

Gazeta dos Caminhos de Ferro

12.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 516

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

Redactor efectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Proprietario-director

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção

CHRISTIANO TAVARES, oficial do exercito

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

Collaborador efectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro.

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegrafico CAMIFERRO

LISBOA, 16 de Junho de 1909

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 propósito do Cincocentenario — XI.	183
Notas de viagem — O «record» das exposições — A prática Albion — A Gi- da Branca — Make mony — A exploração do Flip Flap	184
Automobilismo — Espanha — França	185
Tracção eléctrica — Espanha — Itália	185
Assembleia Geral da Companhia Real	185
Linhos portuguesas — Oficina de creosotagem — Vagões frigoríficos — Pe- dras Salgadas a Víago — Apeadeiros de Leões e Repreza do Sul e Sueste — Estação de Livrácão — Valença a Monsão — Regoa a Lamego	186
— Estação da Alfandega do Porto	188
Desgraças do Ribatejo	188
Parte financeira	188
Carteira dos Accionistas	189
Boletim Commercial e Financeiro	189
Cotacões nas bolsas portuguesa e estrangeiras	189
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	190
Linhos estrangeiros — Espanha	190
Companhia da Beira Alta — Relatório do Conselho de Administração (Con- tinuação)	190
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses — Relatório do Con- selho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal	191
Avisos de serviço	191
Agenda do Viajante	192
Horário dos comboios	192



A linha de Portalegre

Ficou pendente da discussão das camaras uma proposta de lei destinada a facilitar a construção da linha de Portalegre. Era uma providencia simples, de incontestável interesse publico, que não podia sofrer oposição justificada; tanto bastou para que ficasse no limbo parlamentar, sacrificada à esterilidade das discussões políticas.

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 acomodar ás condições technicas estipuladas para a via larga, e ao mesmo tempo deixava quasi concluída a infrastructura do 1.º lanço, de 18 quilometros, entre Estremoz e Souzel. As dificuldades que tem feito malogrado as suas multiplas tentativas para angariar capitais n'um período da nossa agitada vida publica tão pouco propício 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 matéria de construção de caminhos de ferro, em que os riscos são certos e os proveitos incertos para o capital sem auxílios valiosos do Estado.

Nous avons changé tout cela. Ao presente muitos dos nossos homens publicos entendem que um concessionário 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 escarmento dos vindouros perca os capitais já comprometidos.

Haja 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 capítulo da historia triste da nossa administração para dar notícia 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 ^m ,50
3.º " — Fronteira a Gabeço de Vide	10.280 ^m ,60
4.º " — Gabeço de Vide a Alter do Chão	11.552 ^m ,20

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

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

Total..... 108.363^m,19

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

Houve, pois, um aumento de 6 quilometros 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 possível uma exploração mais económica.

1.ª secção:

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

Os alinhamentos rectos sommam 13.504^m,43 e as curvas 4.640^m,06, sendo 2.157^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 sucede em todos os lanços, sendo pois ocioso repetir este pormenor acerca 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, hoven-

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

As obras de arte também não tem importância, não havendo senão 1 pontão de 4^m, 2 de 2^m, 38 aquedutos 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 à 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 media até transpor a Ribeira de Souzel, subindo depois 20^m à portella para descer 10^m até à Ribeira de Lupe e depois de uma ligeira subida manteem-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 media de 13,83^{m/m}, e 7.002^m,00 em declive de inclinação media 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 aquedutos 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 atingir 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,^m54 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^m 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, à ponte de 60^m, e 20 aquedutos 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,^m40 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^m 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 à 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 atingem 178.312^{m³}, sendo 17.625^{m³} em vagonetes a 872^m 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 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*.—Neste 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 14 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 e 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 difficult 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 nível 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 vagoneie a 909^m e 2.941^m³ à 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 Caceres.

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:

	Distância 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
Cabeco 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 tráfego à linha, especialmente de productos agrícolas, como para comodidade da exploração, sendo inadmissível uma distancia superior a 21 kilómetros 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 kilómetros. No troço de Casa Branca-Villa Viçosa a distancia media é de 7,700 kilómetros.

