisão das cargas correspondentes a cada typo, facilitando assim regular as locomotivas quando saem da officina, ou depois de terem percorrido um certo numero de kilometros.

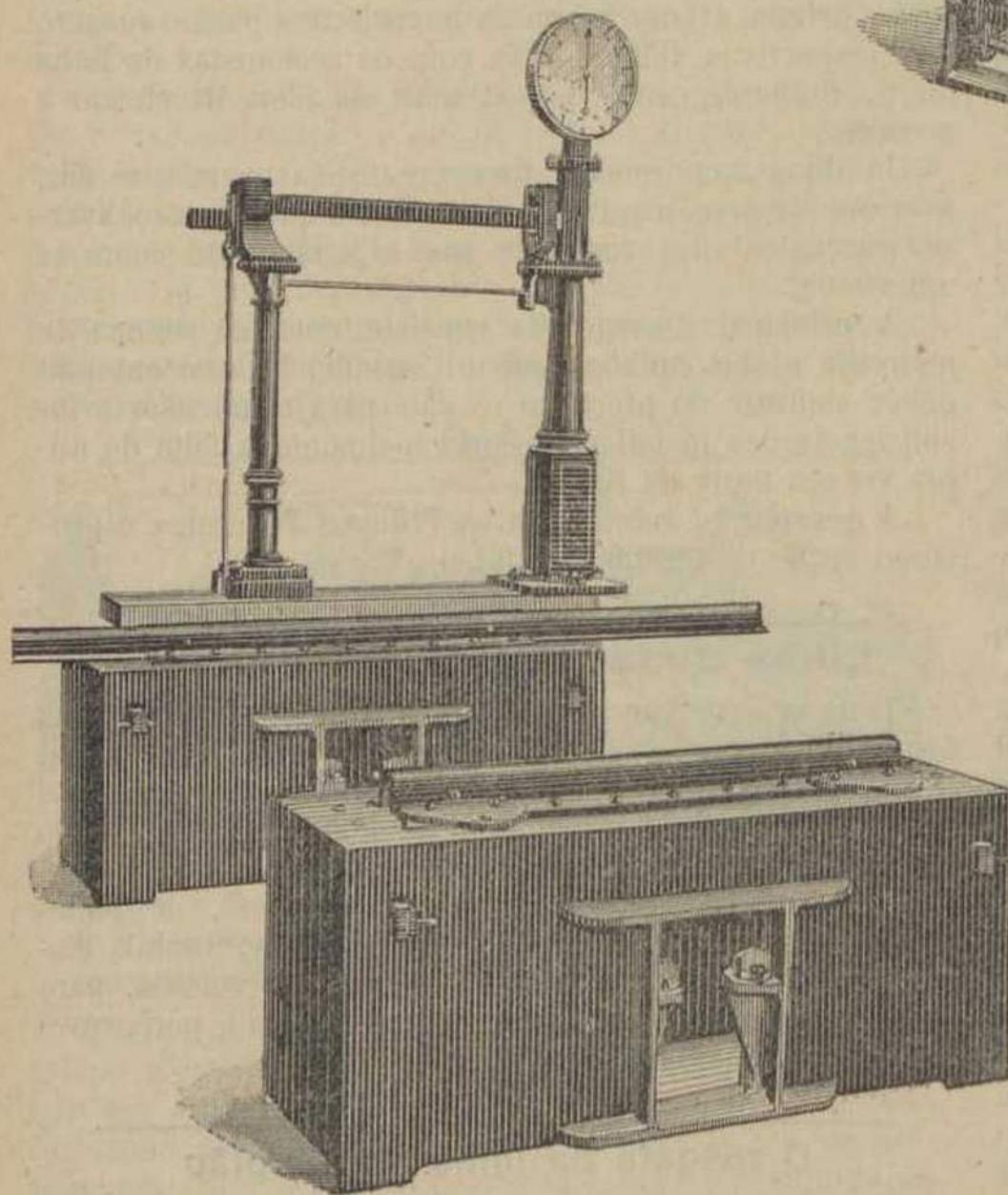
A regularisação exacta e constante

simos em assuntos d'esta natureza, unanimemente declararam ser indispensavel a regularisação do peso sobre as rodas, acarretando a falta de obediencia a este preceito graves inconvenientes, perigos até, de maneira que se pôde afirmar ser una operação que muito interessa à segurança dos transportes.

A variabilidade da tensão real exercida pelas cargas suspensas explica a necessidade de submeter a verificações frequentes não só a carga de cada eixo, como tambem a de cada roda. Segundo alguns autores, tres dias de marcha é o suficiente para produzir na carga de uma



Ponte-bascula de oito apoios, da Companhia d'Orleans



Ponte-bascula repartidora hidrostática, de esfera

das molas das rodas das locomotivas tem grande influencia na sua marcha e duração.

E' igualmente efficaz para a conservação das vias, protegendo-as contra as cargas excessivas procedentes das desiguais tensões das molas, e assegurando a normalidade da marcha.

Technicos de reconhecida autoridade como os engenheiros Couche, Sauvage, Janecke, e outros competentes-

roda uma diferença de quinhentos kilogrammas.

A pagina 420 do seu livro, escreveu o engenheiro Couche o seguinte: «Não ha duvida de que neste facto — a falta de regularisação — está a causa de muitos descarrilamentos que inutilmente se tem procurado em factores externos».

Com effeito quando uma molla mostra tendencias para enfraquecer — caso alias frequente — pouco tempo de trabalho é o bastante para accentuar o enfraquecimento à ponto tal que a roda de que é solidaria a molla fraca quasi não trabalha, passando então a locomotiva a ser sustentada por um numero impar de pontos de apoio, e correndo por isso grave risco de descarrilar.

