

Gazeta dos Caminhos de Ferro

12.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 516

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

Engenheiro-consultor

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção

CHRISTIANO TAVARES, official do exercito

Redactor effectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador effectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro.

COMPOSIÇÃO

Tipog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Albegoaria, 27

LISBOA, 16 de Junho de 1909

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegrafico CAMIFERRO

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste — 4.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 13, pequena velocidade, e 1.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 15, pequena velocidade.

SUMMARIO

	Paginas
A linha de Portalegre, por J. Fernando de Souza	177
Uma excursão a Traz-os-Montes, (Conclusão) por Mello de Mattos	179
Tarifas de transporte	181
Serviço de Banhos	182
Viagens de Verão	182
Guide de Espagne et Portugal	183
A proposito do Cincoentenário — LXI	183
Notas de viagem — O «record» das exposições — A pratica Albion — A Cidade Branca — «Make money» — A exploração do Flip Flap	184
Automobilismo — Espanha — França	185
Traction electrica — Espanha — Italia	185
Assembleia Geral da Companhia Real	185
Linhas portuguezas — Officina de creosotagem — Vagões frigorificos — Pedras Salgadas a Vidago — Apeadeiros de Leões e Reprezas do Sul e Sueste — Estação de Livração — Valença a Monsão — Regoa a Lamego — Estação da Alfandega do Porto	188
Desgraças do Ribatejo	188
Parte financeira	188
Carteira dos Accionistas	189
Boletim Commercial e Financeiro	189
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	189
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	189
Linhas estrangeiras — Espanha	190
Companhia da Beira Alta — Relatorio do Conselho de Administração (Continuação)	190
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal	191
Avisos de serviço	191
Agenda do Viajante	192
Horario dos comboios	192

A linha de Portalegre

Ficou pendente da discussão das camaras uma proposta de lei destinada a facilitar a construcção da linha de Portalegre. Era uma providencia simples, de incontestavel interesse publico, que não podia soffrer opposição justificada; tanto bastou para que ficasse no limbo parlamentar, sacrificada á esterilidade das discussões politicas.

Entretanto, o honrado industrial que se abalançara a tomar sobre si a concessão da linha e que tanto se tem empenhado pela fazer construir, mandava refazer o projecto para o accommodar ás condições technicas estipuladas para a via larga, e ao mesmo tempo deixava quasi concluida a infraestrutura do 1.º lanço, de 18 kilometros, entre Estremoz e Souzel. As difficuldades que tem feito malograr as suas multiplas tentativas para angariar capitães n'um periodo da nossa agitada vida publica tão pouco propicio a emprehendimentos financeiros, são bem conhecidas.

Durante largos annos entendeu-se, e bem, que era preciso o Estado amparar com a maxima benevolencia a iniciativa privada em materia de construcção de caminhos de ferro, em que os riscos são certos e os proventos incertos para o capital sem auxilios valiosos do Estado.

Nous avons changé tout cela. Ao presente muitos dos nossos homens publicos entendem que um concessionario de caminhos de ferro é um Judas de Alleluia, para com o qual todos os rigores são poucos, todas as delongas jus-

tificadas, até que para esgarmento dos vindouros perca os capitães já comprometidos.

Ilaja em vista a edificante historia dos caminhos de ferro do Alto Minho, a demora na resolução sobre a exploração da linha de Portalegre... e outros casos não menos edificantes.

Deixemos esse capitulo da historia triste da nossa administração para dar noticia do projecto da linha entre Extremoz e Portalegre, elaborado pelo habil conductor o sr. José Bonança.

Foi a linha dividida em 2 secções e cada uma d'estas em 4 lanços, com as designações e extensões seguintes:

1.ª secção — Extremoz a Alter do Chão:

1.º lanço — Extremoz a Souzel	18.144 ^m ,49
2.º » — Souzel a Fronteira	18.024 ,50
3.º » — Fronteira a Cabeço de Vide	10.280 ,60
4.º » — Cabeço de Vide a Alter do Chão	11.552 ,20

2.ª secção — Alter do Chão a Castello de Vide:

1.º lanço — Alter do Chão á rib.ª da Enfermaria	15.186 ^m ,80
2.º » — Ribeira da Enfermaria a Fajardos	10.490 ,60
3.º » — Fajardos a Arieiro	10.740 ,30
4.º » — Arieiro a Castello de Vide	13.943 ,70

Total..... 108.363^m,19

A extensão da linha segundo o projecto de via reduzida era de cerca de 102 kilometros.

Houve, pois, um augmento de 6 kilometros para a via larga, apesar de não ter sido excedido o limite de 16^m/m das inclinações, inferior ao de 20^m/m que o contracto facultava.

Nenhuma curva tem raio inferior a 300^m, apesar de ser permitido descer até 200^m, o que demonstra as boas condições em que a linha foi traçada, tornando possivel uma exploração mais economica.

1.ª secção:

1.º lanço — Extremoz-Souzel. — Tem já a infraestrutura quasi concluida; daremos, pois, d'elle noticia mais succinta. A linha desce quasi sempre para vencer os 127^m,76 de differença entre as cotas extremas do lanço.

Os alinhamentos rectos sommam 13.504^m,43 e as curvas 4.640^m,06, sendo 2.457^m,41 com raios de 300^m e 2.482^m,65 com raios de 400^m a 1:000^m.

Os alinhamentos entre curvas de sentido contrario não são em parte alguma inferiores a 100^m; o mesmo succede em todos os lanços, sendo pois ocioso repetir este pormenor ácerca de cada lanço.

Em perfil os patamares sommam 6.700^m,75, as rampas 1.614,24 e os declives 9.829^m,50, dos quaes 9.401^m,16 com inclinações entre 14 a 16^m/m.

Das rampas só uma com 335^m,76 é superior a 14^m/m. Sae a linha da estação de Extremoz e tem uma estação em Souzel ao kilometro 17.850.

Ao kilometro 8,800 ha um extenso patamar em alinhamento recto que permite estabelecer uma paragem intermedia.

As terraplenagens são em geral insignificantes, haven-

do apenas 2 trincheiras e 5 aterros de cota superior a 6^m, e todos curtos.

As obras de arte também não têm importância, não havendo senão 1 pontão de 4^m, 2 de 2^m, 38 aqueductos de 0^m,60 a 1^m, e 1 passagem inferior.

Ha 21 passagens de nível e 6 casas de guarda.

O patamar da estação de Souzel mede 465^m em alinhamento recto.

2.^o lanço — *Souzel a Fronteira*. — Os alinhamentos rectos sommam 11.605^m,90 e as curvas 6.418^m,60, sendo 1.317^m,27 com raios de 400^m a 1.000^m e 5.301^m,33 com raios de 300^m.

A linha continua a descer desde o extremo do 1.^o lanço até ao Ribeiro das Mulheres com um desnível de 49^m,13 em 3.500^m; ondula depois ligeiramente, conservando-se na mesma cota média até transpor a Ribeira de Souzel, subindo depois 20^m á portella para descer 10^m até á Ribeira de Lupe e depois de uma ligeira subida mantem-se quasi á mesma cota até á estação de Fronteira, terminando o lanço pouco além.

O lanço tem 5.981^m,40 em patamar, 5.041^m,10 em rampa de inclinação média de 13,83^m/_m, e 7.002^m,00 em declive de inclinação média de 14,01^m/_m.

A diferença de nível entre os extremos do lanço é de 29^m,09.

Apesar de predominarem as inclinações de 16^m/_m, este lanço encontra-se em boas condições de tracção.

Os movimentos de terra são mais importantes que no lanço anterior, sem serem grandes. Os aterros de cota superior a 5^m são 9 e as trincheiras 7, quasi todas curtas.

As excavações medem 218.021^m³ ou 12.100^m³ por metro corrente, havendo 86.029^m³ a transportar em vagonete a 630^m³ e 16.639^m³ á machina a 1.773^m³.

As obras de arte consistem em 1 pontão de 2^m, 1 de 3^m, 1 de 4^m, 3 de 6^m, 1 ponte de 8^m e 1 de 20^m, e 22 aqueductos de 0^m,60 a 1^m.

Ha 12 passagens de nível e 5 casas de guarda.

Contou-se com o apeadeiro de Santo Amaro ao kilometro 11.050 em patamar de 513^m,90 e com a estação de Fronteira ao kilometro 16,400 e um patamar de 771^m,20, tendo n'um extremo uma curva de 600^m.

As expropriações sommam 6:353\$833 réis.

3.^o lanço — *Fronteira a Cabeço de Vide*. — Desde o começo do lanço desce-se em declive de 16 ^m/_m 57^m,99 na extensão de 3.624^m para attingir um extenso patamar de 1412^m,4, no qual se transpõe a Ribeira Grande de Fronteira com uma ponte de 60^m, e sobem-se em seguida 38^m,78 até á portella do Freixo, continuando com ligeiras ondulações quasi no mesmo nível até o fim do lanço, onde se encontra o patamar de 658^m,9 da estação de Cabeço de Vide, unica do lanço.

Os alinhamentos rectos sommam 5.100^m,50 e as curvas 5.180^m,10, sendo 467^m,22 com raios de 400^m a 1.000^m, 73^m,54 com raio de 350^m e 4.639^m,34 de 300 metros.

Em perfil ha 2.919^m,40 de patamares, 4.539^m,20 de declives com a inclinação média de 16, ^m/_m 2.822^m de rampas com a de 15^m/_m,30.

Não são grandes as terraplenagens, havendo 7 aterros e 8 trincheiras de cota superior a 5^m, todas de pequena extensão. As excavações sommam 200.841^m³ ou 19^m³ por metro corrente havendo 9.115^m³ em vagonete a 566^m³ a 26.676^m³ á machina a 1.798.

As obras de arte reduzem-se a 1 pontão de 2^m, 1 de 6^m, á ponte de 60^m, e 20 aqueductos de 0^m,60 a 1 metro.

As expropriações importam em 2:801\$697 réis.

4.^o lanço — *Cabeço de Vide a Alter do Chão*. — Este lanço sobe quasi sempre com varias inclinações, vencendo-se 68^m,71 de desnível entre os extremos.

Os alinhamentos rectos sommam 6.843^m, e as curvas 4.709^m,20, sendo 980^m,75 com raios de 400^m a 1.200^m 71^m,42 com 350^m e 3.657^m,03 com 300^m.

Os patamares sommam 4.309^m,80, os declives 1.904^m

com a inclinação média de 5, ^m/_m 49 e as rampas 5.338^m,40 com a de 14^m/_m,80.

As terraplenagens são insignificantes.

O volume das excavações é de 100.065^m³ ou 8^m,60 por metro corrente, havendo 3 aterros e 2 trincheiras curtas de cota superior a 5^m. Ha 24.465^m³ a transportar em vagonete a 582^m³ e 4.829^m³ á machina a 2.000^m.

As expropriações importam em 3:430\$535 réis.

As obras de arte reduzem-se a 1 pontão de 2^m, 1 de 4^m, 1 de 6^m, 1 de 8^m, e 14 aqueductos de 0^m, 6 a 1 metro.

Ha 8 passagens de nível e 3 casas de guarda. No fim do lanço fica a estação de Alter em patamar de 738^m,50 e alinhamento recto.

2.^a secção:

1.^o lanço — *Alter do Chão a Ribeira da Enfermaria*. — São ligeiras as ondulações do perfil, havendo apenas 30^m,84 de desnível entre os extremos do lanço.

Os alinhamentos sommam 9.261^m, e as curvas 5.925^m,80 sendo 4.642^m,97 com raios de 400^m a 1.000^m, 107^m,33 com 350^m e 1.175^m,50 com 300^m.

Em perfil ha 5.404^m,80 de patamares, 5.724^m,30 de declives com a inclinação média de 1^m/_m,3 e 4.057^m,70 de rampas com a de 1^m/_m,1.

As expropriações sommam 3:817\$976 réis.

As excavações attingem 178.312^m³, sendo 17.625^m³ em vagonetes a 872^m³ e 19.948^m³ á machina a 2.946^m.

O volume médio é de 11^m³,7 por metro corrente.

As obras de arte são: 4 pontões de 2^m, 2 de 4^m, 2 de 6^m e uma ponte de 20^m na ribeira da Enfermaria, uma de 40^m na de Linhares, uma de 30^m na de Yogudor e 25 aqueductos de 0^m,40 a 1^m.

Ha 18 passagens de nível e 6 casas de guarda. Ao K. 12,500 do lanço a linha passa sobre a de Leste com a cota de 8^m,15, vindo estabelecer-se a estação commum ás duas linhas, *Crato-Naves*, em patamar de 485^m,20 e alinhamento recto. E' esta a unica estação do lanço.

2.^o lanço — *Ribeira da Enfermaria a Fajardos*. — N'este lanço sobe-se quasi sempre com ligeiras inclinações, havendo 75^m,34 de diferença de nível entre os extremos.

Os alinhamentos rectos sommam 6.753^m,90 e as curvas 3.736^m,70, sendo 2.769^m,65 com 400 a 1.000^m de raio e 967^m,05 com 300^m.

Em perfil ha 3.484^m,90 de patamares, 988^m,20 de declives com a inclinação média 13, ^m/_m 34 e 6.017^m,50 de rampas com a de 14^m/_m,37.

As expropriações representam 3:382\$090 réis.

O volume de excavações é de 128.890^m³, ou 12^m³,200 por metro corrente, sendo apenas 2.412^m³ transportados em vagonete a 529^m.

Ha 11 aterros e 6 trincheiras de mais de 5^m.

As obras de arte são: 1 pontão de 2^m, 5 de 4^m, 1 de 6^m, uma ponte de 20^m na ribeira de Sada e outra de 20^m na de Lixoza e 32 aqueductos de 0^m,60 a 1^m.

Ha 12 passagens de nível e 4 casas de guarda.

Não ha no lanço nenhuma estação nem apeadeiro.

3.^o lanço — *Fajardos ao Arieiro*. — E' n'este lanço que se accentua a subida para Portalegre, vencendo-se 142^m,60 de desnível entre os extremos.

Os alinhamentos rectos sommam 6.664^m,60 e as curvas 4.075^m,70, sendo 263^m,74 com raios de 400^m a 1.000^m e 3.811^m,96 de 300^m.

Em perfil ha apenas 1.297^m,80 de patamares a 9.442^m,50 de rampas com a inclinação média de 15,18^m/_m.

As expropriações importam em 5:963\$950 réis.

O volume d'excavações é de 154.886^m³ ou 14^m³,400 por metro corrente, havendo 12.364^m³ a transportar em vagonete a 957^m.

Ha 8 aterros e 7 trincheiras de cota superior a 5^m.

As obras de arte são: 5 pontões de 2^m, 1 de 4^m, 1 de 6^m, uma ponte de 40^m, um viaducto de 80^m com 26^m de altura, outro de 120^m com 16^m e 1 tunel de 100^m.

Estas quatro obras de arte estão reunidas em 2.200^m proximo da estação de Portalegre, sendo este o unico troço difficil da linha.

Ha ainda 26 aqueductos de 0^m,60 a 1^m.

As passagens de nivel são 13 com 7 casas de guarda.

Ha uma passagem inferior.

A estação de Portalegre, unica no lanço, fica ao K. 9.250 em patamar de 481^m,30 e em alinhamento recto, junto da cidade e a par da avenida.

4.º lanço — *Arieiro a Castello de Vide*. — No começo do lanço descem-se 48^m, mantendo-se depois a linha de nivel com ligeiras ondulações de perfil. O extremo do lanço está 50^m,50 abaixo da origem.

Os alinhamentos rectos sommam 10.751^m,30 e as curvas 3.192^m,40 apenas, sendo 2.497^m,66 com raios de 400^m a 1.000^m e 694^m,76 com 300^m.