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

Dados os elementos de tráfego 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 Alemtejo 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 construção 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 tinhamos 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 à cidade; mas, a despeito de querer ser madrugador, outros houve que antes de mim andavam já percorrendo as calçadas à portuguesa, que é o piso mais desagradável 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 possue um eruditio 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 repositorio 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 eruditio 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 inedita, 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 detrás das rotellas 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 in honestas». 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 comigo, 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 paciencia 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 egreja de Santa Maria, ou os tectos em estylisacão arabe da capella mór da egreja de S. Bento, ou ainda as pinturas que recordam no tecto de esta egreja 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 Hübner, que affirma ser aquella região inexplo- rada 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, apontei tres photographias: a de um tumulo na capella de S. Braz em Villa Real, a da porta lateral da egreja matriz de Freixo d'Espada à Cinta e a de uma janella em Rebordãos, um desenho á pena, 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 insculpida. 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 egreja fazia parte de um convento de religiosas pertencentes á nobreza.

E ahi 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. E a primeira maneira de Wagner aquella opera... mas o comboio vai 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 horizonte, viam os terrenos graníticos 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 podémos 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 agradavel 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. Em quanto uns collegas procuravam as malas, outros iam deitar-se e um não se dispensou de cear com apetite. 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 levara a noite de um sonno 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 dificuldades 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 difficult. Já a saida 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 dificuldades 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 nível 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 sucedeu 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 ruinas, que me fazem recordar a narrativa de Camillo Castello Branco na *Maria da Fonte* e aquelle singelo adeus de Ferreira Pangel, 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 idealistas e idealistas.

Idealistas fômos nós indo a conquista de terras longínquas, idealistas fômos querendo com Affonso de Albuquerque monopolizar a navegação e o commercio da India. Idealistas fômos partindo a devassar os segredos dos paizes desconhecidos do Sul da America e idealistas fômos sonhando com o imperio da Africa, com aquelle mappa cor de rosa, que Cecil Rhodes e lord Salisbury rasgaram, sem que a brutalidade da intimidação nos despertassem 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) Número de janeiro-fevereiro de 1897.

Assim tambem na lucta entre os dois filhos de D. João VI, os idealistas foram os que perderam a sande ou a vida nas persigangas de Plymouth, no desembarque nos Açores, nas inclemencias do céreco 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 shopenhauerianosachei-me em Vidago, onde logo os esquecia, ao encontrar-me com o empreiteiro da construcção da linha ferrea. Ha 19 annos que perdeu 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 dificuldades de construcção.

Claro está que o beton armado ali predomina na estructura do interior, mas seria difícil 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 barraço onde os guardam; esperava que ali se vendessem posses ilustrados e, para se vingar da propositada informaçao 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 tivesse que dar parecer ácerca da obra.

Agora iamos arrepriar 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 canonizar pelo povo.

É possivel que os accionistas da Companhia dos Tabacos achem as excellencias da tal herva, mas os que a queimam, esses certamente prefeririam denominá-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 espiritual 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 egreja de S. Gonçalo e a ponte que fica logo á beira era o valle do Tamega o que mais nos lembra.

E com tudo 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. Por isso, 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 aquelle 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-cænaque*. 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 Cette, a recordação dos que já tinham ido para Lamego e Penafiel eram estimulo 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.º) á especial n.º 13 do Sul e Sueste. — Esta modificação de tarifa amplia as condições de aplicação 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 85000 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 utilizarem para as praias de banhos e estâncias d'água thermae.

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 províncias do Sul e Sueste, e como destinos, na rede da Companhia Real, o grupo Estoril 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 público acolheria com entusiasmo a criação 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 prazo de validade é muito restrito 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 público como podiam até aumentar 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 público e as muitas sobretaxas dariam boa receita.

Bastava o efeito moral que essa pequena concessão fazia para ser de benéficos resultados.

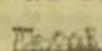
Assim o passageiro sentir-se-hia, durante a viagem, em plena liberdade de se deter onde entendesse, o que hoje não sucede, indo obrigado a fazer todo o percurso para o qual tomou bilhete.

Perigos de fraude, não vêmos que os haja.

Se à chegada, isto é, à paragem e à 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 francesa 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 de 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 pode ser servido porque não se fez inscrever... como assinante.

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

É 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 assinantes, nem podemos fazer exceções.

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 às 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 ver a capital, e tomando o rapido das 9 da noite, às 3.^{as}, 5.^{as} ou domingos, chega a Lisboa á hora do almoço.

Visita da cidade, Cintra e MontEstoril e Cascaes, seis dias.