Experiencias feitas com duas locomotivas, uma de quatro eixos e outra de cinco, mostraram entre as rodas de um mesmo eixo, diferenças de carga de 1.160 kilogrammas e de 1300 respectivamente. Experiencias effectuadas por Couche nas officinas de Ivri accusaram entre as rodas de um mesmo eixo diferenças de 2.740 kilogrammas, e isto em machinas que periodicamente eram experimentadas nas basculas divisoras. Por isto se vê como é facil produzirem-se accidentes nas locomotivas em serviço cujas molas nunca são reguladas, principalmente quando não são conjugadas por volantes.

Certo é que o tipo da machina é um factor importante para o modo como se faz a divisão da carga sobre os eixos, no entanto seja qual for o tipo é de absoluta necessidade que a locomotiva se mantenha constante e rigorosamente regulada segundo a maneira da sua classe. Em to-

do o caso nunca a carga estatica deve exceder o limite calculado em relação à resistencia da via.

Embora com menor necessidade, é tambem conveniente regular a tensão das molas dos vagões para obter a divisão racional e constante das cargas estaticas, a fim de evitar descarrilamentos, assegurar a boa marcha e reduzir as despezas de conservação do material tanto fixo como circulante.

Entre os constructores d'este genero de aparelhos a Sociedade Anonyma de Construcción de Basculas Verificadoras de Voiron (Isere, França) pôz-se em evidencia conseguindo simplificá-los e aperfeiçoá-los e tornando-os accessíveis, pelo seu barateamento, ás mais modestas empresas ferroviarias.

O novo tipo que ella criou compõe-se de elementos independentes, contidos em receptaculos metalicos isolados, compactos e resistentes, podendo adaptar-se a todos os tipos de machinas de uma empreza.

Emparelham-se, dois a dois, por uma série de quatro seis, oito, dez elementos, de maneira que se adaptam no seu conjunto ás necessidades do serviço de cada empreza, pois que podem ser dispostas ás distancias correspondentes á separação dos eixos de cada typo de locomotivas.

AUTOMOBILISMO

Espanha

Sob o patronato do Real Automovel Club de Barcelona, realizar-se-ha na formosa capital Catalã a corrida para a «Taça Catalunha», que terá logar na segunda dezena de maio.

França

Foi fixado o circuito de 40 kilometros no Boulonnais, para a corrida de «voiturettes» que deve realizar-se no dia 20 de junho.

O circuito afecta a forma de um triangulo, ficando um dos seus angulos a dois kilometros de Boulogne-sur-Mer, e outro em Desvres; o terreno é muito accidentado.

A inscrição termina em 31 de maio.

Allemanha

O Club Automobilista Imperial da Allemanha projecta realizar em maio um concurso internacional de automoveis para transportes.

Poderão concorrer todas as classes de automoveis para serviços industriaes, como omnibus, carros para distribuição de mercadorias, carroções, etc.

A prova consistirá em uma viagem circulatoria por toda a Allemanha.

A industria allemã de locomoveis

Em principios d'este anno conseguiu a casa R. Wolf de Magdeburgo, estabelecer um record mundial com uma nova locomovel de vapor, de patente registada, com um muito reduzido consumo de vapor e carvão, despertando o interesse geral pois que afirmava não ser possível exceder-se as vantagens da nova locomovel.

As experiencias, que tiveram logar a 5 de marzo ultimo, foram dirigidas pelo celebre perito de machinas, inglez, Mr. Henry R. J. Burstell, M. I. C. E., Londres, com uma locomovel de vapor, de 150 cavallos, com dupla expansão condensação e distribuição por embolo, construida por R. Wolf, de Magdeburgo — Buckau, e deram no record os seguintes valores:

Consumo de carvão 0,470; consumo de vapor 4,94 kg por cavallo effectivo e hora. Duração da prova 7 horas. Resultado altamente satisfatorio e que mostra as admiráveis qualidades da nova locomovel que o sr. Wolf lançou no mercado.

CONFERENCIA INTERNACIONAL FERROVIARIA

Como de costume todos os annos, brevemente realisar-se-ha a conferencia de delegados das empresas ferroviarias portuguezas, hespanholas e francesas para accordarem nos melhoramentos a introduzir no serviço internacional.

O delegado da Companhia Real apresentará uma proposta para que seja modificado o horario do expresso Paris — Lisboa, de forma tal que a viagem a Londres possa ser feita em 47 horas, a Bruxellas em 45,30 e a Colonia em 49,30.

Esta proposta foi elaborada pela Sociedade Propaganda de Portugal, conforme o relatorio que publicámos aqui ha um mez, merecendo a aprovação do illustre engenheiro director da Companhia Real.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta no mez de março

Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1908	1907
Animaes vivos.....	273.495	81.950
Materias primas para as artes e industrias	2.189.566	1.796.522
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	754.070	674.718
Substancias alimenticias.....	4.505.337	973.044
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	370.273	427.714
Manufacturas diversas.....	447.068	487.328
Taras	11.733	8.651
Total.....	5.551.262	4.449.924

Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1908	1907
Animaes vivos.....	287.265	263.060
Materias primas para as artes e industrias	503.913	472.644
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	81.597	125.618
Substancias alimenticias.....	1.116.786	1.346.191
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	8.442	9.883
Manufacturas diversas.....	148.097	178.257
Total.....	2.146.100	2.395.653



Penafiel a Lixa. — Deu entrada no ministerio das obras publicas um projecto de caminho de ferro entre estas duas localidades, sendo a linha assente no leito das estradas. Está-se procedendo á organisação de uma companhia para levar a effeito a construção.

Vianna. — Varias collectividades de Vianna do Castello estão empenhando-se para que a estação do caminho de ferro d'esta cidade seja ligada por meio de um ramal com a doca do porto.