Ha 3.389^m,50 em patamares, 7.394^m,40 em declives com a inclinação media de 12^m/m,64 e 3.159^m,80 de rampas com a de 12^m/m,64.

As expropriações importam em 5:006\$456 réis.

As terraplenagens medem 108.646^m³ de excavações ou 7.800^m³ por metro corrente, havendo 26.013^m³ a transportar em vagoneite a 909^m e 2.941^m³ á machina a 1.939^m.

Ha 4 aterros e 3 trincheiras de cota superior a 5^m.

As obras de arte são 1 pontão de 2^m, 2 de 4^m, 1 de 6^m, uma ponte de 20^m na ribeira de Niza e 36 aqueductos de 0^m,60 a 1^m.

Ha 13 passagens de nivel com 6 casas de guarda.

O lanço termina na estação de Castello de Vide, do ramal de Cáceres.

Das excavações previstas nos sete lanços a construir, 270.859^m³ são em rocha dura, 227.327^m³ em rocha branda e 351.278^m³ em terra compacta.

A distribuição das estações na linha é a seguinte:

	Distancia á vi. gem	Entre estações
Extremoz	0 k	0 k
Souzel	17,850	17,850
Santo Amaro (ap.)	29,240	11,390
Fronteira	34,540	5,300
Cabeço de Vide	45,870	11,330
Alter do Chão	57,250	11,380
Crato-Naves	71,650	14,400
Portalegre	92,820	21,170
Castello de Vide	108,070	15,250

A distancia media das estações é de 13^{km},5, devendo portanto ser diminuida, não só para facilitar o accesso do trafego á linha, especialmente de productos agricolas, como para commodidade da exploração, sendo inadmissivel uma distancia superior a 21 kilometros entre estações.

São necessarias mais 4 paragens pelo menos, uma entre Extremoz e Souzel, outra entre Alter e Crato-Naves, a terceira entre Crato-Naves e Portalegre e a quarta entre Portalegre e Castello de Vide, para o que ha patamares. Por essa forma descerá a distancia media entre estações a 9 kilometros. No troço de Casa Branca-Villa Viçosa a distancia media é de 7,700 kilometros.

A descripção succinta que fizemos do projecto mostra que a linha de Portalegre é de facil construcção até Castello de Vide, salvo 2 kilometros junto de Portalegre, podendo-se computar o seu custo medio, com os juros no periodo da construcção, em 15:000\$000 réis, bastando pois a annuidade de 900\$000 réis para juro e amortização.

Dados os elementos de trafego com que pode contar, o seu rendimento proprio e o augmento do da linha do sul, pelo que n'esta determinarão as relações do Alto Alentejo com a região que lhe fica ao sul, o rendimento liquido será seguramente superior áquella annuidade.

Basta que o Estado tome o compromisso de pagar

essa quantia como minimo do rendimento liquido da linha para assegurar a sua construcção pelo actual concessionario, que assim consegue haver o capital preciso, sem que d'essa combinação resultem encargos para o Estado.

E' essa a economia do projecto pendente nas camaras.

Quando haverá n'esta terra parlamento que cuide das questões economicas e não malbarate o tempo e as forças em politiquices?

J. Fernando de Souza.



Uma excursão a Traz-os-Montes

(Conclusão)

Meu caro Mendonça e Costa:

Já que os leitores da *Gazeta* não protestaram contra a minha prosa, continuo a contar o que se passou na excursão da Associação dos Engenheiros, que deixei no ponto em que chegavamos a Bragança e onde tinha o prazer de encontrar na estação o dr. Abilio Beça, que de ha muito não via, e empregados de obras publicas que serviram comigo em Beja, o Jayme Senna e o Cruz.

Já era noite velha quando parou o comboio em Bragança e o collega Lopes Monteiro troçava da pressa que eu tinha em ver o Fervença. Neptuno honorario que hoje sou, porque dos Neptunos effectivos só tínhamos o prazer de contar o collega Cordeiro de Sousa entre os excursionistas, gosto ainda de travar conhecimento com as correntes de agua do paiz, que tão desprezadas estão, de que tão pouco caso se faz e a que tão maus tractos dão os proprietarios marginaes, que ellas se vingam correndo inuteis, sem que haja quem lhes aproveite nem a força motriz, nem as propriedades fertilizantes da irrigação e do enateiramento.

Reservei para o dia seguinte a visita á cidade; mas, a despeito de querer ser madrugador, outros houve que antes de mim andavam já percorrendo as calçadas á portugueza, que é o piso mais desagradavel que conheço e que, talvez por isso, se usa em todos os nossos povoados. Não me lembro onde é que li que no foral de Coimbra do tempo dos affonsinhos se prescrevia que se desse um par de sapatos ao rei quando visitasse a cidade, por serem em demasia ponteagudos os burgaus das suas calçadas, de onde concluo que, se é moderno o termo *confortavel*, é velha como a monarchia a ideia a elle ligada.

Burgau, que é a unica palavra que me recordo do texto a que me refiro e que nunca mais voltei a encontrar, certamente vem de *burgo*, termo que trezanda a germanico, mas deixo sem demora esta erudição philologica, porque é Bragança uma das poucas terras do paiz que possui um erudito estudo a ella relativo e que se encontra nos numeros 3.º e 4.º da 17.ª série do Boletim da Sociedade de Geographia (annos de 1898-1899).

Esta referencia, que me dá ares de sabio devo a ao meu illustre collega sr. Alfredo Veiga, porque a falta de um indice geral dos artigos publicados no vasto repatorio que constitue o boletim da Geographica muitas vezes faz com que se não recorra a informações interessantes que encerra aquella publicação.

Da copiosa noticia que no alludido Boletim publicou o erudito capitão do exercito sr. Albino dos Santos Pereira Lopo apenas retenho uma passagem cuja exactidão tive ensejo de verificar. Escreve o illustre official «os seus habitantes são de caracter docil, bondoso e hospitaleiro» e bem o provam até deixando de parte o mau costume de que fala um tal José Antonio de Sá, cuja obra bem merece ficar inédita, como nos diz o sr. Pereira Lopo que ella se encontra. De facto, o sobredito Sá conta que as mulheres de Bragança se escondiam por detraz das rotelas apertadissimas das janellas e se, abrindo-as, «muito pouco e com muita cau-

tella» eram avistadas por algum homem, deviam fugir, sob pena de serem «reputadas inhonestas». E aquelle Sá é capaz de applaudir este costume, na tal obra que bem merece não ser publicada, ainda que por mais não seja por causa de aquella *inhonestidade* de usar um adjectivo que tanto custa a pronunciar.

E demais um collega de barba á Guise, d'aquelle loiro dos quadros de Ticiano e de Veronesio, bem concorda commigo, porque, ao ouvirmos a *ouverture* do Rienzi admiravamos, em frente de nós, á janella, quem não receava as censuras do Sá. Regalavamos assim a vista e os ouvidos.

Mas esta *ouverture* é a prova provada da amabilidade dos brigantinos. Representa a paciência com que o sr. Pereira Lopo aturava as nossas perguntas, enquanto visitavamos o museu e a cidadella, ou com prazer artistico contemplavamos a janella em ogiva geminada da torre de menagem, ou as columnas da porta principal da igreja de Santa Maria, ou os tectos em estylisação arabe da capella mór da igreja de S. Bento, ou ainda as pinturas que recordam no tecto de esta igreja as do templo de S. Roque.

Só o muzeu de Bragança dá não poucas horas de prazer intellectual ao rebuscador de antigualhas.

Do muzeu tinha noticia pelo que em tempos lera no *Archeologo Portuguez* ⁽¹⁾ e não me esquecera de que um periodico de Bragança confessava com jubilo que se enganara ao augurar o ridiculo para réplica á proposta de se instituir um museu na bella cidade trasmontana. O dr. José Leite de Vasconcellos, referindo-se á criação do museu de Bragança, allude á opinião do illustre epigraphista berlinez dr. Emilio Hübnér, que affirma ser aquella região inexplorada mina de estudos archeologicos e, ao mesmo tempo, por conta propria, fala da porca que serve de embasamento ao pelourinho, classificando-a de monumento pre-romano.

Nas minhas notas ácerca do museu, aponteí tres photographias: a de um tumulo na capella de S. Braz em Villa Real, a da porta lateral da igreja matriz de Freixo d'Espada á Cinta e a de uma janella em Rebordãos, um desenho á penna, onde a esposa do meu amigo sr. Desiderio Beça representa a Anta de Carrazeda. Nas minhas pesquisas de livros, no museu, lá se me deparou o foral de D. Manuel com o frontispicio cheio de bellas illuminuras e, em modesto quadro, o foral de 1252 dado por D. Affonso III aos moradores das aldeias do termo de Bragança. Bem procurei junto da assignatura do bolonhez a designação *rex*, que tomara desde 1248, mas são fracos em demasia os meus conhecimentos paleographicos para decifrar tão vetusta escripta.

Azulejos antigos poucos foram os que vi, mas isso explica-se, porque do dominio arabe, apenas está no museu uma pedra insculpada. O clima trasmontano é aspero para os que veem do meio dia e o tecto da capella-mór de S. Bento bem pôde ter sido transportado de alguma outra do sul do paiz. Tanto mais plausivel é esta hypothese, quanto é certo que aquella igreja fazia parte de um convento de religiosas pertencentes á nobreza.

E ahí está como, mettendo-me a sacudir o pó dos seculos, deixei de lhe contar a historia da *ouverture* do Rienzi, que foi primorosamente executada pela banda regimental aquartellada na cidade. É a primeira maneira de Wagner aquella opera... mas o comboio vae partir para Foz Tua e é com saudade que deixo Bragança, esperando lá voltar, não sei bem quando.

Da linha contemplavamos a cidade esfumando-se lá no horisonte, viamos os terrenos graniticos succederem aos argilosos, os castanheiros elevarem-se frondosos e os lameiros a recordarem a cultura beirôa, tão conhecida do collega Paes de Faria.

Mas, no jantar em Foz Tua, resultou atrazarmos a nossa marcha, embora justificadamente, porque podemos to-

dos, em brinde entusiastico, saudar a Companhia Nacional e não esquecermos o sr. Verissimo, que tanta dedicação e competencia tem mostrado no serviço da linha.

Na Regoa, tivemos a surpresa agradável de encontrar o sr. ministro de Italia, o collega Affonso Cabral e o redactor effectivo da nossa *Gazeta*, a quem os Caminhos de ferro do Estado tanto devem, que falar de elles é recordar logo o nome prestigioso do conselheiro Fernando de Sousa

Partiamos da Regoa com enorme atrazo; mas, a despeito de tudo, chegavamos á tabella ás Pedras Salgadas. Enquanto uns collegas procuravam as malas, outros iam deitar-se e um não se dispensou de cear com appetite. Houve até quem lhe augurasse uma indigestão; mas, no dia seguinte, o collega que ceára estava, logo de manhã, no estabelecimento dos banhos, muito satisfeito, como quem levava a noite de um somno só, sem pezadellos, nem sonhos maus, que dizem que proveem de más digestões.

Não lhe falarei nem do estabelecimento balnear, nem do parque, que é todo um encanto, nem do formigão armado que se usou na construcção do novo estabelecimento, e só muito ao de leve recordarei a passagem em automovel do meu irmão Julio com alguns contemporaneos de elle em Coimbra, que tambem excursionavam.

Na surpresa do encontro achei a confirmação do «quem bem se quer bem se encontra».

Uma das grandes difficuldades das Pedras Salgadas é topar com o vendedor de postaes illustrados e a ponto tal que não tive meio de completar a minha collecção, a menos que não quizesse perder a ida até Vidago e a vista do traçado do prolongamento da linha. A passagem do valle do Corgo para o do Tamega é sobremodo difficil. Já a saída de Villa Real, para attingir a portella de Villa Pouca, patenteou a capacidade do collega Affonso Cabral.

O valle do Sabroso, entre as duas portellas de Villa Pouca e Sabroso, não tem grandes difficuldades de traçado, mas já o mesmo se não dá na descida do Reigaz, pelo valle da Oura, em lacetes continuados, formando *raquette*, que bem se percebe da estrada, de maneira que, por duas vezes passa a linha ferrea, á direita do *thalweg* e uma pela esquerda em nivel inferior á estrada de Chaves. Até á portella do Sabroso o valle é um encanto e mal se percebe como os homens tivessem o mau gosto, ante a feracidade do solo, de audarem por ali em guerras civis. No entanto assim succedeu ha menos de tres quartos de seculo. Na ida para Vidago, fica á esquerda o solar dos Canavarros, com a capella onde foi sepultado o general Macdonell. Hoje a casa nobre que serviu de quartel ao general escossez, e a capella caem em ruínas, que me fazem recordar a narrativa de Camillo Castello Branco na *Maria da Fonte* e aquelle singelo adeus de Ferreira Paes, que manda por Manuel Nicolau Osorio Pereira Negrão um abraço ao filho. Ante aquellas pedras denegridas de granito, ante aquella casa que abrigou o ultimo dia de quem vinha combater em paiz estranho pela causa que reputava da justiça e do direito, não pude deixar de pensar na estupidez dos combates em favor de regimens de governo. E ao mesmo tempo quasi que lamentava que houvesse ideaes e idealistas.

Idealistas fomos nós indo á conquista de terras longinquas, idealistas fomos querendo com Affonso de Albuquerque monopolisar a navegação e o commercio da India. Idealistas fomos partindo a devassar os segredos dos paizes desconhecidos do Sul da America e idealistas fomos sonhando com o imperio da Africa, com aquelle mappa-côr de rosa, que Cecil Rhodes e lord Salisbury rasgaram sem que a brutalidade da intimação nos despertasse do sonho de grandesas que continuamos a sonhar.

Depois de nós vieram os povos praticos, os que tomaram conta do terreno desbravado, do caminho sabido e que, depois de isso, ainda nos classificam de nação moribunda.

(1) Numero de janeiro-fevereiro de 1897.

Assim também na lucta entre os dois filhos de D. João VI, os idealistas foram os que perderam a saúde ou a vida nas persigangas de Plymouth, no desembarque nos Açores, nas inclemências do cerco do Porto, no ataque da Flecha dos Mortos, ou nos combates de guerrilhas por esse paiz fóra, ou nas marchas através das neves trasmontanas e das charnecas do Alemtejo para restaurar uma causa vencida. Os homens praticos e de tino foram os que se aproveitaram do regimen vencedor para reproduzir em proveito proprio o que chamavam ominoso regimen. E assim foram subindo e assim foram creando *commendas* que se representam por direcções e administrações vagamente hypotheticas de empresas que monopolisam aquillo que o padre Antonio Vieira chamava a sustancia da nação.

Com estes pensamentos tristonhamente nitzechianos ou pessimistamente shopenhauerianos achei-me em Vidago, onde logo os esquecia, ao encontrar-me com o empreiteiro da construcção da linha ferrea. Ha 19 annos que perderei de vista o André Pontvianne e via-o absolutamente na mesma, embora me referisse que um filho d'elle já está na batalha da engenharia. Cheio da mesma actividade e energia que desenvolvera na perfuração dos tunneis do Rodam, na Beira Baixa, ali estava em trajo de marchar para os estaleiros, onde sabe dominar e onde sabe dirigir como poucos.

Já os collegas iam para as obras do novo hotel de Vidago e já a hora do descanso acabara para o André Pontvianne; por isso nos separámos, mal tendo tempo de perguntar noticias das nossas familias.

O novo hotel de Vidago é um edificio enorme, de quatro andares, onde foram resolvidas engenhosamente não poucas difficuldades de construcção.

Claro está que o beton armado ali predomina na estrutura do interior, mas seria difficil que em algumas linhas encerrasse a descripção d'aquella obra, de que talvez ainda venha a falar algum dia.