Partida, pela linha do Oeste, a Alcobaça, onde vae almoçar e tem tempo para ver o convento, ir de trem á Batalha, ver 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 ver na cidade. Dois dias, pelo menos; quatro não seriam demais, mas fixemos dois.

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

Pela linha da Beira vae a Luso, partindo ás 7.^{as}, 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 pitoresco rio, á Regoa.

Empregando dois dias na viagem pôde ir até Villa-Real, para ver 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 ver 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 francesa um mez depois de ter deixado a França.

Para voltar á bella cidade do Leman tem numerosos caminhos. Ou vae pelos Pyrénées, 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, Alcobaça e Batalha e pergunta se lhe convém tomar bilhete de excursão, da tarifa que publicámos no numero passado.

Como a tarifa mantém 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 Setubal, 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 Alcobaça, Batalha e Leiria.



Guide de Espagne et Portugal

Mais uma nova edição deste guia acaba de aparecer, pertencente á numerosa bibliotheca de viagens Guides Joanne, da casa Hachette & C.º 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 allemaes e os inglezes o Baedeker é o *vademecum* indispensavel, os franceses, os belgas, os italiânos, 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 propósito do Cincocentenario

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

LXI

Paul Chapuy

Inteligente, activo no trabalho, de competencia incontestavel para o cargo que ia ocupar 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 atribuida 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 possível vantajosa a sua situação superior, buscou todos os pretextos para, sob forma 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 defeza de interesses da companhia se opôz com justo fundamento o conselho de administração, baseado nas garantias que o convénio 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 importantsimo ramo do serviço de exploração ferroviaria.

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

A notavel indole de João Ferreira de Mesquita, a sua zelosa dedicação pelo mais arduo trabalho, a sua aplicação consciente 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 atribuidas, e tornou o jovem engenheiro um dos mais habeis 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 eminent 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 franceses classificam de *comptable*, ou superintendente superior nas dificeis execuções de administração financeira da Companhia.

Este serviço havia sido criado em Lisboa pela aplicação 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 prática Albion — A Cidade Branca — «Make money» — A exploração do Flip Flap

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

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

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 populaçao 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, à 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 frequencia menos que triplicava.

A Inglaterra foi mais prática, e mais economica, descobrindo o meio de pôr em risco muito menores capitaes 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 sistema tem a vantagem de servir todos esses acépipes 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 artístico 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 enchiham 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 acompanhal-os, 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 atmosphera 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 continnação 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 preziosa 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 dispertou 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 efecto da exposição vista lá do alto, é surprehendente, mas como o bom ingiez 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 permitido sequer pôr-se de pé. Isto tem por sim, como elles conservando-se assentados, só vêem para um lado, obrigal-os—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 desagradável, 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, occasões houve em que esteve cheia quasi por completo.

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

À 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 diferentes companhias, que ahi passam com trens continuos.

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

differentes 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 cerca 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 marítimos foi esplendidamente organizado, por isso foi grande a concorrência que assistiu ao pacifco 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 ariago o concurso realizou-se sem acidentes de monta.

A saída teve lugar ás 8 horas da manhã, partindo os automoveis com intervallos de um minuto. Ganhou o primeiro premio o concorrente que saíra em terceiro lugar, n'um Leon-Peugeot, fazendo treze voltas em 6 horas, 18 minutos e 6 segundos. Um percurso de 394 kilometros.

Além das 5.000 pesetas que constituia o primeiro premio offerecido pelo Club, obteve tambem uma medalha de ouro do Círculo del Liceo, e um relogio pulseira, offerta do Hotel Continental de Tarragona.

O segundo premio foi ganho pelo concorrente saído em decimo lugar, 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 lugar no dia 9 de maio esta corrida realizada 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 Chamberí, 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 cincuenta logares.

A força motriz é de origem hidráulica, e desenvolve a potencia de 24.000 cavallos.

Assembleia Geral da Companhia Real

Como estava anunciada, 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 ações 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 suposta applicação de rendimentos a despesas desnecessarias e instaurando por isso uma ação 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 respeitável, principalmente na parte relativa aos juros das obrigações por ella emitidas; e verificando-se, pelo relatorio do Conselho de Administração relativo ao exercicio de 1908, que os lucros líquidos da exploração e de outras verbas de receita realizada excedem a importancia necessaria para satisfação dos encargos preceituados na base terceira da alludida convenção até a alínea (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.º da convenção, interrando-se o juro devido ás obrigações de segundo grau, antes de destinar qualquer parte dos lucros líquidos geraes a despezas de primeiro estabelecimento ou a quaesquer gastos e reservas que excedam os alludidos encargos.