Thomar a Rio Maior. — Foi pedida a concessão d'uma linha ferrea de via reduzida, em leito proprio, en-

tre estas localidades, passando por Asseiceira, Atalaya, Entroncamento, Torres Novas, Alcanene, e Fragoas.

Cascaes. — Continuam os trabalhos para a renovação dos carris na linha de Cascaes, estando actualmente entre Oeiras e Carcavelos.

Thomar a Payalvo. — Ja foi reconhecido o terreno para os estudos da linha entre estas localidades.

Mutamba a Inharrime. — Foi auctorizada a verba de 150 contos para a construcção d'esta linha que medirá 80 kilometros e cuja despeza foi orçada em quatrocentos contos. Os trabalhos devem começar brevemente.

Torres Vedras ao Carregado. — As camaras municipaes de Torres Vedras e Alemquer tratam de promover a construcção de um caminho de ferro que ligue aquellas duas povoações, caminho de ferro ha muito projectado mas que a travessia da serra de Montejunto torna muito dispendioso.

Pedras Salgadas a Vidago. — Foi autorizado o estabelecimento de um apeadeiro ao K 9 para serviço das povoações de Valbom, Villa do Conde e Loivos, em condições de se adaptar mais tarde ao mais completo de grande e pequena velocidade se o trafego o exigir.

Pocinho a Miranda. — Adjudicou-se por 145400 réis a empreitada E de terraplenagens e edifícios para ampliação da estação do Pocinho.

Tarifa especial p. v. na linha do Valle do Congo. — Foi homologada uma tarifa com os seguintes preços por toneladas e kilometro:

Esteios de pedra.....	103 réis
Batatas, castanha, cereaes, madeira em bruto ou serrada e tijolos.....	16 »
Farinhas e frutas verdes.....	18 »
Cal e carnes verdes.....	20 »
Fructas secas e madeiras de construcção.....	24 »

Os mínimos de expedição são de 500 kilogrammas para as taxas 10,14 e 16, e de 200 kilogrammas para as restantes.

Portimão a Lagos. — Adjudicou-se uma tarefa de terraplenagens e obras de arte por 5:700\$000 réis.

Transportes a domicilio no Porto. — Foi adjudicado a João Galoud o serviço de transportes ao domicilio das remessas chegadas ás estações do Minho e Douro no Porto.

Ramal de Montemor-o-Novo. — Estão bastante adeantados os trabalhos de construcção. A linha está já assente até quasi metade do percurso, e da ponte apenas falta lançar o taboleiro.

Espera-se que em julho ou agosto possa já este ramal entrar em exploração.

VIAGENS EM FRANÇA

Não tendo, ao distribuir o nosso numero passado, quantidade suficiente dos primorosos folhetos descriptivos da viagem nas linhas d'Orleans e meio dia de França para os poder servir e todos os nossos leitores, muitos d'estes deixaram de receber aquelle interessante folheto o qual lhes é enviado com este numero.

As viagens nas rôdes francezas como esse folheto se chama, são um primoroso artigo litterario do distinto escriptor mr. Marcel Moumarché traduzido em portuguez e ilustrado por 65 primorosas gravuras artisticas mostrando os pontos mais interessantes das duas rôdes e impresso em excellente papel *couché* formando uma edição luxuosa.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro. — Não se tendo verificado a reunião da assemblea geral ordinaria convocada para 12 de abril por falta de numero de accionistas, foi nova e definitivamente convocada para o dia 28 do corrente, ás 2 horas da tarde no Banco Commercial de Lisboa, para a apresentação do relatorio e contas da gerencia do anno findo, sua discussão e votação, e eleição da meza da assemblea geral e dos corpos gerentes, para o biennio de 1909-1910.

O prazo para deposito das accões para os efeitos do artigo 27.º dos estatutos, termina amanhã.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 15 de abril de 1909.

Nada de finanças; muito de política; na situação do chronista, ao ter que revistar os ultimos quinze dias da vida portugueza, tem que reflectir-se o spectaculo d'essa vida em que só a política partidaria, mesquinha e dissidente, impera despoticamente.

Nada, positivamente nada, se faz pelo paiz, senão enterralo mais e mais no lamaçal das paixões pessoaes; nada se deixa fazer, nada se deixa pensar que seja útil, uma vez que o que é útil para a patria é glorioso para quem o produziu, e portanto não convém aos interesses da oposição desenfreada e ambiciosa pela conquista do poder.

Estamos a quinze meses de uma tragedia horrivel que devia em qualquer paiz produzir uma total transformação do systema politico e continuamos na mesma situação de incertezas de desconfianças, de luctas partidarias, de descredito internacional!

Nos primeiros dias do mez nova queda do ministerio; nos seguintes novas dificuldades para se constituir outro, o que só agora se conseguiu remediar.

E' o terceiro ministerio em pouco mais de um anno e já se annuncia para breve a quarta jornada d'essa tetralogia ministerial, verdadeiro crepusculo dos deuses, da obra de Wagner.

Desse novo ministerio a figura que mais interessa as finanças do paiz é o titular da fazenda, o sr. Soares Branco, um official distinto um engenheiro intelligent e mais do que tudo um verdadeiro homem de bem, de tão inpecavel correccão de honradez que até os seus inimigos politicos tem que reconhecer o publicamente.

Ahi está, pois mais um elemento de força para o novo ministerio, que evidentemente precisa impor-se á consideração publica pela regidez das suas opiniões, pelo bom criterio das suas ideias.

Tenha elle por divisa a que simbolizou a vida do nosso grande infante « talant de bien faire » mas tenha tambem a energia para repellir os ataques violentos e obcecados das viboras sequiantes e numerosas que procuram roer a arvore antes d'ella enfolar.

Ao que se diz e é de esperar — se, sendo logico ainda se pode esperar alguma coisa que seja rasoavel, bom, e util — os novos ministros adoptarão, salvo leves alterações, as propostas de fazenda dos seus antecessores.