No entanto devo dizer que um collega houve que examinou o projecto com minucia. Não contava achar-se em frente dos *marions*, quando se encaminhou para o barracão onde os guardam; esperava que ali se vendessem postaes illustrados e, para se vingar da propositada informação erronea que o obrigara a dar aquelles passos, viu todos os cortes e todas as plantas, contou todos os compartimentos, as salas, as arrecadações desenhadas, como se livesse que dar parecer ácerca da obra.

Agora vamos arrepiar caminho, voltavamos ás carruagens, subiamos o Reigaz, passavamos na portella de Sabroso, pernoitavamos ainda outra vez nas Pedras Salgadas, viamos de passagem a queda do Avelames junto á ponte e retomavamos o comboio, a parar em todas as estações. Iamos de corrida até á ponte do Corgo em Villa Real, depois de descermos em lacetes desde a Samardã, vendo de perfil, de frente, de tres quartos, de costas, em summa, de toda a maneira a cidade que se chama villa.

Depois contemplamos as encostas abruptas do Corgo e houve quem pedisse uns abetos e uns *chalets* para ter a illusão de que viajava na Suissa. Lá no fundo do valle lobrigavam-se as sementeiras de tabaco, que se fazem todos os annos, o que não deve beneficiar a *Nicotiana Tabacum*, a que em pequeno ouvia chamar *herva santa*, sem perceber-lhe as bondades que a faziam canonisar pelo povo.

E' possivel que os accionistas da Companhia dos Tabacos achem as excellências da tal herba, mas os que a queimam, esses certamente prefeririam denomina-la *herva do inferno*. Os fumadores mais enraivados que iam entre nós eram os que mais discutiam o nome a dar á planta e que mais mal diziam de ella ainda quando, depois de atravessar o Corgo, se viam dois comboios caminhando no mesmo sentido e dirigindo-se para os dois extremos da linha.

Em breve chegamos á Regoa, onde nos deixava um dos companheiros, que ia ver a sua casa de Lamego. E' o

que inicia a debandada. Outro o segue na Livração, mas os que não conhecem a linha de Amarante ficam encantados com a paysagem, com o Tamega correndo lá no fundo de encostas verdejantes, com a linha a torcicolar, cingindo-se o mais possivel ao terreno. De verdadeiro gozo espirital é o tempo que gastamos a olhar para a paysagem e, ao percorrermos a villa, ao repararmos na talha do tecto da sacristia de S. Pedro, ao examinarmos a fachada da igreja de S. Gonçalo e a ponte que fica logo á beira era o valle do Tamega o que mais nos lembrava.

E comtudo o sol, brilhando a valer, não se combinava com os excursionistas que photographavam. Ficavam na sombra todos os edificios com que pretendiam impressionar os saes de prata. Porisso, em breve fomos para o hotel, cujo dono nos quiz dar uma ideia clara de todo a sua pericia culinaria servindo-nos um jantar que satisfaria o apetite esfomeado de quatro vezes mais frades bernardos do que o total dos excursionistas.

A extensão de esta carta é um *dx* comparada com áquelle jantar e por isso collegas havia já que escreviam versos a encantadoras visinhas, que ficavam do lado do nascente, muito antes de se chegar ao meio de este *prandium-cœnaque*. E' esta a unica designação que posso dar áquelle repasto pantagruelico. Os romanos deixaram fama de grandes comilões, mas só juntando com um traço de união não usado em latim o nome de duas das comidas de elles é que consigo dar ideia do jantar amarantino.

Que o collega que ali nasceu, e que tão saudosas recordações deixou sem dúvida nas Pedras Salgadas, me perdoe a referencia a este ultimo jantar da excursão da Associação dos Engenheiros.

Depois de elle, iamo-nos approximando das nossas obrigações, da vida de todos os dias e por isso, no comboio, já alguns discutiam serviço, mas outros idealizavam os projectos da proxima excursão e a despedida do que nos abandonava em Cete, a recordação dos que já tinham ido para Lamego e Penafiel eram estímulo para planearmos uns dias de alegre camaradagem, de discussões technicas amenizadas com o riso descuidado dos mais novos, com os paradoxos dos mais antigos e até com uns remoques ao calculo integral com que não pôde concordar até agora o

Seu amigo muito agradecido

Mello de Mattos.



TARIFAS DE TRANSPORTE

Ampliação (4.^a) á especial n.º 13 do Sul e Sueste. — Esta modificação de tarifa amplia as condições de applicação da mesma a varios percursos e reduz, em diferentes sentidos, os preços n'ella fixados.

Tambem estipula um reembolso de 20 % ás remessas de carvão, das estações de Mora a Pavia para as de Barreiro e Lisboa, quando um mesmo expedidor faça, em seu nome, transportar 300 toneladas por anno.

Transportes fluviaes. — A ampliação que tambem hoje damos d'esta tarifa do Sul e Sueste estabelece um serviço novo, tal é o do caminho de ferro receber mercadorias em qualquer ponto da margem direita do Tejo, o que é de grande commodidade para os expedidores.

E não só essa commodidade em tempo, facilidade da expedição e garantia das mercadorias, mas o evitar a exploração de fragateiros.

A fragata completa com 20 toneladas, minimo, custará 8\$000 réis e o tempo de demora além do regulamentar, 500 réis por hora.

Como a mercadoria tem que ser pesada á expedição, no Barreiro, ahi se fixa o frete da fragata, sem contestação.

SERVIÇO DE BANHOS

Começaram a vigorar hontem 15 os serviços chamados «de banhos» que são, entre nós, os bilhetes com certa redução de preço e determinadas vantagens, servindo para excursões de verão, a pretexto de se utilisarem para as praias de banhos e estancias d'aguas thermaes.

Todos os serviços d'este anno são identicos aos do anno passado com pequenas ampliações de introdução de novas estações recentemente abertas, como as de Aldegallega, Mora e Vendas Novas, nas procedencias do Sul e Sueste, e como destinos, na rede da Companhia Real, o grupo Estoris e Cascaes, este introduzido a pedido dos habitantes d'esta ultima villa.

Estes bilhetes pela influencia que teem no desenvolvimento do movimento de passageiros nos caminhos de ferro, provam bem como o publico acolheria com entusiasmo a creação de serviços permanentes de bilhetes a preços reduzidos que lhe dessem um pouco mais de latitude do que os ordinarios de ida e volta, cujo praso de validade é muito restricto para que possam ser utilizados, mesmo para um modesto passeio.

A paragem em transito, que se usa por tanta parte, era um melhoramento a introduzir em todas as nossas linhas ferreas.

Com ella as administrações não só beneficiavam o publico como podiam até augmentar as suas receitas. Uma leve sobretaxa de 100 réis nos bilhetes ordinarios e mesmo de 200 réis nos de ida e volta, por cada paragem que se fizesse, seria disposição bem recebida pelo publico e as muitas sobretaxas dariam boa receita.

Bastava o effeito moral que essa pequena concessão fazia para ser de beneficos resultados.

Assim o passageiro sentir-se-hia, durante a viagem, em plena liberdade de se deter onde entendesse, o que hoje não succede, indo obrigado a fazer todo o percurso para o qual tomou bilhete.

Perigos de fraude, não vemos que os haja.

Se á chegada, isto é, á paragem e á partida, o bilhete é carimbado com a data em que a viagem se interrompeu, não ha possibilidade de ser utilizado mais que uma vez.

Assim o reconhece de ha muito a rede franceza de Orleans, o Estado Sueco, os caminhos de ferro russos e muitos outros.

Entre nós, nos bilhetes de ida e volta, já isso está em uso, mesmo sem sobretaxa, nas linhas do Minho e Douro, e o exemplo é bem digno do ser seguido.



VIAGENS DE VERÃO

Continuamos a responder aqui aos nossos consulentes sobre as excursões que pretendem fazer. E desta vez temos tres que vieram ao nosso consultorio, dos quaes um não pôde ser servido porque não se fez inscrever... como assignante.

O sr. J. F. F. de Lisboa diz-se nosso assiduo leitor (muito obrigado) mas... gratuito.

E' socio da Sociedade de Geographia e ali lê regularmente os nossos numeros e portanto, como tem que fazer uma excursão, vem consultar-nos.

Tenha paciencia, que não apanha resposta.

A Sociedade de Geographia tem mais de 6.400 socios e se todos seguissem o exemplo do sr. F. F. tendo que consagrar uma columna deste jornal a responder-lhe, precisavamos de 3.200 paginas ou mais, e pesando o nosso numero de 16 paginas, mesmo sem capa, 50 grammas, o numero em que respondessemos a todos os socios da Geographia pesaria 80 kilos.

Só em papel custaria cada exemplar cerca de 16\$000 réis.

Nunca o *New-York-Herald* chegou a este luxo.

As nossas informações são só para os nossos assignantes, nem podemos fazer excepções.

Gerant, de Genebra—quer saber como ha-de vir a Portugal e fazer aqui uma excursão de 30 dias.

Perfeitamente. Toma o caminho de Lyon, Avignon, Montpellier, Narbonne e entra em Espanha por Perpignan.

Cuidado com as bagagens na fronteira, porque a alfandega ahi é tudo quanto ha de mais primitivo. Revolvem as malas até ao fundo, vêem cada artigo por si, e se os factos não veem velhos e sujos como o de um mineiro, embirram que são novos e fazem pagar direitos.

Parece que por ali só pode entrar gente suja.

Parar em Barcelona, que é uma cidade importantissima e muito interessante. Dois dias bastam.

Seguir a Madrid no rapido da manhã, que chega ás 11,35 da noite.

Hotel moderno, hygienico, como pretende, não conhecemos outro senão o Grande Hotel, calle del Arenal 19.

Tres dias são suficientes para vêr a capital, e tomando o rapido das 9 da noite, ás 3.^{as}, 5.^{as} ou domingos, chega a Lisboa á hora do almoço.

Visita da cidade, Cintra e Mont'Estoril e Cascaes, seis dias.

Partida, pela linha do Oeste, a Alcobaca, onde vae almoçar e tem tempo para vêr o convento, ir de trem á Batalha, vêr o mosteiro e ir jantar e dormir a Leiria, no Hotel Liz.

No dia seguinte visita da cidade, e partida ás 3 horas, indo jantar e ficar em Coimbra.

Tem ahi um bello centro de excursões e bastante que vêr na cidade. Dois dias, pelo menos; quatro não seriam demais, mas fixemos dois.

Segue á Figueira, hotel Alliança, onde lhe basta um dia.

Pela linha da Beira vae a Luso, partindo ás 7^h,50 da manhã para almoçar no grandioso hotel do Bussaco. Verá que tão bem se sente ali que aprecia descansar, pelo menos dois dias.

Ao terceiro toma o comboio das 9 da manhã e passará na Pampilhosa para o rapido que o leva ao Porto, para que veja que tambem por cá temos comboios bons e expressos.

Dêmos tres dias para o Porto, que não são demais, e dois para ir a Guimarães e d'ahi seguir, em trem, a Braga e voltar ao Porto, de onde segue pelo Douro, isto é, pela linha que acompanha o pittoresco rio, á Regoa.

Empregando dois dias na viagem pôde ir até Villa-Real, para vêr um bocado da Suissa em Portugal.

Como em Villa Real não ha hoteis que possamos aconselhar-lhe, venha pernoitar na Regoa, hotel do Douro, que nos dizem ser *passavel*.

Sahindo da Regoa ás 3.^{as} ou 6.^{as} feiras ás 2,47' da tarde, chega a Salamanca proximo das 10 horas da noite. Tem restaurante para jantar no comboio.

Em Salamanca num dia pôde vêr tudo, e sahindo á noite pelo *sud-express*, está em San Sebastião ás 10 da manhã.

Conte com esse dia e o seguinte, e chegará á fronteira franceza um mez depois de ter deixado a França.

Para voltar á bella cidade do Lemán tem numerosos caminhos. Ou vae pelos Pyreneos, por Tarbes, Toulouse, tomar em Avignon a linha de Lyon, por onde veio, ou segue a Bordeus e d'ahi, por Limoges, tambem a Lyon, Bourg—e está em casa.

—O sr. Almeida, da Regoa, quer vir a Lisboa visitar Cintra, Cascaes, Setubal, Alcobaca e Batalha e pergunta se lhe convém tomar bilhete de excursão, da tarifa que publicamos no numero passado.

Como a tarifa mantem a disposição de não se cobrar

menos do que a tarifa geral, pelos pontos mais distantes, não lhe convém.

Mais lhe vale tomar bilhete «de banhos» a Porto, ahi outro bilhete de identico serviço a Setúbal, parando em Lisboa mediante a compra de senha, 200 réis, para tomar bilhete ordinario a Cintra e Cascaes.

Ao regresso de Lisboa vae pelo Oeste e com duas senhas de paragem vê Alcobaca, Batalha e Leiria.



Guide de Espagne et Portugal

Mais uma nova edição deste guia acaba de apparecer, pertencente á numerosa bibliotheca de viagens Guides Joanne, da casa Hachette & C.^{ie} de Paris.

O viajante que não se quer dar a profundos estudos sobre os paizes que vae percorrer, é nestes guias de viagem que se aconselha, que se instrue sobre o que tem a ver, sobre o caminho a seguir e os gastos a fazer, e um pouco tambem sobre a historia e as origens dos povos entre os quaes se propõe passar uns tempos.

E se para os allemães e os inglezes o Baedeker é o *vademecum* indispensavel, os francezes, os belgas, os italianos, a raça latina, emfim, prefere o Joanne que, mais resumido do que aquelle e obedecendo a um plano igualmente pratico, tem a vantagem das edições novas serem mais frequentes e o preço mais economico.

E' assim que, enquanto o Baedeker Espanha e Portugal custa 16 marcos, ou 20 francos, o Joanne custa metade.

Na nova edição o guia da peninsula foi completamente corrigido e posto em dia; a parte espanhola por mr. Mesnil com a collaboração dos srs. Paul Lefort, inspector de Bellas Artes, Eugenio Ochoa, de Madrid, Eugene Koettlitz engenheiro, de Barcelona, Armando Grébauval, sobre as Baleares etc.; e a parte portugueza pelo director desta *Gazeta* que a isso foi convidado por mr. Paul Joanne.

Traz por isso maior numero de cartas e plantas de cidades e edificios, e muito maior somma de esclarecimentos e detalhes sobre cada ponto ou itinerario.



A proposito do Cincoentenario

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

LXI

Paul Chapuy

Intelligente, activo no trabalho, de competencia incontestavel para o cargo que ia occupar na direcção geral da exploração da rede E. e N. de Portugal, o engenheiro Chapuy não foi acolhido com geral agrado pelo pessoal da Companhia.

Desde o começo do exercicio do seu cargo, foi-lhe attribuida a pouco leal conducta para com o seu antecessor pelos meios por elle empregados para o substituir.

Revelando desde logo o intuito de tornar quanto possivel vantajosa a sua situação superior, buscou todos os pretextos para, sob fórma de zelosa economia, prejudicar interesses legitimos conquistados por bons serviços e zelosa dedicação á Companhia, e que eram por esta remunerados.

A estas supostas medidas de zelosa defesa de interesses da companhia se opoz com justo fundamento o conselho de administração, baseado nas garantias que o convenio devia aos seus agentes que bem haviam merecido á gratidão da Companhia.

Paul Chapuy teve na cooperação dos agentes superiores do serviço de exploração elementos que lhe garantiram bom nome e credito no desempenho do seu cargo.

Tendo o engenheiro chefe do serviço de material e

tracção, Charles Alban, sido exonerado do seu cargo, foi substituido pelo antigo alumno da Escola Polytechnica de Paris, Jean Roca, cuja competencia era já reconhecida e tanto serviu para o bom funcionamento d'este importantissimo ramo do serviço de exploração ferroviaria.