Lisboa, 24 de Maio de 1908. — Antonio d'Arº Serpa Pinto, José Augusto Dias f.º & C.º, Francisco Pinheiro da Silva, Henrique Carlos de Meirelles Kendall, Mario Esteves d'Oliveira, José Pereira Rezende, Philinto Elysio Pinto Barbosa, Saint Clair Douquet 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 ação 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 títulos 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, dispendera em obras complementares do seu estabelecimento cerca de 3.000 contos tirados das receitas annuas, etc.»

E esses quatro autores na ação, juntos aos seus accessores juristas e mais tres accionistas, nesta qualidade de accionistas, por terem depositado ações para tomar parte na proxima assembleia geral, usando da facultade 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 ação 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 4.º da Convénio, § 4.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 esses são os únicos que os estatutos consideram e de que falam (artigos 9.º, 48.º e 52.º), dando-lhes todas as garantias eseguranças. 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.º da Convénio n.º 1) pela troca dos novos títulos, supondo-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 tem legitimidade jurídica para reclamar da Companhia Real mais que o juro fixado competentemente pela assembleia geral e a devida amortização a tempo.

Se não estão satisfeitos queixem-se de si pelos inconsiderados cálculos 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 contratos que com elles fizeram a tanto os habilitam.

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

Convém 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.º do Convénio 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 circunstâncias.

Ora o Conselho interpretou sempre, e interpreta, a Convénio de 10 de maio de 1894 e os actuais estatutos por modo que nunca suscitou queixas dos obrigacionistas, nelle assim representados e em maioria, convindo acrescentar que o *Comité de Paris* é entidade que intervém 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.

Apreciamos agora as tardias e infundadas lamentações ou reclamações.

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

A Companhia, porém, só tem dispendido o indispensável para conservar a via em bom estado, como devia e era necessária á exploração e seu inadiável aperfeiçoamento, melhorando ao mesmo tempo e consequentemente o material circulante, e tudo isto em harmonia com a dita Convénio ou Convemo e para cumprimento das cláusulas dos seus alvarás de concessão, que o mesmo Convénio confirma, ratifica e suscita a inteira observância. (Base 16.º).

Se a Companhia não tivesse procedido assim não teria conseguido o aumento das suas receitas, nem teria sido possível dar 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 líquidas da Companhia, obtidas pelo tráfego 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 tráfego nestes três quinquenios aumentou por fôrma, que as receitas tiveram um crescimento annual médio de cerca de 115 contos de réis, sem os quais teria sido impossível dar ás obrigações de 2.º grau os juros, que successivamente lhes tem sido distribuído e que seus portadores teem aceitado.

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 aumento, porque com máquinas usadas e de pouca força, com poucas e poucas commodas carruagens, com insuficiente número 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 público em geral.

Foi e é esse o único 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 indispensável d'esse duplo fim.

Sem as novas máquinas o serviço do *Sud-Express* diário e á

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

Sem as novas e mais confortaveis carruagens, também não seria possível realizar aquelles e outros comboios com o aumento consequente 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 suficiente 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 exigências dos expedidores e ás condições mais lucrativas do tráfego.

A circulação dos pesados comboios e dos de grande velocidade como são os comboios rápidos, 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 Convénio.

Assim a Companhia tendo de conservar as linhas em bom estado, por necessidade do seu tráfego 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 necessárias para melhorar a exploração, com máquinas carruagens, wagons e consequentemente de melhorar também, e alargar as suas oficinas para reparar e transformar material já usado com reproductiva economia.

Todas estas despesas tendentes ao aperfeiçoamento do serviço e a satisfazer as crescentes exigências do público, tem 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 marítima e fluvial, com as quais tem luctado e luta para atrair mercadorias e aumentar o tráfego.

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

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

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

Nenhuma quebra tem havido do Convénio ou dos Estatutos, que, ao contrario, escrupulosamente tem 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. E o seu baluarte, esquecendo entre outras disposições o § 1.º do artigo 3.º dos mesmos Estatutos, disposição que também está na Convénio de Maio de 1894.