Bom é que assim seja, porque se entre as propostas que acompanham o orçamento, ha algumas com as quaes não simpatizamos, ou pelo menos cremos que precisam importante remodelação outras ha que são de manifesta utilidade, tales como a do contrato com o Banco de Portugal, reforma da caixa de depositos, a lei de construcção d'hoteis, e outras.

Tambem se diz que o orçamento vai já entrar em discussão.

Bom é que assim seja para que, ao menos esse documento e as propostas que lhe são annexas, devidamente estudadas e modifica-das, se convertam em leis.

Já quasi que vamos estando desacostumados de vér a administração do Estado viver sem orçamento, sem ordem, como qualquer particular desleixado que faz contas de sacco !

A Empreza Ceramica tem a sua assemblea geral no dia 22, á qual submette um relatorio muito simples, em que expõe o resultado de uma administração muito honesta.

E' esta companhia um exemplo frizante do que pode uma administração competente e cuidadosa.

As suas receitas e os seus lucros crescam quando em 1903 entendeu explorar o privilegio da fabricação do tijolo silico-calcareo. Distribuiu então 1270 ás accões.

Mas os resultados d'essa exploração, nos primeiros annos, deram, como não podiam deixar de dar, um prejuízo, e a direcção, prudentemente reduziu o dividendo a 8% e reduziu-o ainda a 7 em 1906.

Mas com a tenacidade dos bons gerentes, foi introduzindo nas novas construções o uso do novo producto, e logo no anno seguinte restabeleceu o dividendo em 8 e no anno findo mais se acentuaram os progressos da venda o que lhe permite dar este anno 10% com boas esperanças de regresso aos 12 ou aos 14 que chegou a distribuir em 1901.

O movimento da nossa Bolsa, continuou pouco animado, durante a quinzena. Os preços apenas oscilaram, para os fundos do Estado, no 3% interno que perdeu 1/2 ponto o assentamento, e 1/4 o coupon.

Tiveram boa procura as accções Companhia Real, ficando compradores a 65\$500 em alta de 3\$500 sobre o fecho do mes

findo. Também subiu o papel de 2º grau, vendendo-se a 48\$150 a contado e a 47\$900 para o fim do mes.

* Os cambios melhoraram, ficando hoje a libra a 5\$280 compra e 5\$250 venda: o cambio Rio-Londres a 15 1/32 correspondendo a libra, no Brazil, a 15\$770 réis.

	EM 15 DE ABRIL		EM 31 DE MARÇO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	45 1/2	45 3/8	44 15/16	44 15/16
" 90 d/v	45 11/16	—	45 1/8	—
Paris cheque	629	631	635 1/2	637 1/2
Berlim "	257 1/2	258 1/2	261	262
Amsterdam cheque	—	—	—	—
Madrid cheque	935	945	930	955

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	ABRIL													
	1	2	3	5	6	7	10	12	13	14	15	—	—	—
Lisboa: Inscrições de assentamento..	39	39,30	39,40	39,40	39,40	39,40	—	—	—	—	39,35	—	—	—
coupon	39	39,30	39,10	39,40	39,35	39,35	39,30	39,20	—	39,30	39,30	—	—	—
Obrig. 4% 1888	—	—	—	—	21.400	21.500	—	21.450	21.500	51.500	—	—	—	—
" 4% 1890 assentamento	—	51.000	—	51.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4% 1890 coupon	—	—	—	—	51.000	—	—	—	50.000	49.700	49.800	—	—	—
" 4 1/2 % assentamento	—	57.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2 % coupon interno	—	—	—	—	56.000	56.000	56.000	—	—	—	—	—	—	—
" externo, 1.ª série	—	64.200	64.300	64.400	64.400	64.400	64.700	64.800	65.000	64.900	64.800	—	—	—
" 3% 1905	9.200	9.200	9.200	—	—	9.200	—	9.200	—	9.200	—	—	—	—
Tabacos coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções: Banco de Portugal	165.000	—	—	164.500	—	—	—	—	164.500	164.500	—	—	—	—
Banco Commercial de Lisboa	—	—	—	—	135.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Banco Nacional Ultramarino	—	90.700	90.700	90.700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Banco Lisboa & Açores	—	—	115.000	—	115.000	115.000	—	—	—	—	115.400	—	—	—
Tabacos, coupon	80.800	81.000	—	81.200	81.700	81.700	82.000	82.300	82.500	—	—	—	—	—
Companhia dos Phosphoros	62.300	62.300	62.300	62.300	62.300	—	—	—	62.000	—	—	—	—	—
Companhia Real	61.500	—	—	—	—	—	65.000	65.000	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.200	—	—	—	—
Obrig. prediaes 6%	—	—	—	—	90.500	90.500	—	90.500	—	90.500	90.000	—	—	—
" 5%	—	87.060	—	—	—	—	—	—	—	86.700	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional 1.ª série	—	72.500	72.500	—	—	—	73.000	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Atraves d'Africa	87.800	87.700	87.700	87.700	87.700	87.700	87.800	—	87.800	87.900	88.000	—	—	—
Paris: Accções 3% portuguez 1.ª série	—	59.67	59.80	60	59.95	60.11	60.80	61.40	61.22	61.22	59.90	—	—	—
Companhia Real	29.500	29.500	—	—	—	—	30.300	31.500	31.200	31.200	295	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal	3.500	—	3.500	3.550	3.500	3.500	—	—	—	—	36	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	397	396.50	398.75	399.75	400	399.75	398	—	—	—	397	—	—	—
Andaluzes	339	—	339.75	339	338	339.50	—	—	—	—	339	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	341	343.50	341.50	341.75	341.75	343.75	346	342.75	343	343	340	—	—	—
Companhia Real, 2.º grau	220	218	218.75	218	220	224	230	—	—	—	220	—	—	—
Companhia da Beira Alta	—	—	296	289	290	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal	—	—	144	140	140	—	—	—	138	136	147.50	—	—	—
Londres: 3% portuguez	60	60	60	60	60.25	60.25	60.25	61.25	61.25	61.25	59.75	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	82.87	82.95	83.50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MÉDIA KILOMETRICA		
		1909		1908		Diferença em 1909	1909	1908	Diferença em 1908-09	
		Kil.	Totais	Kil.	Totais					
Portuguezas										
Réde geral	10 Abril	1.073	1.302.624.000	1.073	1.280.562.000	+ 15.331.000	1.034.201	1.019.913	+ 14.288	
Companhia Real: Vendas Novas	" "	70	25.642.000	70	23.630.000	+ 901.000	301.885	289.014	+ 12.871	
Coimbra a Louzã	" "	29	5.398.000	29	5.346.000	- 36.000	156.586	157.827	- 1.24	