O engenheiro Roca tinha para bem executar as suas novas resoluções technicas o auxilio do chefe das officinas Mattioti que, não só por seu merecimento pessoal como pelo muito que era e é estimado e respeitado pelo pessoal operario, constituia um elemento essencial para conseguir bom exito aos seus esforços de acção technica.

O sub-chefe do serviço de material e tracção, o engenheiro João Ferreira de Mesquita, havia entrado para o serviço da Companhia Real sob uma suspeita de apenas buscar meio de encontrar uma situação em que sem grandes esforços podesse obter a remuneração respectiva ao cargo.

Filho do conde de Mesquita, antigo parlamentar bem conceituado na politica; sobrinho do notavel homem de Estado Antonio Maria da Fontes Pereira de Mello; genro do respeitavel membro da exploração dos Engenheiros Portuguezes Cabral Couceiro; novo em idade e por todos estes motivos considerado um membro da sociedade portugueza mais apto para os gozos da vida do que para os afans do trabalho, a sua entrada ao serviço da Companhia Real foi para muitos considerada mais como um acto de favoritismo prestado á influencia de sua familia do que aos meritos do novel funcionario até então não patenteado.

A notavel indole de João Ferreira de Mesquita, a sua zelosa dedicação pelo mais arduo trabalho, a sua applicação conscienciosa e acertada no exercicio de seu cargo, e a sympathia desde logo conquistada pelo pessoal operario das officinas vieram desmentir as erradas apreciações que injustamente lhe eram attribuidas, e tornou o jovem engenheiro um dos mais habéis e conceituados agentes da Companhia Real.

Tendo o engenheiro Espregueira sido chamado a fazer parte da administração do Estado, foi substituido no cargo de engenheiro consultor da Companhia pelo eminente engenheiro Xavier Cordeiro.

Para engenheiro-chefe do serviço de via e obras, foi nomeado o engenheiro Vasconcellos Porto, secundado, como engenheiro sub-chefe, pelo engenheiro Ferreira de Mesquita que por este motivo deixou exercer o cargo de sub-chefe do serviço de tracção, em que foi substituido pelo engenheiro Vasconcellos Correia.

Tendo sido reformado o antigo chefe de contabilidade geral, Teixeira de Lemos, foi para este cargo nomeado o habil e activo antigo funcionario d'este serviço Castro Freire, que não só era já reputado um notavel guarda-livros commercial, mas bem cedo provou ser um perfeito chefe de contabilidade geral, que os francezes classificam de *comptable*, ou superintendente superior nas dificeis execuções de administração financeira da Companhia.

Este serviço havia sido criado em Lisboa pela applicação da lei que rege as sociedades industriaes, sendo o funcionamento financeiro proprio da Companhia effectuado em Paris sob a directa gerencia do *Comité* de Paris, e executado por um funcionario especial sob o titulo de *Comptable général* que fornecia para Lisboa os dados necessarios para cumprimento das estipulações da lei.

O honrado e bem reputado chefe superior de administração, o conselheiro Carrilho, deliberou reunir em Lisboa os até então separados serviços especial de contabilidade de exploração e geral financeiro da Companhia, e para esse fim não podia ter encontrado funcionario mais apto, dedicação mais devotada, competencia mais honrada do que a do novo chefe da contabilidade geral da Companhia, Castro Freire, cujo serviço e resultados de sua execução servem de norma e guia ás operações financeiras da Companhia que neste funcionario tem toda a confiança, dando justo apreço ao seu valor.



XVI

O «record» das exposições — A pratica Albion — A Cidade Branca — «Make mony» — A exploração do Flip Flap

Não é assumpto velho falar da exposição de Londres, porque ella vae repetir-se ainda por alguns annos.

A lucta entre os grandes paizes, por estas festas mundiaes, tem tomado o aspecto de uma perfeita batalha commercial.

Já a França, em 1900, quiz com o certamen das industrias apresentar a maior grandiosidade, e tão vasto o fez, tão multiplicado nas suas galerias, nas suas attracções, que não foi bastante o terço da população da Europa que ali foi, com um bom contingente da America, para encher e animar aquella enorme área, como correspondia ás aspirações da commissão organisadora.

Veio Chicago disputar-lhe o *record* com a sua *Worlds-fair* de 1904, mas, da mesma forma, tão monumentaes palacios, tão sumptuosas installações ficaram relativamente abaixo dos resultados praticos tirados pela respectiva empresa.

A Feira do Mundo teve que se limitar ao mundo novo do norte, como aquella consagrada phrase «o primeiro do mundo» já está concretisada ao mundo... Estados Unidos.

As grandes exposições fatigavam o publico; tornavam-se fastidiosas, á força de quererem ser absorventes. Para as visitar não bastava já uma semana; era preciso um mez — e ainda havia sempre quem nos fallasse depois de coisas muito importantes que nos haviam escapado.

E muito poucos se prestam a passar quatro semanas a percorrer galerias, a admirar productos da industria, a visitar installações recreativas.

Assim, as exposições decuplicavam de extensão e a frequência menos que triplicava.

A Inglaterra foi mais pratica, e mais economica, descobrindo o meio de pôr em risco muito menores capitais com a certeza de effectivos e muito maiores lucros.

São grandes demais as exposições? Eu que sou a primeira nação do mundo (a Inglaterra, como a Allemanha, como os Estados-Unidos, consideram-se sempre assim) não posso fazer uma exposição pequena; mas nada impede que faça uma grande exposição em pequenas doses.

Depois, este systema tem a vantagem de servir todos esses acepipes no mesmo prato, o que poupa installações multiplas e espaços enormes de terreno, que não sobram em Londres.

Resolveu portanto construir uma exposição de uma galanteria nunca vista, de um coquetismo novo, de um gosto artistico extraordinario e repetil-a varios annos, variando-a sempre, substituindo as nações que a ella concorrem por outras que não couberam d'esta vez, apresentando novas diversões por novos empresarios, novas exhibições, novo publico.

E eis o modo pratico de resolver o problema.

No anno passado era a Inglaterra e a França que enchiam todas as galerias; este anno será a Allemanha e outros paizes; para o que vem a China e o Japão; e a Inglaterra sempre a acompanhá-los, sempre a pôr ante os olhos dos visitantes os ultimos progressos da sua industria.

Esteve mesmo Portugal para concorrer tambem; mas a nossa politica, por um lado, e a nossa indolencia e pouca iniciativa, por outro, fizeram gorar a tentativa.

A *White City*, a cidade branca, como chamaram á ex-

posição, é, portanto, pequena, em relação a todas as outras exposições dos grandes centros: os seus palacios são todos, absolutamente todos, brancos, destacando-se apenas entre a verdura dos jardins que os rodeiam, que os envolvem, numa athmosphera de frescura deliciosa.

E que bellos jardins de flores viridentes... e de telas maravilhosas!

Porque, onde havia que fechar o espaço, aproveitou-se a parede para numa grande tela se figurar uma continuação do jardim, em tão perfeita scenographia que illude completamente, mesmo a pequena distancia.

Quem lá fôr este anno e quizer verificar isso, que tome á esquerda do pateo d'honra, por detraz do pavilhão 13, e achar-se-ha no jardim inglez, cujo fundo é uma preciosa scenographia.

Um encanto esse pateo d'honra (*Court of honor*) com o seu lago no centro, do qual emergem as delicadas torres e a artistica ponte, e onde a cascata do fundo vem vasar as suas aguas a que uma infeliz combinação de luzes electricas mal consegue dar colorido.

E' esta a unica coisa imperfeita de todo aquelle conjunto.

Outra novidade em que não estamos d'accordo com o entusiasmo que ella despertou nos visitantes da exposição, nos inglezes especialmente, é o *Flip Flap*.

Consta este de duas armações de ferro, como dois braços de guindastes, com a extensão, cada um, de uns 30 metros, no extremo dos quaes ha umas gaiolas que recebem em tres pavimentos, 48 pessoas de cada lado.

Um motor electrico eleva estas hastes até á verticalidade, fazendo-as descer em sentido contrario.

O effeito da exposição vista lá do alto, é surpreendente, mas como o bom inglez quer fazer render o negocio até quanto possivel, a marcha é rapida de mais, levando a subida e descida menos de um minuto, não ha a mais leve paragem no alto, e ainda, pretextando-se que qualquer movimento affecta o equilibrio da gaiola, aos viajantes não é permittido sequer pôr-se de pé. Isto tem por fim, como elles conservando-se assentados, só vêem para um lado, obrigá-los — se querem contemplar os tres lados restantes — a que façam quatro ascensões, e deixem assim quatro schillings de receita.

Este furor industrioso, esta ambição pelo lucro é a unica feição da raça anglo-saxonica que se torna desagradavel, por vezes; muito mais a nós, portuguezes, que somos caracteristicamente desinteresseiros.

Se fosse por cá, o *flip flap* estava meia hora no ar, á vontade dos visitantes; mas a empresa quebrava, enquanto que em Londres ella enriqueceu os capitalistas que, logo nos primeiros mezes, receberam uns 500 por cento do que haviam desembolsado.

Outra installação notavel da exposição é o *Stadium* ou arena para todos os generos de desporto, incontestavelmente a mais vasta do mundo, por conter logares assentados e commodos para 100.000 pessoas, e na sua *pelouse* poder manobrar á vontade um grande exercito de 5.000 infantes.

Tem uma grande piscina para desportos aquaticos, pista para corridas de bicycletas e automoveis, etc.

E apesar da enormidade, occasiões houve em que esteve cheia quasi por completo.

Tambem eram notaveis os meios de transporte que havia para *Schepherd's Bush*, o local da exposição.

Á porta principal passava o caminho de ferro Central, vulgarmente conhecido pelo nome de *Tubo*, a que acima nos referimos.

Por esta linha havia comboios cada 5 minutos.

Quatro estações de caminho de ferro ordinarios ligam aquelle ponto a todo o paiz britannico, além de sete linhas subterraneas, de differentes companhias, que ali passam com trens continuos.

Além d'isso ainda não são menos de cem as direcções

diferentes de omnibus, tremvias electricos e auto-omnibus que passam á porta.

Todas estas linhas podem conduzir 80.000 pessoas por hora ou mais de um milhão, durante as 14 horas em que a exposição está aberta.

Pois apesar disso, um dia houve em que a falta de conduções fez com que muita gente deixasse de visitar a exposição.

Quer dizer, contando com os que foram a pé, que estiveram nesse dia na exposição bem cêrca de 1.500.000 pessoas.

Isto dará, aos que não conhecem Londres, a noção do que é o movimento d'aquella extraordinaria cidade.

AUTOMOBILISMO

Espanha

A Taça Catalunha. — Foi animadissimo o concurso de automobilismo que se realizou em Barcelona o mez passado, como aqui noticiamos.

O serviço de transportes tanto terrestres como maritimos foi esplendidamente organizado, por isso foi grande a concorrência que assistiu ao pacifico torneio.

Por todas as povoações onde tinham que passar os concorrentes via-se grande multidão que os esperava estendida pelos campos e saboreando os farneis que preventivamente tinham levado.

Foram treze os concorrentes, mas apesar do numero ser aziago o concurso realizou-se sem accidentes de monta.

A sahida teve logar ás 8 horas da manhã, partindo os automoveis com intervallos de um minuto. Ganhou o primeiro premio o concorrente que sahira em terceiro logar, n'um Leon-Peugeot, fazendo treze voltas em 6 horas, 13 minutos e 6 segundos. Um percurso de 394 kilometros.

Alem das 5:000 pesetas que constituia o primeiro premio offerecido pelo Club, obteve tambem uma medalha de ouro do Circulo del Liceo, e um relógio pulseira, offerta do Hotel Continental de Tarragona.

O segundo premio foi ganho pelo concorrente sahido em decimo logar, governando um Sizaire-Naudon. Fez o percurso em 7 horas, 37 minutos e 46 segundos. O premio consistia em 3:000 pesetas, a taça da Infanta D. Isabel, um chronometro de ouro, offerta da Vacuum Oil Company, e mais 400 pesetas offerta da casa Klein.

França

Campeonato de França de 1909. — Teve logar no dia 9 de maio esta corrida realisada em 100 kilometros de pista, no Velodromo do Parc aux Princes, em Paris.



TRACÇÃO ELECTRICA

Espanha

Foi outorgada a concessão de um tremvia em Madrid, ligando o Paseo de Recoletos com a rua Florida, pondo assim em rapida comunicação os bairros de Salamanca e Chamberi, pela rua D. Barbara Bragança.

Italia

Foi apresentado á respectiva estancia um projecto de linha electrica entre Milão e Genova, na estensão de 136 kilometros.

A despesa com a construcção deve ser elevadissima por causa do terreno que a linha percorre, que é accidentadissimo. Para se fazer ideia basta dizer que terá de passar sob desenove tuneis, alguns d'elles com vinte kilometros de extensão, e que as pontes a construir são 372.

A linha será dupla. Circularão diariamente 20 comboios, formado cada um por tres vagões com cincoenta logares.

A força motriz é de origem hydraulica, e desenvolve a potencia de 24:000 cavallos.

Assembleia Geral da Companhia Real

Como estava annunciada, realizou-se no dia 7 a assembleia geral d'esta companhia, sendo presidente o sr. dr. Victor dos Santos, escrutinadores os srs. Alfredo d'Oliveira Pires e Francisco Ignacio de Carvalho, e secretario L. de Mendonça e Costa. Estavam presentes accionistas representando 31.769 acções e 654 votos.

A discussão correu animada; muito mais animada do que de costume, logo desde a exposição do sr. presidente sobre o que constituia a ordem do dia.

É o caso que se formou no Porto um grupo de portadores de obrigações do 2.º grau, para promover que a companhia integralise o juro d'estas obrigações, fundando-se em supposta applicação de rendimentos a despesas desnecessarias e instaurando por isso uma acção que corre seus tramites pelo Tribunal do Commercio.

Não contente com isso, o referido grupo apresentou uma proposta nesse sentido para ser discutida em assembleia geral, e ahi a fez defender por nove accionistas entre os quaes alguns jurisconsultos.

A proposta é de theor seguinte:

Os abaixo assignados accionistas com direito de voto na assembleia geral da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, desejando que sejam cumpridas integralmente as condições da convenção celebrada entre a mesma Companhia e os seus credores em 4 de Maio de 1894, homologada por sentença do Tribunal do Commercio de Lisboa, como convém a uma Companhia tão prospera e respeitavel, principalmente na parte relativa aos juros das obrigações por ella emitidas; e verificando-se, pelo relatório do Conselho de Administração relativo ao exercicio de 1908, que os lucros liquidos da exploração e de outras verbas de receita realisada excedem a importancia necessaria para satisfação dos encargos preceituados na base terceira da alludida convenção até a alinea (f) que abrange o juro integral das obrigações de segundo grau, teem a honra de propôr que se dê cumprimento ao que preceitua a referida base 3.ª da convenção, inteirando-se o juro devido ás obrigações de segundo grau, antes de destinar qualquer parte dos lucros liquidos geraes a despesas de primeiro estabelecimento ou a quaesquer gastos e reservas que excedam os alludidos encargos.

Lisboa, 24 de Maio de 1908. — Antonio d'Ar.º Serpa Pinto, José Augusto Dias l.º & C.ª, Francisco Pinheiro da Silva, Henrique Carlos de Meirelles Kendall, Mario Esteves d'Oliveira, José Pereira Rezende, Philinto Elysio Pinto Barbosa, Saint Clair Douguet Lopes Chaves, José Maria Vilhena Barbosa de Magalhães, Antonio Silva Cunha e José Ignacio Dias da Silva.

Como é natural e logico esta proposta foi impugnada pelos conselhos de administração e fiscal em parecer que foi, com ella, distribuido antes da sessão.