Mas aquelle art. 61.º sómente diz, como todos sabemos: «Em quanto os productos annuaes da Companhia não chegarem á quantia necessaria para os fundos de amortização semestral e juros de ambos os grupos de obrigações, nada se poderá aplicar para a amortização ou dividendo das acções ou para qualquer extração 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 aplicar aquelles productos, mas não inclue na proibição, que como exceção, se não amplia, os meios necessários 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 líquido será aplicado da maneira e na ordem seguinte:»

e passa a especificar essas aplicações a dar ao *producto líquido* obtido.

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

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

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

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

d) Quantia necessaria para a amortização das obrigações de 2.º grau.

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

mente até $1\frac{1}{2}\%$, 2% e $2\frac{1}{4}\%$, das obrigações privilegiadas do 2º grau.

1) A quantia necessária, proporcionalmente, para completar até 3% , 4% e $4\frac{1}{2}\%$ respectivamente, o juro das obrigações privilegiadas de 2º grau e para completar até $4\frac{1}{2}\%$ o juro das 94.310 obrigações privilegiadas de 3% , emissão de 1886, Beira Baixa (originariamente de $4\frac{1}{2}\%$) munidas para esse efeito de uma folha de coupons especiais, sem data de vencimento, do máximo de $1\frac{1}{2}\%$ (7 francos e meio ou 6 marcos).

2) Até 5 por cento para o fundo de reserva ordinária até que esse fundo tenha atingido 10 por cento do capital acções.

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

Como em nenhuma d'estas alíneas se falla da aplicação 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 extraordinárias, 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 de ser fatalmente de ser custeadas como indispensáveis, que são e acima se mostrou e resulta da natureza das causas, para que a Companhia tenha os rendimentos necessários 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'elles a auctorização precisa para fazer taes despesas. Veja-se logo de principio, como já citámos, o § 1.º do art. 3.º, onde se lê:

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

Esta exceção a tantos privilegios apontados acumuladamente no § 1.º do art. 3.º dos Estatutos e que fica transcripto, constitue auctorização clara e expressa, como de presumir e subentender por indispensável seria, para as despesas com a renovação sucessiva das linhas, segunda via da linha do Norte a continuar a assentar, aquisição de material circulante necessário à exploração, etc., o que tudo se comprehende nos *encargos e fornecimentos*, relativos à exploração das linhas concedidas à 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, carragens, 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, 25º e 66º—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-Alfarelos; § único da condição 4.º e condição 8.º—Alvará de 9 de Abril de 1887—Linha de Cintra; *et passim* em todas as concessões e formalmente mantido o encargo pelo Convenio).

Os fornecimentos, pois, relativos à exploração comprehendem máquinas, carruagens, wagons, etc., sem o que tudo a exploração seria impossível. Nem era possível que os autores da convenção tivessem esquecido todos os necessários elementos da exploração, ou suppossem que esta se poderia fazer com material antigo e cansado.

Não se objecte sequer ou queira tirar argumento do adverbio *actualmente* contra as verbas de despesa referentes às linhas dos Meridionaes e de Coimbra à Louzã, porque estas linhas não pertencem à Companhia Real, são apenas exploradas por ella por força de contractos especiais validamente celebrados, com as devidas formalidades e auctorizações competentes e o justificado fim de valorizar importante activo da Companhia Real, como são os créditos d'ella anteriores ao Convenio cont'a as duas Companhias concessionárias 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 assim aumentam as da Companhia Real.

Estas explicações e verdades que os relatórios do Conselho completam com os minuciosos dados desenvolvidos, que sempre os acompanham, serão desnecessárias para a grande maioria dos accionistas, que tendo aprovado as contas da Administração e verificado a normalidade de todos os actos praticados no legítimo interesse conjunto dos mesmos accionistas e dos credores, sabem como tudo se tem passado, mas poderão convir e servir de esclarecimento útil a alguns d'estes credores, que de perto tenham deixado de se informar do estado e termos da exploração e prospéridade 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 à restauração da Companhia Real.

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

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

Arredemos, pois, questões inuteis ao fim desejado e prejudiciais ao interesse comum, unindo-nos todos como unico meio de vencer dificuldades.

Tão energicas e concludentes são as afirmações d'esta exposição que nos tiram a necessidade de fazer comentários sobre as pretenções 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 jurídico» as conclusões do parecer do conselho fiscal foram aprovadas e rejeitada *in-limine* a proposta por quasi unanimidade.