Companhia Através d'Africa

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

(Continuado do n.º 511)

SENHORES ACCIONISTAS:

Julgamos ter feito quanto em nossas forças cabia para arrancar a Companhia da insupportável situação em que se encontrava, mas não quer isto dizer que a nova situação seja segura, porque, sendo criada sem o acordo dos governos, que se consideram absolutos em um paiz onde o absolutismo não existe, pode modificar-se d'um para outro momento, porque os governos se recusem ao cumprimento dos contractos vigentes.

E' triste que uma empreza, que tantos benefícios podia proporcionar á nossa colónia de Angola e consequintemente ao paiz, sendo ao mesmo tempo prospira e forte, se veja obrigada a manter-se em uma luta constante com os governos, que deviam ser os seus naturaes aliados.

Nesta luta desigual, elles temem, como se costuma dizer, *a faca e o queijo na mão*, e pôdem difficultar transitoriamente a vida normal da Companhia, demorando a satisfação dos compromissos que temem para com ella, sem que tenhamos meios directos de os fazer cumprir.

No entanto, *ha bens que veem por males* e o estudo aprofundado em que entramos, para procurar resolver por uma vez a situação da Companhia, veio demonstrar que a dependencia immediata em que ella parecia estar dos governos, não passa d'uma lenda, que até agora não houve occasião de desfazer.

O contracto de 25 de setembro de 1885, se nos impõe obrigações pesadas, que ainda não deixamos de satisfazer, dá-nos simultaneamente direitos que governo algum, por muita força que tenha, pôde calcar. Se por infelicidade um governo mal orientado entendesse dever entrar em um caminho de prepotencias contra a Companhia, nós encontrariamo-nos aquelle contracto todos os meios de defesa para todos os ataques que nos fossem feitos.

Longe de nós, porém, a ideia de que será preciso recorrer a tais extremos, que só poderiam prejudicar o paiz moral e materialmente. Devemos crer, principalmente, tendo em attenção a orientação do actual Governo e nomeadamente a do illustre Ministro da Marinha, que se saberá compreender que a nossa Companhia é absolutamente autonomia e independente; e que se tem obrigações a cumprir para com o Estado, este tem igualmente obrigações a cumprir para com ella, e que a falta de cumprimento dos compromissos que ha para comnosco nos desonera dos nossos compromissos tambem.

Não pôde haver subserviencia da parte da Companhia, nem auctoridade dos governos sobre ella, que não dimane das condições do contracto inicial, mantendo aquella a sua situação de proprietaria exclusiva do caminho de ferro de Loanda a Ambaca, sujeitando-se é claro ás disposições das leis geraes, enquanto durar a concessão que lhe foi feita ou enquanto, por qualquer convenção, prevista ou não prevista, a linha não passe para a posse do Estado.

Entretanto a Companhia pretende manter-se nas melhores relações com o Estado, sempre prompta, como até aqui, a satisfazer ás indicações e desejos dos governos, que sejam compatíveis com a sua orientação e interesses, na certeza de que só d'um completo acordo entre todos é que hão de resultar tantaos benefícios, que ha a esperar, d'um melhoramento tão importante como aquelle, que com tantos sacrifícios levámos a cabo.

Cumprimos um triste dever participando-vos o falecimento do sr. Antonio José Lopes Navarro, membro do Conselho de Administração da Companhia, sendo substituído pelo ex.ºº sr. José Barbosa Collen, cuja nomeação esperamos merecerá a vossa approvação. Com muito pesar vos participamos tambem o falecimento do sr. Abilio Lobo, nosso *Truste* e administrador *ex-officio* da Companhia em Londres.—Porto, 30 de outubro de 1908.

Pelo Conselho de Administração, *Joaquim Domingos Ferreira Cardoso, Jorge Pinto da Silva, Augusto Gama.*

Extracto do Relatorio do Engenheiro Director-Technico em Loanda
Joaquim Faustino Poças Leitão

Ao organizar o relatorio que habitualmente esta direcção costuma apresentar a V. Exc.º relativo a cada anno económico, pareceu-me conveniente deixar n'elle consignados, além dos factos que se tenham dado e que se traduzem na serie de mappas que de ha annos a esta parte constituem esses relatorios, quaequer alvitres ou propostas que a direcção technica julgue convenientes aos interesses da Companhia ou concorrentes ao papel que ella não pôde deixar de ter no fomento dos distritos de Loanda e Lunda, servidos pelos caminhos de Ferro de Ambaca e Malange.

Constituirá isso a primeira parte do relatorio, e a segunda darei a mesma disposição dos relatorios transactos para confronto de numeros e estudo estatístico.

PRIMEIRA PARTE — Variantes ao traçado primitivo

Se o estudo definitivo d'un traçado de caminho de ferro é sempre um problema de difícil solução, essa dificuldade sobe de ponto quando se trata d'un caminho de ferro em paizes novos, dos quaeis não ha cartas topographicas nem mesmo corographicas, estatísticas de produção nem de população, e em que se tem de tomar em consideração as indicações exageradas e parciais dos individuos que são interessados na escolha da directriz a seguir, à falta de melhor.