Tambem ahi foi distribuido um outro impresso «exposição» que de uma forma perfeitamente clara põe a questão nos seus devidos termos, não deixando duvidas sobre a improcedencia das tentativas do grupo portuense e mesmo o errado caminho por elle tomado, constituindo-se defensor de um papel que não dá aos seus portadores direitos eguaes aos dos obrigacionistas, nem como tal é reconhecido pelo convenio.

Esse documento é o seguinte:

Corre no Tribunal do Commercio de Lisboa, contra a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, uma acção intentada por quatro negociantes do Porto, como portadores de oito obrigações de 2.º grau, allegando que se acham lesados na distribuição dos juros dos seus titulos e dizendo ter-se averiguado «que a Companhia antes de solver os compromissos que com os obrigacionistas de 2.º grau tomara pelo Convenio de 1894, dispendeu em obras complementares do seu estabelecimento cêrca de 3:000 contos tirados das receitas annuaes, etc.»

E esses quatro auctores na acção, juntos aos seus accessores juristas e mais tres accionistas, nesta qualidade de accionistas, por terem depositado acções para tomar parte na proxima assembleia geral, usando da faculdade do art. 38.º dos estatutos, propõem a distribuição integral do juro ás obrigações de 2.º grau, seguindo a mesma esteira e rumo da acção ou pleito pendente, que cumpre apreciar.

E' de saber, antes de outras explicações, que não ha, pelo Convenio, nem pelos estatutos, obrigacionistas de 2.º grau, mas meros possuidores d'essas obrigações, subordinadas estas ás de 1.º grau

(§ 1.º da Base 1.ª da Convenção, § 1.º do art. 3.º dos estatutos) e entregues como títulos complementares aos obrigacionistas.

Os obrigacionistas reconhecidos são, pois, unicamente os possuidores de obrigações de 1.º grau, e estes são os únicos que os estatutos consideram e de que fallam (artigos 9.º, 48.º e 52.º), dando-lhes todas as garantias e seguranças. Os possuidores de obrigações de 2.º grau estão subordinados aos obrigacionistas de 1.º grau, de quem as tenham adquirido e cabe a estes resolverem sobre os actos da gerencia, sendo obrigatorias as deliberações tomadas nas respectivas assembleias geraes, mesmo para os ausentes, dissidentes e interdictos (art. 48.º dos estatutos).

A obrigação de 2.º grau é um papel que assim se creou para completar o pagamento ás antigas obrigações (Base 13.ª da Convenção n.º 1) pela troca dos novos títulos, suppondo-se pertencente aos possuidores das de 1.º grau, que de sua mão, como direito seu e sob sua consequente e exclusiva responsabilidade, as terão transmittido.

De tudo isto se conclue que os possuidores de títulos de 2.º grau não têm legitimidade jurídica para reclamar da Companhia Real mais que o juro fixado competentemente pela assembleia geral e a devida amortisação a tempo.

Se não estão satisfeitos queixem-se de si pelos inconsiderados calculos que possam ter feito e quando porventura tenham motivo para isso reclamem dos obrigacionistas, que fazem parte das respectivas assembleias geraes e que elegem o *Comité de Paris*, se os contractos que com elles fizeram a tanto os habilitam.

Contra a Companhia Real é que nada podem ter que reclamar com razão.

Convem notar que a maioria do Conselho de Administração é composta de delegados dos obrigacionistas, que devem naturalmente ser também os possuidores das obrigações de 2.º grau pois que pela base 1.ª do Convenio foi estabelecido que a cada grupo de 3 das obrigações antigas, pertenceria uma obrigação privilegiada de 1.º grau e 2 obrigações de 2.º grau do mesmo capital nominal, mas de juro eventual, dependente das circumstancias.

Ora o Conselho interpretou sempre, e interpreta, a Convenção de 10 de maio de 1894 e os actuaes estatutos por modo que nunca suscitou queixas dos obrigacionistas, nelle assim representados e em maioria, convido accrescentar que o *Comité de Paris* é entidade que intervem no exame de contas da Companhia, antes mesmo da sua apresentação á assembleia geral, e que é todo constituído exclusivamente de delegados dos obrigacionistas ou portadores de obrigações do 1.º grau.

Apreciemos agora as tardias e infundadas lamentações ou reclamações.

Diz-se que a Companhia dispendeu em obras complementares do seu estabelecimento cerca de 3.000 contos, não se sabendo como pretendem rehavê-los, depois de gastos, para os repartirem entre si, como parece pretenderem.

A Companhia, porém, só tem dispendido o indispensavel para conservar a via em bom estado, como devia e era necessaria á exploração e seu inadiavel aperfeiçoamento, melhorando ao mesmo tempo e consequentemente o material circulante, e tudo isto em harmonia com a dita Convenção ou Convenio e para cumprimento das clausulas dos seus alvarás de concessão, que o mesmo Convenio confirma, ratifica e suscitou a inteira observancia. (Base 16.ª).

Se a Companhia não tivesse procedido assim não teria conseguido o augmento das suas receitas, nem teria sido possível dar nada ás obrigações de 2.º grau, que alias teem recebido juro remunerador dos respectivos preços ou cotações.

Os numeros são a este respeito o melhor argumento, como se pôde ver comparando as receitas liquidas da Companhia, obtidas pelo trafego e exploração dependente do estado das linhas e material circulante.

Estas receitas foram em numeros redondos:

De 1894 a 1898	9.804 contos
De 1889 a 1903	13.268 "
De 1904 a 1908	16.592 "

Isto é, o trafego nestes tres quinquenios augmentou por forma, que as receitas tiveram um crescimento annual médio de cerca de 115 contos de réis, sem os quaes teria sido impossível dar ás obrigações de 2.º grau os juros, que successivamente lhes tem sido distribuido e que seus portadores teem accetado.

Sem os meios, pois, empregados pela Companhia, melhorando o seu material fixo e circulante, meios que sem razão agora se pretendem condemnar, não haveria aquelle importante augmento, porque com machinas usadas e de pouca força, com poucas e pouco commodas carruagens, com insufficiente numero de wagons, não era possível cumprir as condições da concessão e ao mesmo tempo fazer a exploração intensa e activa, que embora incompleta ainda tem já o agrado do publico em geral.

Foi e é esse o unico modo de obter resultados que nos habilitaram a dar juro ás obrigações de 2.º grau, e nos hão-de, confiadamente esperamos que em breve, habilitar a distribuir-lhes o juro *maximo* e começar a dar depois dividendo ás acções, continuando as receitas no seu caminho ascendente, e aperfeiçoada constantemente a exploração, condição indispensavel d'esse duplo fim.

Sem as novas machinas o serviço do *Sud-Express* diario e á

tabella seria impossível, como impossível seriam os rapidos do Porto, o rapido de Madrid, o serviço frequente nas linhas de Cascaes, Cintra e Suburbanas, e tantos outros aperfeiçoamentos no trafego e exploração.

Sem as novas e mais confortaveis carruagens, também não seria possível realizar aquelles e outros comboios com o augmento consequentemente do numero de viajantes, que são tanto mais numerosos quanto maior é o numero de commodidades que encontram para viajar, como é axiomatico n'este assumpto.

Sem sufficiente numero de wagons, não seria possível do mesmo modo, transportar as mercadorias que affluem ás estações, sendo certo, que não são ainda bastantes os existentes para satisfazer ás exigencias dos expedidores e ás condições mais lucrativas do trafego.

A circulação dos pesados comboios e dos de grande velocidade como são os comboios rapidos, seria impossível em linhas com carris de ferro de 30 kilos o metro corrente, e com travessas sem a necessaria resistencia e em bom estado de conservação, como tudo — para mais — é obrigação imposta pelas concessões e mantida pelo Convenio.

Assim a Companhia tendo de conservar as linhas em bom estado, por necessidade do seu trafego e exploração, e obrigação assumida para com o Estado, forçada a reconstruir algumas pontes, compellida a assentar a 2.ª via, ao que tudo é obrigada, como ficou dito, pela propria conveniencia e força dos respectivos Alvarás de concessão, teve de fazer essas despesas e as demais necessarias para melhorar a exploração, com machinas, carruagens, wagons e consequentemente de melhorar também, e alargar as suas officinas para reparar e transformar material já usado com reproductiva economia.

Todas estas despesas tendentes ao aperfeiçoamento do serviço e a satisfazer as crescentes exigencias do publico, teem sido e são patentemente remuneradoras, como com os respectivos numeros deixámos demonstrado.

O maior dos erros que a Companhia teria cometido seria não ter diligenciado melhorar a exploração, porque os transportes não se teriam desenvolvido e parte d'elles iriam procurar a via maritima e fluvial, com as quaes tem luctado e lucta para attrahir mercadorias e augmentar o trafego.

O estacionamento teria causado verdadeiros danos e maiores difficuldades. Estacionar, seria morrer. As empresas ferro-viarias, como as de navegação, têm de acompanhar a evolução do progresso e de satisfazer ás exigencias crescentes da civilização, de outro modo succumbem fatalmente.

As despesas que a Administração tem auctorizado para os melhoramentos indicados foram, pois, como se deduz do que fica exposto, convenientes e necessarias.

É porque assim o reconheceram que todas as Assembleias Geraes de Accionistas e de Obrigacionistas e o *Comité de Paris* teem sancionado as resoluções do Conselho d'Administração.

Nenhuma quebra tem havido do Convenio ou dos Estatutos, que, ao contrario, escrupulosamente teem sido cumpridos a contento do Governo e sancionadas pelas Assembleias dos Accionistas, e todas as deliberações apoiadas pelos Obrigacionistas nas suas Assembleias Geraes.

Argumentam, porém, agora, alguns possuidores de obrigações de 2.º grau, com as disposições das alíneas e) e f) do art. 61.º dos Estatutos. É o seu baluarte, esquecendo entre outras disposições o § 1.º do artigo 3.º dos mesmos Estatutos, disposição que também está na Convenção de Maio de 1894.

Mas aquelle art. 61.º sómente diz, como todos sabemos:

« Enquanto os productos annuaes da Companhia não chegarem á quantia necessaria para os fundos de amortisação semestral e juros de ambos os grupos de obrigações, nada se poderá applicar para a amortisação ou dividendos das acções ou para qualquer *for-taço do fundo de reserva* da Companhia, salvo o disposto na alínea c) do § 1.º do presente artigo. »

Diz assim ao que se não pode restrictamente applicar aquelles productos, mas não inclue na prohibição, que como excepção, se não amplia, os meios necessarios para a boa exploração.

Estes estão porém tão evidentemente facultados á Administração e indicados n'outro artigo como antes tinham dito os Estatutos e está no Convénio e aqui adiante vamos apontar.

Ora o § 1.º d'este artigo 61.º diz:

« § 1.º — O producto liquido será applicado da maneira e na ordem seguinte: »

e passa a especificar essas applicações a dar ao *producto liquido* obtido.

Estabelece, pois, que d'esse *producto liquido* se applique:

a) Quantia necessaria para o pagamento do juro de todas as obrigações privilegiadas de 1.º grau.

b) Quantia necessaria para a amortisação regular das obrigações privilegiadas de 1.º grau.

c) Tirar do excedente 10 % no maximo até á concorrência de 200 contos de réis em beneficio da reserva especial constituída pelo art. 63.º.

d) Quantia necessaria para a amortisação das obrigações do 2.º grau.

e) A quantia necessaria para o pagamento do juro, respectiva-

mente até 1 1/2 %, 2 % e 2 1/4 %, das obrigações privilegiadas do 2.º grau.

f) A quantia necessária, proporcionalmente, para completar até 3 %, 4 % e 4 1/2 % respectivamente, o juro das obrigações privilegiadas de 2.º grau e para completar até 4 1/2 % o juro das 94.510 obrigações privilegiadas de 3 %, emissão de 1886. Beira Baixa (originariamente de 4 1/2 %) munidas para esse efeito de uma folha de coupons especiaes, sem data de vencimento, do maximo de 4 1/2 % (7 francos e meio ou 6 marcos).

g) Até 5 por cento para o fundo de reserva ordinaria até que esse fundo tenha atingido 10 por cento do capital accões.

h) O excedente terá a applicação que a Assembleia Geral dos Accionistas determinar sobre proposta do Conselho de Administração.

Como em nenhuma d'estas alíneas se falla da applicação de receitas para as despesas de conservação da via, e mais da exploração, deduz-se desde logo e claramente que essas despesas tem de ser retiradas do producto bruto da mesma exploração, e quer se chamem extraordinarias, quer de 1.º Estabelecimento, ou se lhes dê outro qualquer nome, (o nome que se lhes der pouco importa, mas sim a sua indispensabilidade e essencia ou natureza) tem ellas fatalmente de ser custeadas como indispensaveis, que são e acima se mostrou e resulta da natureza das cousas, para que a Companhia tenha os rendimentos necessarios com que possa solver os seus encargos.

E nem pareça que a Companhia não tem nos seus Estatutos facultados os meios para isso, ou que falte n'elle a auctorisação precisa para fazer taes despesas. Veja-se logo de principio, como já citamos, o § 1.º do art. 3.º, onde se lê:

§ 1.º Todas as obrigações privilegiadas de 1.º grau, bem como todas as obrigações privilegiadas de 2.º grau, estas subordinadas aquellas, são *privilegios creditorios* nos termos do art. 878 do Código Civil Portuguez, até sua completa amortisação. Estes *privilegios creditorios* são mobiliarios, immobiliarios, especiaes, e constituem uma classe, gosando, para o pagamento dos coupons, da amortisação e do capital, d'essas obrigações, de um direito de prioridade absoluto e exclusivo sobre todas as outras dividas da Companhia, seja qual for a sua origem ou titulo, mesmo quando essas dividas tenham caução, penhor ou hypotheca, convencional, judicial ou legal, *exceptuando contudo o pagamento regular dos encargos e fornecimentos relativos á exploração das linhas actualmente concedidas á Companhia.*

Esta excepção a tantos privilegios apontados accumuladamente no § 1.º do art. 3.º dos Estatutos e que fica transcripto, constitue auctorisação clara e expressa, como de presumir e subentender por indispensavel seria, para as despesas com a renovação successiva das linhas, segunda via da linha do Norte a continuar a assentar, aquisição de material circulante necessario á exploração, etc., o que tudo se comprehende nos *encargos e fornecimentos*, relativos á exploração das linhas concedidas á Companhia e obrigações tomadas nas concessões e resalvadas no Convenio.

E que esses encargos veem dos Alvarás de concessão, taes como são a conservação de pontes, a renovação de locomotivas, carruagens, assentamento da 2.ª linha e conservação de ambas, etc., etc., etc., vê-se, fazendo a sua leitura (n.º 3.º do Art. 1.º, Art. 3.º, 25.º e 66.º — Alvará de 14 de Setembro de 1859 — Norte e Leste; Art. 1.º n.º 2.º — Alvará de 15 de Novembro de 1883 — Beira Baixa; Art. 1.º n.º 2.º — Alvará de 23 de Novembro de 1883 — Torres-Figueira-Alfarellos; § unico da condição 1.ª e condição 8.ª — Alvará de 9 de Abril de 1887 — Linha de Cintra; *et passim* em todas as concessões é formalmente mantido o encargo pelo Convenio).

Os fornecimentos, pois, relativos á exploração comprehendem machinas, carruagens, wagons, etc., sem o que tudo a exploração seria impossivel. Nem era possivel que os auctores da convenção tivessem esquecido todos os necessarios elementos da exploração, ou suppozem que esta se poderia fazer com material antigo e caucado.

Não se objecte sequer ou queira tirar argumento do adverbio *actualmente* contra as verbas de despesa referentes ás linhas dos Meridionaes e de Coimbra á Louzã, porque estas linhas não pertencem á Companhia Real, são apenas exploradas por ella por força de contractos especiaes validamente celebrados, com as devidas formalidades e auctorisações competentes e o justificado fim de valorisar importante activo da Companhia Real, como são os creditos d'ella anteriores ao Convenio contra as duas Companhias concessionarias e que sem os contractos feitos seriam perdidos e com elles se poderão salvar e ao mesmo tempo trazerem directa e muito mais indirectamente novas receitas, que as-lhe augmentam as da Companhia Real.