Quando ha trinta annos se estudou o caminho de ferro de Ambaca, a região do Quanza era uma região rica e que todos com razão suppunham de futuro prospero. Funda e Cabiri eram pontos valiosos do commercio do valle do Bengo. D'ahi veio a ideia de servir com a mesma linha os dois valles, do Bengo e do Quanza.

Para o conseguir, o traçado ficou muito atormentado, pois que ao mesmo tempo se diligenciou obter uma linha de construção barata.

Tudo então era obscuro e errado de embaraços.

Quem de coração leve e de dentro d'un comboio, só tem censuras amargas para os que então fizeram os estudos e levaram a effeito a construcção d'esta parte da linha, pratica uma injustiça enorme, e bem mostra desconhecer as multiplas dificuldades com que houve de se lutar, e as condições em que se trabalhou.

É tão facil dizer mal!

Hoje, que o caminho de ferro até Cassoneca tem já dezoito annos de exploração, hoje que a região atravessada é bem conhecida, que se sabe quaeis os seus recursos e o seu possivel desenvolvimento, facil é indicar variantes que melhorem o traçado, com vantagens, por assim dizer, geraes.

Não tenho a presumpção de querer fazer acreditar que de ha muito não estejam vistas e sábidas as cousas que vou indicar; o que ellas não tem até agora sido, é estudadas em detalhe, nem apresentadas em condições de se tornarem factíveis.

(Continua)

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Mudança de nome de estação

Segundo comunicacão da Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Saragoça e a Alicante, a partir de 1 do corrente a estação de Blanca, situada na linha de Chinchilla a Cartagena, pertencente áquella Companhia, passou a denominar-se Blanca-Abaran.

Restabelecimento da linha de Zafra a Huelva

Previne-se o publico que se acha restabelecida a linha de Zafra a Huelva, admittindo-se todas as classes de transportes.

Transporte entre a estação de Lisboa-Caes dos Soldados e a linha do Terreiro do Trigo

Desde 20 de Abril de 1909, o envio à linha do Terreiro do Trigo de vagões transportando mercadorias cujo seguimento para aquella linha seja pedido pelos respectivos consignatarios na estação de Lisboa Caes dos Soldados passará a fazer-se:

A's 9 horas da manhã de todos os dias, das remessas cujo pedido de reexpedição seja apresentada até 30 minutos antes d'aquelle hora;

A' 1 hora da tarde de todos os dias uteis, d'quellas cujo pedido de seguimento só for apresentado depois das 8 e meia da manhã.

Os prazos de estacionamento dos vagões levados á linha do Terreiro do Trigo, serão contados como se não houvesse reexpedição, isto é, como se a retirada das remessas se fizesse na estação de Lisboa Caes dos Soldados.

Para conveniencia do serviço e no interesse do publico, a Companhia recommenda a vantagem que ha em que sempre que possível as expedições sejam feitas da procedencia directamente para a linha do Terreiro do Trigo. Neste caso, os prazos de estacionamento do material ocupado só começarão a ser contados desde a chegada dos vagões áquella linha.

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Linhos do Bougado-Guimarães-Fafe

Desde o dia 1 de abril os comboios n.º 1, 2, 3 e 6, teem a paragem de um minuto ao kilometro 39,956, paragem denominada Penha, para serviço de passageiros.

Deseja-se entrar en negociações para a exploração de uma patente de invenção relativa a um novo processo, muito efficaz para a conservação da madeira, augmentando-lhe a duresa e a tenacidade.

Dirigir carta a J. G. — La Réclame Universelle — 12, Boulevard de Strasbourg, Paris.

AGENDA DO VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

BILBAU **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto, cozinha esmerada. Sucursal na Ilha de Chacarrilla-Mendi. — Proprietário, Félix Núñez & C.^o

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

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem — Aposentos confortáveis e agradáveis — Magníficas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnífico parque para recreio — Iluminação eléctrica — Telefone n.^o 15 — Preços razoáveis — Proprietário: José Lopes Alves.

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

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

HAMBURGO **Sautier & C.^o** — Comissões, transportes marítimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Espanha.

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

LISBOA Bragança-Hotel. — Salões — Vue splendide sur la mer — Service de 1.^o ordre. — Proprietário, Victor Sassetti.

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

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

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

MAFRA Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 18000 réis por dia a 15500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

PORTALEGRE Hotel Caraça. — O principal da cidade e um dos melhores da província. Serviço bom e aceitado. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. António d'Oliveira Caraça.

PORTO Grande Hotel do Porto. — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus Téléphone. Boîte aux lettres — Salles de lecture et de réception. Bains. Journal.

PORTO Hotel Continental. — Rua Entreparedes (frente à Batalha). Serviço de 1.^o ordem, preços moderados, Frente do correio, teatros; muito central. — Propr. Lopez Munhos.

PORTO Hotel Real. — Rua do Bomjardim, 21 — Completely reformado, mesa e vinhos de primeira ordem. Único defronte da Estação Central de S. Bento, próximo à praça de D. Pedro. Preço rasoavel. — Propr. Serafim Pereira.