Estas explicações e verdades que os relatorios do Conselho completam com os minuciosos dados desenvolvidos, que sempre os acompanham, serão desnecessarias para a grande maioria dos accionistas, que tendo approved as contas da Administração e verificado a normalidade de todos os actos praticados no legitimo interesse conjuncto dos mesmos accionistas e dos credores, sabem como tudo se tem passado, mas poderão convir e servir de esclarecimento util a alguns d'estes credores, que de perto tenham deixado de se informar do estado e termos da exploração e prosperidade da Companhia e a todos aproveitará, accionistas, obriga-

cionistas e mais interessados, para formarem completo juizo do assumpto e fazerem justiça aos esforços, e dedicação, que têm presidido á restauração da Companhia Real.

Perigo haverá para todos em não proceder assim e suscitar sem motivo duvidas e questões, mau elemento de credito e prosperidade, e errado caminho por certo para melhorar a cotação dos titulos e a melhor valorisação d'estes.

Só com a prudente harmonia e leal coadjuvação de todos os interessados, sem distincção de classes, servindo os obrigacionistas para beneficio d'elles e dos accionistas, se pôde conseguir o augmento e complemento do juro das obrigações do 2.º grau.

Arredemos, pois, questões inuteis ao fim desejado e prejudiciaes ao interesse commum, unindo-nos todos como unico meio de vencer difficuldades.

Tão energicas e concludentes são as affirmações d'esta exposição que nos tiram a necessidade de fazer commentarios sobre as pretensões do grupo do norte, em infima minoria — como não podia deixar de ser — na assembleia dos accionistas.

Depois de varia discussão, a que se deu toda a amplitude, havendo até quem chegasse ao extremo de dizer que «os votos dos accionistas naquella assembleia não tinham valor juridico» as conclusões do parecer do conselho fiscal foram aprovadas e regeitada *in-limine* a proposta por quasi unanimidade.

A sessão prolongou-se até ás cinco da tarde sendo por isso suspensa até ao dia 9 para se concluir nesse dia pela eleição de dois administradores e dois vogaes do conselho fiscal, a qual foi tambem disputada, ficando eleitos:

Para o conselho de administração os srs. dr. Reis Torgal e Eduardo Ferreira do Amaral, sendo aquelle reeleito e este substituindo o sr. Carlos Eugenio d'Almeida que desde muito fazia parte d'aquelle corpo gerente.

Para o conselho fiscal sahiram eleitos os srs. João Henriques Pinheiro e Fausto de Figueiredo, em substituição dos srs. Manuel José Monteiro e Alves Diniz.

A acta foi lavrada e aprovada em seguida á assembleia.



Officina de creosotagem. — Foi mandado concluir, no Barreiro, o terrapleno destinado á officina e o empedramento dos taludes.

Vagões frigorificos. — Foi auctorisada a feitura de 2 vagões frigorificos na officina do Barreiro por conta da Empresa Frigorifica Portuguesa.

Pedras Salgadas a Vidago. — Foi acceita uma proposta para o assentamento da via e balastragem de este lanço.

Apeadeiros de Leões e Reprezas do Sul e Sueste. — Foram mandados franquear para o serviço de pequena velocidade.

Estação de Livração. — Foi adjudicada por réis 2:029\$000 a empreitada da construcção de uma officina de reparação do material circulante da linha de Amarante.

Valença a Monsão. — Foi mandada abrir praça para a infraestrutura do lanço de S. Mamede a Monsão, salvo o ultimo kilometro, cuja construcção fica dependente da resolução de assumptos em combinação com o ministerio da guerra.

Regoa a Lamego. — Foram ajustadas 4 tarefas de infraestrutura por 3:513\$467, 1:669\$294, 853\$706 e 1:363\$392 réis.

Estação da Alfandega do Porto. — Foi posta de parte a idéa de se reconstruir a ponte avançada á frente do novo muro.

Desgragas do Ribatejo

Não se avolumou consideravelmente a nossa subscrição, e não nos admira isso, visto que não ha pessoa alguma que não tenha sido sollicitada por todos os lados, para concorrer com o seu auxilio para esse fim.

A verba que tínhamos, veio apenas juntar-se o obulo de um modesto empregado de camiinho de ferro, que deu a esmola com a mão direita e não quer mesmo que a esquerda o saiba.

Assigna-se S. e por esta inicial o designaremos:

Transporte do numero anterior	10\$000
Do sr. S.	200
A continuar	10\$200



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes — *Obrigações privilegiadas de 1.º grau* — São prevenidos os srs. Obrigacionistas de que a datar do 1.º de Julho de 1909 inclusivé, será pago o coupon, ouro, do 1.º semestre de 1909 das obrigações privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 31 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon 9,06 francos liquidos de impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.º 31 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 4 %, recebendo por cada coupon 9,43 francos liquidos de impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.º 28 da nova folha d'elles, anexa às antigas obrigações de 4 1/2 % primeira série 1886 (Beira Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon 6 marcos;

Pela apresentação do coupon n.º 27 da nova folha d'elles, anexa às antigas obrigações de 4 1/2 % (segunda e terceira série) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo typo, recebendo por cada coupon 9 marcos.

Obrigações do 2.º grau. — Tendo sido approvadas em sessão de 7/9 de junho corrente, pela Assembleia Geral Ordinaria dos srs. Accionistas d'esta Companhia, as contas da gerencia da mesma Companhia e a distribuição do remanescente da exploração do exercicio de 1908 pelas obrigações privilegiadas de 2.º grau e parte do juro complementar às obrigações de 3 % de 1.º grau da Beira Baixa, conforme a alinea f) do artigo 61 dos nossos Estatutos;

O Conselho de Administração da mesma Companhia tem a honra de prevenir as srs. portadores das ditas obrigações privilegiadas de 2.º grau de juro variavel até 3 %, 4 % e 4 1/2 % e das antigas obrigações 4 1/2 %, 1.ª série 1886 «Beira Baixa» devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau, que a datar de 1 de Julho de 1909, inclusivé, lhes será pago o coupon nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 9 da nova folha d'elles anexa às obrigações estampilhadas como privilegiadas de 2.º grau, de juro variavel até 3 %, recebendo por cada coupon 9 francos e 35 centessimos, liquidos de 65 centessimos de impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.º 9 da nova folha d'elles anexa às obrigações estampilhadas como privilegiadas de 2.º grau, de juro variavel até 4 %, recebendo por cada coupon 12 francos e 66 centessimos, liquidos de 77 centessimos d'impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.º 9 da nova folha d'elles anexa às obrigações estampilhadas como privilegiadas de 2.º grau, de juro variavel até 4 1/2 %, recebendo por cada coupon 12 marcos;

Pela apresentação do coupon n.º 4 da nova folha de coupons especiaes anexa às antigas obrigações de 4 1/2 % 1.ª série 1886 «Beira Baixa» devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau, recebendo por cada coupon 2 marcos.

O pagamento de qualquer d'estes coupons será feito nos termos indicados desde o dia 1 julho de 1909, inclusivé, em Lisboa, na séde da Companhia, todos os dias uteis, das 11 horas da manhã às 2 horas da tarde, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude do disposto no art.º 5.º da lei de 29 de julho de 1899, publicada no Diario do Governo, n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

O pagamento em França, Inglaterra, Allemanha e Belgica, será realizado nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos

correspondentes da Companhia Real, de accordo com os annuncios feitos em cada Paiz.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro — No sorteio de obrigações da série «Mirandella-Bragança», a que se procedeu em 9 do corrente, sahiram sorteados os n.ºs 42.651 a 42.655 e 47.386 a 47.390.

O pagamento dos juros e amortisação d'esta série, relativo ao 1.º semestre de 1909, começará no dia 1 de julho proximo futuro, em Lisboa, na séde da Companhia, rua de S. Nicolau, 88, 1.º das 11 horas da manhã às 2 da tarde, e continuará em todos os dias uteis até 17 do referido mez, e depois às sextas feiras para as refeições conferidas em cada semana.

Este pagamento também se realiza no Porto, na casa bancaria Pinto da Fonseca & Irmão e Banco Alliança.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de junho de 1909.

Como ha quinze dias, a calmaria politica continua concorrendo para a melhor situação financeira do paiz.

Nas ultimas semanas a Junta tem comprado cambias a um preço muito inferior ao das semanas anteriores, e os commerciantes vão vendo, com agrado, que a liquidação do fim do semestre, que se aproxima, lhes custará muito menos papel fiduciario do que esperavam.

Estamos ainda longe das excellentes situações cambias de 1906 em que chegámos a attingir a cotação do par, situação que a pasmosa falta de tino governativo de quem n'essa época sobregava as pastas da fazenda e presidencia não soube aproveitar.

O facto mais notavel do ultimo priodo foi a assembleia geral da Companhia Real, á qual nos referimos em artigo especial, relatando o que lá se passou.

Aqui apenas notaremos que não tem razão o competente articulista financeiro do *Diario de Noticias*, receando a suspensão do pagamento do coupon das obrigações, em vista do protesto de alguns accionistas.

Este protesto nada significa. As resoluções das assembleias geraes são tomadas por maioria, e as daquella o foram pela quasi unanimidade. Apenas nove accionistas, e ainda estes sendo portadores do minimo de accões, não estiveram d'accordo com a grande massa, porque as resoluções desta lhes prejudicavam, não os seus interesses legitimos como accionistas, qualidade unica que ali representavam, mas os seus lucros como portadores de obrigações complementares das obrigações da companhia.

Só um perfeito ingenuo admiraria o altruismo d'aquelle grupo de benemeritos que tanta dedicação tem em socorrer os auzentes, que não teem voto ali nem em parte alguma; os pobres desprotegidos possuidores de papel de 2.º grau, que nunca se vendeu a mais de 60\$000 réis e recebe hoje 10 francos, enquanto que os tyrannicos accionistas que teem (como muitos teem) accões compradas em 1890, acima do par, se teem locupletado ha 19 annos... sem um real de dividendo.

O pagamento dos coupons está já annuciado.

No dia 21 é a assembleia geral dos obrigacionistas, em Paris.

O governo annunciou que quer liquidar as suas contas até 30 d'este mez, com os credores do exercicio corrente.

Assim appareceu nos jornaes, e até em avisos nas paredes, o seguinte annuncio:

Termina em 30 do actual mez a validade das ordens de pagamento a favor dos credores do Estado e passadas durante o corrente anno economico.

Lembramos por isso aos interessados a conveniencia de não excederem aquelle prazo, a fim de evitarem a grande demora que lhes acarreta o terem de requerer novo processo dos seus creditos, conforme determina a actual lei de contabilidade publica.

Tambem interessa muito á riqueza publica a noticia que tem corrido nos jornaes estrangeiros e nomeadamente os inglezes, sob o titulo «Nova origem de riquezas em Portugal» e que diz que acaba de se fazer aqui uma descoberta de radio.

Segundo o *Evening Standard* descobriram-se camadas de quartzo contendo mais de 50 por cento de oxydo de uranio, e que o sr. Barboni, antigo professor de chimica em Paris, um dos peritos que examinaram os exemplares, afirma que o mineral, por causa da sua maior facilidade de tratamento, deve ser tres vezes superior á petchblenda para a projectada producção do radio.

Deve-se a um caso curioso esta descoberta. Sabendo que se attribuiam notaveis propriedades salutaes a uma corrente de agua, visitou-a o sr. Thomaz H. V. Bower, socio do Instituto dos Engenheiros Mecanicos. Seguiu-lhe o percurso e no cume de uma collina encontrou que corria por cima de crystaes amarellos iucrustando o quartzo que analysou e achou serem de phosphato de uranio.

Desde esta descoberta forneceram-se quantidade de crystaes a varios homens de sciencia de Inglaterra e um d'elles ensaia-os agora em importantes experiencias de ago.

E' claro que um sindicato de capitalistas britannicos obteve a exploração dos jazigos portuguezes.

Intriga-nos esta noticia, por não nos constar que tal descoberta se fizesse, nem que a concessão se desse.

Mas, a existir a primeira a segunda á certa. Se é coisa de valor deve ir para estrangeiros.

O movimento bolsista foi regular, mantendo-se os preços anteriores com pequenas alterações.

Os cambios elevaram-se um pouco, em vista dos esforços empregados pelos especuladores de varias especies que trabalham pela sua alta. Ficou hoje a libra a 4\$980 compra, 5\$010 venda. O Rio-Londres a 15 5/32 correspondendo a 13\$989 réis libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE JUNHO		EM 31 DE MAIO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	48 1/8	48	47 1/2	47 3/8
» 90 d/v	48 3/8	—	47 3/4	—
Paris cheque	593 1/2	595	602	604
Berlim »	243 1/2	244 1/2	247	248
Amsterdam cheque	412	414	417	419
Madrid cheque	908	913	902	907