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança. — Avenida Todt, em frente do teatro; sítio central; belas vistas. Bellos aposentos. Serviço primoroso; Diária 1520 a 2500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

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

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE ABRIL DE 1909

COMPANHIA REAL				Lisboa-R. Sacavém				Lisboa-R. Guarda				Lisboa-R. Evora				C. Branca				Porto			
PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	Tua	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	
C. Sodré	Algés	C. Sodré		7 5	7 49	9 27	10 11	10 27	3 53	3 33	7 18	6 49	7 24	7 50	8 35	● 3 20	7 54	● 4 14	8 50	Porto	Barca d'Alva	Porto	
9 15	9 29	9 40	9 55	7 53	8 36	10 29	11 12	8 10	9 46	3 55	6 29	7 50	3 14	8 3	12 57	7 50	3 14	8 3	12 57				
9 28	9 42	10 10	10 25	9 57	10 41	11 51	12 34	9 30	9 46			5 20	12 4	3 32	10 26	● 12	4 55	11 20	6 55				
4	4 14	4 29	4 44	10 31	11 34	2 20	3 3	1 27	2 11	3 22	4 6	5 20	12 34	6 20	11 19								
5 40	5 54	6 20	6 35	3 27	4 10	4 47	5 29	4 41	5 24	5 34	6 18	5 50	1 55	6 53									
11 25	11 39	12	12 15	6	6 43	7 4	7 48	6 47	7 29	7 57	8 41	6 45											
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os ●	12 35	12	12 15	8 27	9 11	9 34	10 18	9 51	10 35	11 40	12 23	8 30											
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré		11 51	12 40	7 36	8 34	11	11 58	1 15	2 13	8 20	12 34	6 20	11 19								
5 30	6 5	5 20	5 50	7	7 28	7 25	7 55	7 40	8 15	8 16	8 42	7 33	12 34	6 20	11 19								
7 40	8 15	8 16	8 42	10 10	10 38	8 49	9 15	11 30	11 58	10 30	11 16	11 58	12 34	6 20	11 19								
1 1	1 28	12 10	12 36	2 30	2 58	1 40	2 6	2 32	5 20	5 31	5 57	6	7 15	7 54	9 22								
4 52	5 20	3 19	3 36	5 24	5 56	5 31	5 57	5 35	6 50	6 26	7 40	7 28	7 40	8 6	9 22								
5 24	5 56	3 19	3 36	5 24	5 56	5 31	5 57	5 35	6 50	6 26	7 40	7 28	7 40	8 6	9 22								
8 30	8 58	9 10	9 36	8 30	10 28	10 40	11 6	12 30	1 5	—	—	Setil	Vendas Novas	Setil	4 58	8 25	4 15	7 8	10 30	11 40	9 30	10 37	
Mais os de Cascaes, excepto os ●	10 22	10 40	11 6	12 30	1 5	—	—	1 5	—	—	—	8 30	10 31	11 50	3	3 50	7 5	8 10	9 58	Portimão	Tunes	Portimão	
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré		1 15	7 15	6	7	1 16	9 56	10 32	11 16	● 4 45	3 18	8 50	2 40	11 38	12 12	7 20	8 8	1 15	11 15	1 15	1 57
8 10	9 3	● 8	8 46	9 10	9 46	● 8 56	9 32	9 45	10 38	9 15	10 5	● 4 45	3 18	● 8 50	2 40	2 53	3 44	10 40	11 12	2 30	9 44	7 50	10 24
9 10	9 3	● 8	8 46	9 10	9 46	● 8 56	9 32	9 45	10 38	9 15	10 5	● 4 45	3 18	● 8 50	2 40	8 50	9 27	3 51	3 44	1 15	1 15	1 15	5 27
9 45	10 46	● 8 56	9 32	10 45	10 38	9 15	10 5	10 45	11 52	10 50	11 52	● 5 30	11 16	● 5	10 50	9 20	12 45	1 15	1 15	1 15	1 15	1 15	1 57
10 40	11 16	● 5 30	10 32	10 40	11 16	● 5 30	10 32	10 45	11 52	10 50	11 52	● 5 30	11 16	● 5	10 50	9 20	12 45	1 15	1 15	1 15	1 15	1 15	1 57
10 45	11 22	● 11 26	12 2	11 22	12 2	● 11 26	12 2	11 22	12 26	11 22	12 26	● 5 30	11 16	● 5	10 50	9 20	12 45	1 15	1 15	1 15	1 15	1 15	1 57
1 40	2 16	12 15	12 36	1 40	2 16	12 15	12 36	1 40	2 16	12 15	12 36	● 5 30	7 47	8 45	6 25	11 38	12 12	7 20	8 38	1 15	1 15	1 15	1 57
1 45	2 52	1 50	2 54	1 45	2 52	1 50	2 54	1 45	2 52	1 50	2 54	● 5 30	7 47	8 45	6 25	11 38	12 12	7 20	8 38	1 15	1 1		



Royal Mail Steam Packet Company

Em 27 de Abril sairá o paquete THAMES para
Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores teem magnificas accomodações para passageiros.—Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas.—Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES

EM LISBOA:—JAMES RAWES & C.^a-R. dos Capellistas, 31, 1.^o

NO PORTO:—TAIT & Co.-R. dos Ingleses, 23, 1.^o

Vapores a saír do porto de Lisboa

Africa Occidental com escala por Madeira e Cabo Verde



Vapor portuguêz **AMBACA**. Sairá a 22 de abril. Empresa Nacional de Navegação R. d'El-Rei, 85.

Africa Occidental e Oriental



Vapor portuguêz **PORUGAL**. Sairá a 1 de maio. Empresa Nacional de Navegação, R. d'El-Rei, 85.