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	JUNHO													
	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	—
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	39,90	39,10	39,10	39,10	39,10	39,05	38,90	40	—	40	—	—	40	—
Divida Interna 3% coupon	39,15	39,80	39,77	38,75	38,65	38,65	38,55	38,50	—	39,50	39,45	39,45	—	—
» 4% 1888, c/premios	21,500	21,500	21,500	21,500	21,500	21,300	21,300	—	—	21,400	21,350	21,400	—	—
» 4% 1888/9	—	57,200	57,200	57,300	57,300	57,300	—	57,000	—	57,000	—	—	—	—
» 4% 1890	—	—	51,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 3% 1905 c/premios	9,100	9,050	9,050	—	—	9,050	—	9,050	—	—	9,100	—	—	—
» 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	76,500	—	—	76,500	76,500	76,500	—	—	—	76,400	—	—
» Externa 3% coupon 1.ª serie	65,700	65,500	65,800	65,700	65,000	64,800	64,700	64,500	—	64,500	64,500	64,700	64,700	—
» 3% 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 3% 3.ª serie	66,700	66,500	—	—	—	66,000	66,000	—	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	167,400	167,500	—	168,000	168,000	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	—	138,600	138,500	139,000	139,000	139,000	139,000	139,000	—	139,000	139,000	139,000	—	—
» Commercial de Lisboa	92,800	93,000	93,000	93,000	93,000	93,000	—	92,800	—	93,000	—	—	—	—
» Nacional Ultramarino	—	117,000	117,000	117,000	—	—	117,000	—	—	64,000	63,200	63,000	—	—
» Lisboa & Açores	—	—	65,000	—	—	—	—	—	—	—	7,500	—	—	—
» Companhia Real	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia Tabacos, coupon	88,000	88,000	—	86,400	—	87,000	87,000	87,000	—	87,000	86,000	—	—	—
» Companhia dos Phosphoros, coupon	63,500	63,500	—	63,700	63,700	63,500	—	63,000	—	63,200	63,200	—	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	—	—	89,200	—	89,200	—	89,200	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia Real, 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72,500	—	—	—	—
» Companhia Real, 3% 2.º grau	51,000	50,800	—	50,200	49,800	49,800	49,500	49,600	—	49,300	—	49,200	—	—
» Companhia da Beira Alta 3 1/2% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72,800	—	—
» Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	66,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia Nacional coupon 2.ª serie	92,000	92,000	92,000	92,000	92,000	92,000	—	92,100	—	92,300	92,500	92,500	—	—
» prediaes 6%	—	87,200	87,200	—	—	—	87,500	87,700	—	87,800	88,000	88,000	—	—
» 5%	80,000	80,000	—	79,500	—	—	79,500	—	—	79,500	—	—	79,500	—
» 4 1/2%	64,10	64,15	64,10	64,20	64,40	64,41	64,30	64,55	64,52	64,55	64,50	64,50	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	—	322	—	325	—	322	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Real	—	—	—	—	—	—	37	—	—	—	37	39	—	—
» Madrid-Caceres-Portugal	420	422	423	419	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Zaragoza-Alicante	205	209	207	—	—	—	207	—	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes	361	365	359,50	363	360	359	361	360	362	358	361	360	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	254	—	250	250	250	—	—	251	250	251	251	250	—	—
» Companhia Real 2.º grau	300	299	296,50	296	—	—	—	—	—	296	—	—	—	—
» Companhia da Beira Alta	140,5	143	142	142	—	—	142	—	—	142	—	145	—	—
» Madrid-Caceres-Portugal	64,50	65	65	65	65	64,75	64,75	64,50	65	65	65	65	—	—
Londres: 3% portuguez	85	—	—	86,50	86,87	86,50	—	87	86,75	87,05	87,25	87,35	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÉDIA KILOMETRICA			
		1909		1908		Diferença em 1909	1909	1908	Diferença em 1908-09	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Real.	Rêde geral	3 Junho	1.073	2.235.279.000	1.073	2.196.160.000	+ 39.119.000	2.083.205	2.046.747	+ 36.458
	Vendas Novas	" "	70	41.848.000	70	39.844.000	+ 2.004.000	597.828	569.200	+ 28.628
	Coimbra a Louzã	" "	29	9.644.000	29	9.612.000	+ 32.000	332.551	331.448	+ 1.103
Sul e Sueste		31 Maio	638	526.889.747	612	506.715.395	+ 20.174.352	825.845	794.224	+ 31.621
Minho e Douro		" "	405	638.227.000	405	633.205.652	+ 5.021.348	1.575.869	1.563.470	+ 12.399
Beira Alta		29 Abril	253	135.321.072	253	132.717.615	+ 2.603.457	534.865	524.575	+ 10.290
Companhia Nacional		27 Maio	185	59.571.549	185	55.724.191	+ 3.847.358	322.008	301.211	+ 20.797
Guimarães		31 Março	56	27.410.529	56	26.019.518	+ 1.391.011	489.473	464.634	+ 24.839
Porto á Pova e Famalicão		" "	64	34.011.766	64	33.757.203	+ 254.563	531.435	527.456	+ 3.979
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha		10 Maio	3.681	41.321.251	3.681	42.841.170	— 1.519.918	11.228	11.638	— 410
Madrid-Zaragoza-Alicante		20 "	3.650	40.818.960	3.650	42.247.931	— 1.368.971	11.191	11.574	— 383
Andaluzes		20 "	1.083	7.127.827	1.083	7.963.481	— 835.654	6.581	7.353	— 772
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.		31 "	777	3.280.651	777	3.360.120	— 79.469	4.222	4.324	— 102
Zafra a Huelva		3 Junho	180	1.403.306	180	1.444.281	— 40.975	7.796	8.023	— 227



Espanha

A Companhia de Caminhos de ferro do norte de Espanha adquiriu recentemente dez locomotivas que são as maiores de todas as das linhas espanholas.

Médem de comprimento, sem o tender, doze metros, e pesam setenta e quatro toneladas. O tender, equipado, pesa trinta e seis mil kilogramas.

As locomotivas desenvolvem a força 1.200 cavallos, permitindo um esforço de tracção de 12.000 kilogramas. Em rampas de 15 por 1.000, e com a velocidade de quarenta kilometros, podem rebo-car 240 toneladas; cifra esta que é elevada ao dobro nos pontos em que a linha é horizontal.

A velocidade maxima que attingem é de setenta kilometros.

Fôram destinadas para os comboios de Madrid a Avila e Segovia, e de Irun a Alsasua.

Companhia da Beira Alta

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral dos accionistas de 19 de maio de 1909.

(Continuado do n.º 515)

Excedente das receitas sobre as despesas.

O excedente das receitas sobre as despesas mostra, em face dos motivos expostos, uma diminuição de réis 7:806\$435 como consta do quadro que segue:

	1908	1907	Diferença de 1908 em relação a 1907
Receitas	464:544\$629	455:566\$432	+ 8:978\$197
Despesas.....	253:221\$683	236:437\$051	+ 16:784\$632
Excedente.....	211:322\$946	219:129\$381	- 7:806\$435

Todavia, a diminuição total é inferior á despesa extraordinaria realisada com a Renovação e imputada á Conservação.

Acquisição e construção de material — Trabalhos extraordinarios

Dispendemos no exercício de 1908, conforme as previsões já feitas no ultimo relatório, importantes quantias para reforçar e melhorar todo o material, para completar installações e para supprir deficiências.

A despesa total elevou-se a réis 34:784\$022 distribuida pelo seguinte:

Acquisição e construção de material circulante (parte).....	16:014\$435	réis
Installação do freio de vacuo	4:752\$104	"
Alimentações.....	1:587\$749	"
Novas vias em algumas estações..	3:645\$637	"
Caes de mercadorias.....	1:668\$870	"
Renovação de 5 kilom. de via....	5:978\$000	"
Diversos.....	1:437\$207	"

Compra e construção de material circulante.— Adquiriram-se cinco fourgons, cinco wagons cobertos e dez wagons de bordas altas e construíram-se, nas officinas da Figueira, tres wagons abertos, ficando assim augmentada a existencia de material circulante, no fim de 1908, com mais vinte e tres vehiculos.

Ha ainda uma prestação em divida de cerca de 2:000\$000 de réis á casa constructora dos wagons e não incluída na verba acima.

Installação do freio do vacuo.— O programma traçado para os annos de 1908 e 1909 compo tava uma despesa total de réis 5:500\$000; e tendo supportado o anno de 1908 o custo da aquisição de todo o material, falta, portanto, a mão d'obra, representada pela diferença. No fim do corrente anno, o freio estará installado em 26 vehiculos e o tubo em 71.

Alimentações.— Obras indispensaveis para supprir as faltas d'agua no estio.

Novas vias nas estações.— A primeira phase da transformação do apeadeiro de Villa Fernando em estação, está em grande parte executada; a nova via, prevista para Villa Franca das Naves, foi concluída; etc.

Caes de mercadorias— O prolongamento dos caes na estação da Pampilhosa e os novos caes construídos na da Guarda, são melhoramentos reclamados pelo desenvolvimento do trafego.

Renovação de 5 kilometros de via.— A importancia de réis 5:978\$000 é a diferença existente entre o valor da via construída com o rail de 40 kilos e a mesma com o tipo de 30 kilos; a restante despesa, representando apenas conservação, foi levada á conta d'exploração.

A mesma norma será applicada nos 7 kilometros a renovar no corrente anno.

Diversos— Corresponde a diferentes aquisições, como: cofres fortes para as estações; telephones em Figueira, Pampilhosa e Santa Comba Dão; serra para cortar rails; modificações nos signaes; etc.

As cinco locomotivas rejeitadas foram readquiridas pelo fabricante, sem a menor perda para a Companhia; e as cinco encomendadas a um outro construtor, para substituição d'aquellas, deverão estar concluídas no ultimo trimestre do corrente anno.

A somma total desembolsada e que tinha sido retirada da conta de Reserva no anno de 1907, foi integralmente restituída com os respectivos juros, figurando no actual balanço incluída nas «Contas Correntes & Contas d'Ordem Credoras», sob uma provisão especial, d'onde serão retiradas as primeiras prestações a pagar a Henschel & Sohn.

Estradas ligando as estações da nossa linha com as localidades por ellas servidas

Os credits concedidos pelo Ministerio das Obras Publicas, em 1908, para a construção das estradas indispensaveis ao desenvolvimento agrícola e industrial da região atravessada pela nossa linha, foram extremamente reduzidos; e, por isso, os trabalhos realísados foram insignificantissimos.

E' realmente inacreditavel que, estando a linha da Beira Alta aberta á exploração ha 28 annos, existam ainda lacunas tão importantes e que são um permanente obstaculo á sua expansão.

Temos sempre insistido nas nossas reclamações com o apoio de quasi todos os municipios interessados, mas pouco ou nada temos conseguido; o que é deveras lamentavel.

Porto da Figueira

No anno de 1908, o Ministerio das Obras Publicas, attendendo ás justas e constantes reclamações dos povos da Figueira, ordenou á Administração do Porto de Lisboa que fossem enviadas para ali duas dragas, afim d'iniciarem-se os trabalhos de desobstrução do porto e barra, que estão completamente assoreados. Uma das dragas teria, talvez, produzido alguns beneficios se estivesse munida de todas as installações accessorias para uma descarga rápida; consumiram-se cinco mezes, com grandes interrupções de trabalho, e nada se fez.

O accesso á nossa ponte continua offerecendo as mesmas difficuldades, se não maiores, tornando-a completamente inutil.

Infelizmente, esta precaria situação não será modificada sem que os Governos se decidam a consagrar um pouco mais d'attenção a estes assumptos, adquirindo material adequado e imprimindo actividade e permanencia nos trabalhos de dragagem.

Já no nosso relatório anterior fizemos salientar a importancia capital que tem para a nossa Companhia, a facil entrada de pequenos navios no porto da Figueira e as vantagens extraordinarias e altamente beneficas que redundariam em proveito da região central do Paiz. D'ahi adviria, certamente, a rapida expansão agrícola, commercial e industrial das duas Beiras e o augmento de relações com a vizinha Hespanha.

Apesar da inutilidade dos nossos esforços até hoje, proseguiremos na lucta em prol d'este util e grandioso melhoramento.

Caminho de Ferro do Valle do Vouga

Depois da lentidão que houve no andamento do processo, o Tribunal Arbitral proferiu, no meiado de 1908, a sentença sobre a reclamação apresentada por esta Companhia contra a concessão d'aquella linha, por nós considerada como uma verdadeira violação ao artigo 28 do contracto da concessão.

Apesar da opinião contraria dos nossos dois arbitros, mencionada no Accordão, a maioria do Tribunal repelliu a reclamação, com o fundamento de que a linha do Valle do Vouga não pode ser considerada parallela á nossa, por ter como pontos terminus Vizeu e Espinho, imprimindo-lhe assim um caracter de linha divergente; allegando, tambem, que a parte comprehendida entre Alberga e Aveiro constitue apenas um ramal da linha principal.

O veridictum pronunciado pelo Tribunal Arbitral não tem recurso; no emtanto, não podemos deixar de lavrar aqui o nosso protesto contra uma theoria que tende a anular todas as garantias outorgadas no contracto de concessão d'esta Companhia e com as quaes foram obtidos os fundos necessarios para a construção da linha da Beira Alta.

Linhas novas, projectadas entre o Tejo e Mondego

(Decreto de 19 d'Agosto de 1907)

Tendo a concessão da linha do Valle do Vouga levantado clamorosos protestos dos Accionistas e Obrigacionistas da nossa Companhia, o Decreto de 19 d'Agosto de 1907 e a Sentença do Tribunal Arbitral não podiam deixar de causar entre todos os mais justos receios e as mais penosas apprehensões sobre o futuro reservado a esta Empreza; pois aquelle Decreto, envolvendo linhas e

ramaes que penetram na zona de protecção concedida á linha da Beira Alta, é uma flagrante e violenta offensa aos artigos 27 e 28 do Contracto em vigor.

Em 31 d'Outubro do anno findo, o vosso Conselho, para assegurar os direitos da Companhia, dirigiu ao Governo de S. M. uma representação.

(Continua).

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas de 7 de Junho de 1909.

SENHORES:

Em obediencia aos preceitos dos estatutos o Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes vem submeter á apreciação da Assembleia Geral Ordinaria dos srs. Accionistas os actos da sua gerencia no exercicio de 1908, decimo-quarto depois da convenção de 4 de maio de 1894.

Este relatorio será, como os anteriores, dividido em tres partes: Na primeira parte, com os elementos fornecidos pela nossa Direcção Geral, vão notados os resultados de exploração da nossa rede e das linhas dos Meridionaes e de Coimbra a Louzã em 1908. A segunda parte mostra a situação do nosso activo e passivo. A terceira parte refere-se á Caixa de Reformas e Pensões.

PRIMEIRA PARTE

Resultados da Exploração

1.º — Considerações geraes

A extensão da rede explorada conservou-se em 1908, em 1.172 kilometros, subdivididos como segue:

Antiga rede não garantida.....	693 kilometros
Antiga rede garantida.....	380 "
Linha de Setil a Vendas Novas.....	70 "
Linha de Coimbra-cidade a Louzã....	29 "
Total.....	1.172

Estas linhas compreendiam, no 1.º de janeiro, 211 kilometros de dupla via. Em 26 de outubro foi aberta á exploração a segunda via entre Alfarellos e Coimbra, elevando, portanto, a 230 kilometros a extensão da dupla via explorada.

Como nos relatorios anteriores, damos os resultados da exploração de todas as linhas, separando os relativos aos quatro grupos acima indicados, de forma que permita, querendo-se, a sua discriminação.

A exploração no exercicio de 1908 continuou a ser feita em condições pouco favoraveis. Os acontecimentos politicos occorridos nos primeiros mezes do anno, ainda vivos na memoria de todos, produziram o enfraquecimento dos negocios, accrescido da mediotade e colheita já acentuada em 1907. O trafego animou-se um pouco nos ultimos mezes, permitindo-nos fechar o exercicio com augmento sensivel. E' para sentir ter de referir por outro lado que o cambio, peor no começo do anno que nos anteriores, continuou a ser menos favoravel no decurso do exercicio, chegando mesmo no mez de novembro a 700 réis, cambio este que de ha muito não era attingido. Como, por outro lado, o preço das materias primas se conservasse bastante elevado nos primeiros seis mezes e só baixou quando a influencia d'esta baixa apenas actuou numa parte insignificante dos materiaes que se receberam e applicaram em 1908, as despesas da exploração subiram sensivelmente, devido a esta dupla causa.

As receitas, não compreendidas as garantias de juro e as fóra do trafego, elevaram-se, em toda a rede, a 5.917:667\$819 réis em comparação com as de 1907 que foram de 5.875:390\$448 réis ou seja um augmento de 42:277\$371 réis.

As despesas da exploração elevaram-se de 2.482:941\$229 réis a 2.515:384\$274 réis o que representa um augmento de 32:443\$045 réis.

As garantias de juro pagas pelo Estado foram superiores ás de 1907. Da linha de Torres-Figueira-Alfarellos, reembolsamos o Estado de 7:907\$864 réis; em 1907 foi este reembolso de 8:783\$685 réis. A linha da Beira Baixa recebeu por garantia de juro réis 345:397\$284, tendo recebido em 1907, 319:782\$920 réis ou seja um augmento de 25:814\$364 réis.

Os resultados da exploração da linha de Vendas Novas melhoraram, apesar das importantes obras executadas em resultado das inundações no mez de janeiro de 1908. As receitas subiram de 95:787\$129 réis a 99:761\$718 réis, ou seja um augmento de réis 3:974\$589 e as despesas diminuíram de 76:865\$676 réis a réis 71:467\$488.

A linha de Coimbra a Louzã produziu a receita bruta de réis 26:831\$896 e a despesa elevou se a 21:240\$364 réis, resultando um producto liquido da exploração de 5:591\$532 réis.

O mappa seguinte mostra a variação dos coefficients da exploração, compreendidas as receitas fóra do trafego, não incluídas as garantias de juro:

Coefficientes d'exploração

	1907	1908
Leste e Norte.....	32.58 %	32.88 %
Linha de Caceres.....	124.81 "	112.27 "
Ramal de Coimbra.....	73.88 "	64.13 "
Linha de Lisboa-Cintra-Torres.....	48.68 "	47.75 "
Linha de Cintura.....	48.73 "	49.65 "
Linha de Cascaes.....	82.40 "	81.61 "
Linha Urbana.....	77.46 "	78.08 "
Rede não garantida.....	39.16 "	39.24 "
Linha de Torres-Figueira-Alfarellos.....	53.72 "	54.99 "
Linha da Beira Baixa.....	60.31 "	67.17 "
Rede garantida.....	56.34 "	59.53 "
Rede da Companhia.....	41.35 "	41.75 "
Linha de Vendas Novas.....	80.25 "	71.64 "
Linha de Coimbra a Louzã.....	77.35 "	79.16 "
Rede geral.....	42.14 "	42.42 "

O mappa seguinte mostra a totalidade dos resultados da exploração em 1908:

Receitas do trafego	5.875:390\$448	5.917:467\$819	+ 42:277\$371
Garantias de juro..	310:999\$235	337:689\$420	+ 26:690\$185
Receitas fóra do trafego.....	16:408\$715	12:232\$070	- 3:876\$645
Total geral das receitas.....	6.202:498\$398	6.267:589\$309	+ 65:090\$911
Despesas da exploração.....	2.482:941\$229	2.515:384\$274	+ 32:443\$045
Producto liquido	3.719:557\$169	3.752:205\$035	+ 32:647\$866
Percurso dos comboios.....	6.018:335 ^k	5.903:693 ^k	- 114:642 ^k
Kilometros de via em 31 de dezembro.....	1:172	1:172	—
Por kilometro-trem:			
Receitas.....	1\$031	1\$062	+ \$031
Despesas.....	\$413	\$426	+ \$013
Producto liquido	\$618	\$636	+ \$018
Por kilometro-via:			
Receitas.....	5:292\$234	5:347\$772	+ 55\$538
Despesas.....	2:148\$550	2:146\$232	+ 27\$682
Producto liquido	3:173\$684	3:201\$540	+ 27\$856

D'este mappa deduzem-se as indicações seguintes, sob o ponto de vista de receitas por kilometro-trem e por kilometro-via:

Annos	Receita bruta	Receita liquida
1907—kilometro-trem.....	1\$031	\$618
1908— " ".....	1\$062	\$636
1907—kilometro-via.....	5:292\$234	3:173\$684
1908— " ".....	5:347\$772	3:201\$540

O cambio médio de 1908, subiu de 561,26 (taxa média de 1907) a 622,12 réis.

(Continua)

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Verão de 1909: — Serviço de banhos e aguas thermaes

Viagens de ida e volta por preços muito reduzidos. Bilhetes válidos por dois mezes com faculdade de ampliação de prazo.

Thermas: Cucos, (Torres Vedras), Caldas da Rainha, Curia, (Mogofores), Piedade, (Alcobaca), Amieira, Fadagoza, Monfortinho, (Castello Branco), Unhaes da Serra, (Tortozendo e Covilhã), e Cabeço de Vide, (Crato).

Praias: da Barra e Costa Nova, (Aveiro), do Furadoro, Espinho, Granja, Porto, Foz do Douro, Mattozinhos, Leça da Palmeira, Nazareth, S. Martinho e Figueira da Foz.

Desde 15 de junho e até 13 de outubro de 1909, esta companhia terá á venda bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, válidos por dois mezes, das suas principais estações para as que servem as localidades acima designadas.

Aos portadores d'estes bilhetes é concedida a faculdade de detenção em transito, ampliação de prazo, etc.

Demais condições ver os cartazes affixados nos logares do costume.

AGENDA DO VIAJANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

CINTRA Hotel Netto.—Serviço de primeira ordem—Aposentos confortaveis e acceados—Magnificas vistas de terra e mar—Sala de jantar para 150 pessoas—Magnifico parque para recreio—Iluminação electrica—Telefone n.º 15—Preços razoaveis—Proprietario: 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 hotéis mais bem situados e que mais convém aos numerosos banhistas.—Prop., Serafim Pereira.

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

HAMBURGO Sautier & C.^a—Commissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores.—Serviço directo entre Hamburgo e Espanha.

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

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

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

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

MAFRA Hotel Moreira.—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 15000 reis por dia a 15500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

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

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança.—Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellas aposentos; Serviço primoroso; Diaria 15200 a 25500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuva de Juarez.—Agente internacional de aduanas y transportes.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE JUNHO DE 1909

COMPANHIA REAL

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Algés	C. Sodré	
9 15	9 29	9 40	9 55
9 28	9 42	10 10	10 25
4	4 14	4 29	4 44
5 40	5 54	6 20	6 35
11 25	11 39	12	12 15

Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os e o.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
5 30	6 5	5 20	5 50
7	7 28	7 25	7 55
7 40	8 15	8 16	8 42
10 10	10 38	8 49	9 15
11 30	11 58	10 50	11 16
1	1 28	12 10	12 36
2 30	2 58	1 40	2 6
4 52	5 20	3 10	3 36
5 24	5 56	5 31	5 57
7	7 28	7 40	8 6
8 30	8 58	9 10	9 36
10	10 28	10 40	11 6
12 30	1 5		

Mais os de Cascaes, excepto os

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 15	7 15	6	7
8 10	9 3	8	8 46
9 10	9 46	8 56	9 32
9 45	10 38	9 15	10 5
10 40	11 16	9 56	10 32
10 45	11 52	10 50	11 54
12 15	1 22	11 26	12 2
1 40	2 16	12 15	1 19
1 45	2 52	1 50	2 54
3 10	3 46	2 26	3 2
3 15	4 15	3 15	4 19
4 40	5 16	3 56	4 32
4 47	5 37	4 28	5 15
5 20	6 10	5 26	6 2
6 10	6 46	6 15	7 19
6 15	7 22	6 56	7 32
7 40	8 16	7 5	7 52
7 45	8 52	8	9 4
9 15	10 22	9 20	10 24
10 40	11 16	9 56	10 32
10 45	11 52	10 50	11 54
12 25	1 15	11 26	12 2

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
9 30	10 2	10 20	10 48
11 20	11 51	12 14	12 42
1 20	1 51	2 20	2 48
3 10	3 41	4	4 28
5 43	6 15	6 18	6 53

Mais os de Cintra, excepto os

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
6 35	7 38	5 8	6 7
7 38	8 20	6 50	7 49
8	9 4	7 42	8 42
9 25	10 7	8 35	9 5
10 20	11 23	8 45	9 45
11 45	12 20	10 35	11 5
12 20	1 23	10 41	11 38
1 53	2 37	12 35	1 13
2 20	3 23	12 45	1 42
3 35	4 17	1 35	2 5
4 35	5 10	2 43	3 40
4 55	5 58	3 35	4 13
5 57	6 20	4 34	5 8
6 15	6 50	4 40	5 37
6 21	7 25	5 28	5 58
8 20	9 24	7 5	8 4
9 37	10 21	8 33	9 13
10 50	11 53	10 23	11 20
12 23	1 26	11 14	11 52

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
7 5	7 49	9 27	10 11
7 53	8 36	10 29	11 12
10 51	11 34	11 51	12 34
1 13	1 56	2 20	3 3
4 41	5 24	3 22	4 6
6	6 43	4 47	5 29
6 47	7 29	5 34	6 18
8 27	9 11	7 4	7 48
9 51	10 35	7 57	8 41
		9 34	10 18
		11 40	12 23

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Povoa	Lisboa-R.	
9 51	10 49	7 36	8 34
11	11 58	1 15	2 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
11 51	1 10	5 37	6 58
4 28	5 37	2 39	4 6
12 30	1 53	7 54	9 22

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Setil	Lisboa-R.	
6	8 14	7 23	9 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Entrone	Lisboa-R.	
6 45	10 7	5 40	9 20
		10	12 56

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	
5 15	8 35	4 15	7 4
8 36	10 28	11 50	3
3 50	7 10	8 10	9 58

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entre. Lisb-R.	Entrone	Setil	
10	12 56	5 40	7 2

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
8 20	8 1	6 35	5 15
9 45	3 18	8 50	2 40
1 46	12 26	2 45	12
5 30	11 16	5	10 50
9 30	7 47	8 45	6 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
7 20	1 47	9 39	3 44

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Aveiro	Porto	Aveiro	
3 54	6 34	5 58	8 37

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Ovar	Porto	Ovar	
7 20	9 2	5 19	6 58
10 18	11 52	7	8 38
4 8	5 50	1 55	3 33
5 35	7 15	3 26	5 2
7 25	9 4	5 10	6 53

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Esmoriz	Porto		
4 55	6 6		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Porto	Espinho	
7	8 2	8 11	9 7
9 35	10 35	12 31	1 32
3 27	4 30	3 17	4 2
9 5	10 7	7 47	8 45
		10 28	11 26
		12 10	1 9

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louza	Coimbra	
5 15	6 44	7 5	8 34
11 25	12 44	1 53	3 8
4 1	5 19	5 39	6 51

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Figueira	Coimbra	
6 42	8 24	5 55	7 40
1 58	3 44	11 15	12 51
4	5 38	10 55	12 24

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
10 27	7 35	6 15	2 40
8 10	7 10	6 15	5 15
		6 5	6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val. d'Alc.	Lisboa-R.	
10 27	6 33	6	11 45
7 25	12 50	7 20	2 40
8 10	7 6	7 20	5 15
		6 35	6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
10 27	2 37	4	7 18
8 10	9 54	3 40	6
9 30	9 54		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	
1	5 49	7 10	10 20
7 32	12 37	1 55	6 53

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
7 30	2	4 55	11 36
4 16	2 46		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Caldas	Figueira	Caldas	
12 45	6 15	3 55	9 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Amieira	Figueira	Amieira	
2 25	2 46	1 40	2 1
4 40	5 1	3 55	4 16
5 54	6 15	4 55	5 16
8 20	8 41	7 34	7 55

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Alfarellos	Figueira	Alfarellos	
1 50	12 24	2 46	3 21
11 36	12 13	10 40	11 15
1 10	2	6 35	7 16
6 49	7 31	7 51	8 32
8 50	9 27		

VALLE DO VOUGA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Albergaria	Espinho	
8 30	11 40	4 25	7 1
7	9 50	2 35	5 45

BEIRA ALTA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
7 50	9 25	5 15	7 10
2 25	4 10	9 55	11 40
7 5	8 55	4 25	6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
9 25	12 45	6 15	9 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	
5 10	1 45	9 25	3 55
9 50	4	1 50	6 45
1 35	7 2	4 15	11 55

SUL E SUESTE

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
6	6 35	5 55	6 30
7 25	8	8	8 35
8	8 35	9 15	9 50
9 15	9 50	11 5	11 40
10 50	11 25	12 25	1
12 55	1 30	2 50	3 25
2 50	3 25	3	3 35
4 20	4 55	4 3	4 38
5 30	5 55	7 30	8 10
8 20	8 58	9 44	10 24
12 30	1 13	11 40	12 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	
8	9 43	8 5	9 50
10 50	12 34	11 18	1
5 20	7 13	5 50	8 10
8 20	9 44	8 16	10 24

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Setubal	Lisboa	
8	9 33	4 44	6 30
10 50	12 36	8 5	9 50
2 50	4 20	10 15	11 40
4 20	5 58	3	4 38
5 20	7 8	6 25	8 10
8 20	9 47	8 25	10 24

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pin. Novo	Setubal	Pin. Novo	
5 30	5 55	6	6 21

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branca	Evora	C. Branca	
6 49	7 24	7 50	8 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Mora	Lisboa	
8	2 30	6 8	1
5 20	12 4	3 51	10 24

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Evora	Lisboa	
6	10 46	6	10 24

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	
8	3 25	5 55	1
5 20	11 55	11 35	6 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Moura	Lisboa	
8	3 55	5 20	1
5 20	2 55	8 30	6 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Faro	Lisboa	
7 25	3 35	7 15	3 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Villa Real	Lisboa	
6	12 30	5 10	10 24
8	12 30	4 45	6 30
5 20	6 53		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Portimão	Lisboa	
6	9 14	7 50	10 24
7 25	3 46	6 40	6 30
5 20	5 4		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Portimão	Tunes	Portimão	
1 30	2 30	9 30	10 37
10 30	11 40		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Portimão	Faro		
1 30	3 40		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Portimão	Villa Real	Portimão	
6 25	12 10	2 5	7 32

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Faro	Olhão	Faro	
11 30	11 51	12	12 21
2 30	2 51	3	3 21

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Faro	Villa Real	Faro	
3 43	6 2	8	10 31

MINHO E DOURO

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto			



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

4.^a Ampliação á Tarifa especial interna n.º 13 de pequena velocidade

Approvada por despacho ministerial de 27 de Maio de 1909

DESDE 10 DE JUNHO DE 1909

O minimo de percurso d'esta Tarifa é reduzido de 60 a 20 kilometros, ou pagando como tal.

As alíneas A), B) e C) são ampliadas como se segue:

Por wagon completo:

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

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

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

Por tonelada Tabella n.º 10-A

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

Maximo cobravel..... Por tonelada 3\$000 réis

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

Maximo cobravel..... Por tonelada 2\$500 réis

Aos expedidores de carvão vegetal, cujas remessas, expeditas das estações de Móra a Pavia para as de Barreiro ou Lisboa, attingam ou excedam, durante um anno, 300 toneladas, será concedido um *bonus* de 20% sobre a importancia do transporte.

O direito ao *bonus* será comprovado com a apresentação das cartas de porte que mostrem que as remessas foram effectuadas pelo mesmo expeditor.

Lisboa, 8 de Maio de 1909.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

1.^a AMPLIAÇÃO À TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 15 PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 4 de Junho de 1909)

TRANSPORTES FLUVIAES

DE

DIVERSOS PONTOS DA MARGEM DIREITA DO TEJO

Desde 6 de Junho de 1909

Na estação de Lisboa, acceptam-se requisições, em papel commum, para o transporte de *mercadorias diversas* da margem direita do Tejo (entre Alcantara e Beato) com destino ás estações das linhas do Sul e Sueste, pelos seguintes preços até Barreiro:

A) — Por tonelada 400 réis

Minimo de expedição, 20 toneladas.

B) — Mercadorias a granel e massas indivisiveis de peso superior a 1:000 kilogr.
ajuste especial

CONDIÇÕES

1.^a — Estes transportes não são obrigatorios. — Apresentada a requisição, na qual deverão vir indicados a *natureza da mercadoria, o caes em que se encontra e o dia e hora em que se deseja effectuar o transporte*, o chefe da estação de Lisboa, passado o praso de 24 horas, avisará o expedidor se o transporte póde ou não realizar-se para, no caso affirmativo, ser entregue a respectiva nota de expedição e recebido o deposito de 4\$000 réis por fragata, deposito que será restituído quando fôr satisfeita a importancia do mesmo transporte.

2.^a — Estes transportes effectuar-se-hão sempre em *porte a pagar*.

3.^a — A carga das embarcações, na margem direita do Tejo, será sempre feita pelo expedidor das remessas, ficando tambem a seu cargo quaesquer despezas que a onerem.

4.^a — O prazo para a carga será o seguinte:

1 hora por cada 5 toneladas.

Por cada hora a mais além do tempo concedido ou fracção de hora excedente a 10 minutos, cobrar-se-hão 500 réis.

5.^a — Cada embarcação será acompanhada por um factor encarregado de proceder á conferencia e entrega da remessa na estação do Barreiro.

6.^a — Na embarcação ou no rebocador poderá seguir, sem pagamento de transporte, um empregado do expedidor para assistir á pesagem da remessa.

7.^a — A administração não se responsabilisa pelas avarias provenientes de molha.

8.^a — Ficam em vigor as condições da tarifa de transporte fluvial em tudo o que não forem contrarias ás disposições da presente.

Lisboa, 25 de maio de 1909.

O Engenheiro Director,

Antonio Lourenço da Silveira.

Expediente n.º 1373