Amsterdam



Vapor alemão **KONING WILLEM II**. Sairá a 22 de abril. Agentes, Ernst George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o

Bahia, Rio de Janeiro e Santos



Vapor alemão **ANTONINA**. Sairá a 20 de abril. Agentes, Ernst George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o

Barcelona, Cete e Marselha



Vapor frances **SAINT LUC**. Sairá a 22 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o

Bordeos



Vapor frances **AMAZONE**. Sairá a 28 de abril. Sociedade Tortades, Rua Aurea, 32, 1.^o

Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires



Vapor frances **CORDILLÈRE**. Sairá a 23 de abril. Sociedade Tortades, Rua Aurea, 32, 1.^o

Genova, Port Said, Singapura, Batavia e Soerabaya



Vapor alemão **KÖENIG WILLEMI**. Sairá a 23 de abril. Agentes, Ernst George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o

Gibraltar



Vapor inglez **IBERIA**. Sairá a 22 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o

Glasgow



Vapor inglez **BARON GARIOCH**. Sairá a 25 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, C. do Sodré, 64, 1.^o

Glasgow



Vapor inglez **BARONKELOIN**. Sairá a 2 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, C. do Sodré, 64, 1.^o



Hamburgo



Vapor alemão **ASUNCION**. Sairá a 21 de abril. Agentes, Ernst George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o

Hamburgo



Vapor alemão **YPIRANGA**. Sairá a 23 de abril. Agentes, Ernest George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o

Hamburgo



Vapor alemão **CAP VILANO**. Sairá a 24 de abril. Agentes, Ernst George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o

Havre, Hamburgo e Nova York



Vapor alemão **LA PLATA**. Sairá a 27 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros 10, 1.^o

Iquitos



Vapor inglez **HUAYNA**. Sairá a 24 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, T. da Ribeira Nova, 26, 1.^o

Liverpool e Nova York



Vapor espanhol **ISLA DE LUZON**. Sairá a 30 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o

Liverpool (La Pallice)



Vapor inglez **ORITA**. Sairá a 28 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o

Londres via Havre



Vapor inglez **BRITANNIA**. Sairá a 20 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o

Madeira, Pará e Manaus



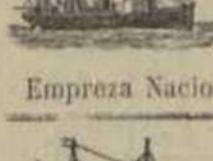
Vapor inglez **LANFRANC**. Sairá a 18 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 2.^o

Madeira, Pará e Manaus



Vapor inglez **ANSELM**. Sairá a 28 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, T. da Bibeira Nova, 26, 1.^o

Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico e Faial



Vapor portuguêz **S. MIGUEL**. Sairá a 20 de abril. Empreza Nacional de Navegação, R. d'El-Rei, 85.

Mediterraneo e Levante



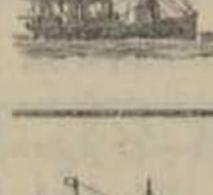
Vapor alemão **STAMBUL**. Sairá a 26 de abril. Agentes, Ernst George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o

Nova York



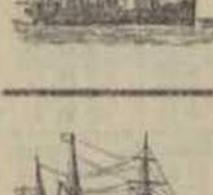
Vapor alemão **INGELFES**. GEN. Sairá a 20 de abril. Agentes, Ernst George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o

Paranaguá, S. Francisco, Rio Grande do Sul, Petrópolis e Porto Alegre



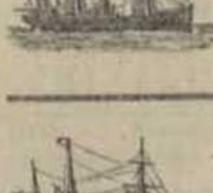
Vapor espanhol **SANTA CATARINA**. Sairá a 21 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Valparaíso



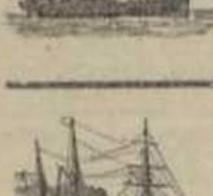
Vapor inglez **ORTEGA**. Sairá a 28 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o

Port Said, Singapura, Manila, China e Japão



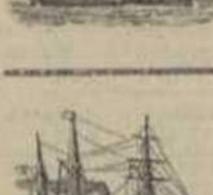
Vapor espanhol **ALICANTE**. Sairá a 22 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o

Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires



Vapor frances **YANG-TSÉ**. Sairá a 26 de abril. Sociedade Tortades, Rua Aurea, 32, 1.^o

Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires



Vapor alemão **CAP ORTEGA**. Sairá a 26 de abril. Agentes, Ernst George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o

Rotterdam e Antuerpia



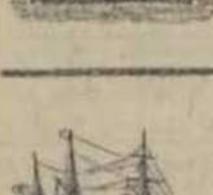
Vapor alemão **HESTIA**. Sairá a 20 de abril. Agentes, Ernst George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o

Tanger, Marselha e Nápoles



Vapor alemão **PRINZEREGENT**. Sairá a 19 de março. Agentes, Ernst George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o

Vigo, Liverpool, Paris, Londres, Nova York e Boston



Vapor inglez **ANTONY**. Sairá a 19 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 2.^o

Vigo, Liverpool, Paris, Londres, Nova York e Boston



Vapor frances **AMBROSE**. Sairá a 29 de março. Agentes Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

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

2.^a AMPLIAÇÃO DA TARIFA ESPECIAL P. N.^o 9—PEQUENA VELOCIDADE MERCADORIAS DIVERSAS

(APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 18 DE MARÇO DE 1909)

A partir de 15 de abril de 1909, a tarifa especial P n.^o 9, de pequena velocidade, em vigor desde 1 de outubro de 1905 e a sua primeira ampliação, de 10 de agosto de 1908, para transporte de **mercadorias diversas**, entre varias estações d'estas linhas e das da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, poderá ser applicada a qualquer estação não indicada na tarifa, mas situada entre duas n'ella designadas, sendo os portes estabelecidos pelo preço correspondente á estação immediata mais distante, sempre que a taxa assim estabelecida seja inferior á resultante da ligação das tarifas geraes ou especiaes internas de cada rēde.

Desde a mesma data é reduzido a 100 kilogrammas ou pagando como tal, o minimo de expedição de 500 kilogrammas ou pagando como tal, estabelecido n'aquella tarifa para todas as mercadorias a que ella attende.

Ficam em vigor as condições da referida tarifa especial P n.^o 9, de pequena velocidade, em tudo que não seja contrario ás disposições da presente ampliação.

Lisboa, 13 de março de 1909.

O Engenheiro Director
António Lourenço da Silveira.

Exp.º n.^o 1:389