A sessão prolongou-se até às cinco da tarde sendo por isso suspensa até ao dia 9 para se concluir nesse dia pela eleição de dois administradores e dois vogais do conselho fiscal, a qual foi também 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'aquele corpo gerente.

Para o conselho fiscal sahiram eleitos os srs. João Henrique 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 frigoríficos. — Foi auctorizada a feitura de 2 vagões frigoríficos na officina do Barreiro por conta da Empreza Frigorifica Portugueza.

Pedras Salgadas a Vidago. — Foi aceita 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 infrastructura do lanço de S. Mamede a Monsão, salvo o ultimo kilometro, cuja construcção fica dependente da resolução de assumtos em combinação com o ministerio da guerra.

Regoa a Lamego. — Foram ajustadas 4 tarefas de infrastructura 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.

Desgracas 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 tinhamos, veio apenas juntar-se o obulo de um modesto empregado de camiuho 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 34 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon 9,06 francos líquidos 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 líquidos de impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.º 28 da nova folha d'elles, anexa ás 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 ás antigas obrigações de 4 1/2 % (segunda e terceira série) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo tipo, recebendo por cada coupon 9 marcos.

Obrigações do 2.º grau. — Tendo sido aprovadas 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 ás 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 ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de 2.º grau, de juro variavel até 3 % recebendo por cada coupon 9 francos e 35 centessimos, líquidos de 65 centessimos de impostos em França;

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

Pela apresentação do coupon n.º 9 da nova folha d'elles anexa ás 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 ás 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 ás 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, Alemanha e Belgica, será realizado nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos

correspondentes da Companhia Real, de acordo 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.º 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 ás 2 da tarde, e continuará em todos os dias uteis até 17 do referido mez, e depois ás sextas feiras para as reuniões conferidas em cada semana.

Este pagamento tambem 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 cambiaes 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 cambiaes de 1906 em que chegámos a attingir a cotação do par, situação que a pasmosa falta de tino governativo de quem n'essa época sobrava as pastas da fazenda e presidencia não soube aproveitar.

O facto mais notavel do ultimo periodo 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 Notícias*, receando a suspensão do pagamento do coupon das obrigações, em vista do protesto de alguns accionistas.

Este protesto nada significa. As resoluções das assembleias gerais são tomadas por maioria, e as daquelle o foram pela quasi unaminidade. Apenas nove accionistas, e ainda estes sendo portadores do minimo de accões, não estiveram d'acco do com a grande massa, porque as resoluções desta lhes prejudicavam, não os seus interesses legítimos 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 altruísmo d'aquelle grupo de benemeritos que tanta dedicação tem em socorrer os auzentes, que não tem 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 tyrronicos accionistas que tem (como muitos tem) accões compradas em 1890, acima do par, se tem locupletado ha 19 annos... sem um real de dividendo.

O pagamento dos coupons está já anunciado.

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

O governo anunciou 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 estrangciros 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, affirma que o mineral, por causa da sua maior facilidade de tratamento, deve ser tres vezes superior á pitchblenda para a projectada producção do radio.

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

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

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

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

Mas, a existir a primeira a segunda à 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 espécies que trabalham pela sua alta. Ficou hoje a libra a 45980 compra, 55010 venda. O Rio-Londres a 45 5/32 correspondendo a 135989 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

JUNHO

Bolsas e títulos	JUNHO														
	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	—	—
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	39,90	39,10	39,10	39,10	39,10	39,05	38,90	40	—	40	—	—	40	—	—
Dívida 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	—	21.300	21.300	—	—	21.400	21.350	21.400	—	—	—
" 4 1/2% 1888/9	—	57.200	57.200	57.300	57.300	57.300	—	57.000	—	57.000	—	—	—	—	—
" 4% 1890	—	—	51.500	—	—	—	9.050	—	9.050	—	—	9.100	—	—	—
" 3% 1905 c/premios	9.100	9.050	9.050	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 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	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal	—	—	138.000	138.500	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	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	—	—	72.500	—	—	—	—	—
" Companhia Real, 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 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.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72.800	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6%	92.000	92.000	92.000	92.000	92.000	92.000	—	92.100	—	92.300	92.500	92.500	—	—	—
" 5%	—	87.200	87.200	—	79.500	—	79.500	—	87.700	—	87.800	88.000	88.000	79.500	—
" 4 1/2%	80.000	80.000	—	—	325	—	322	—	37	—	37	39	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	64,10	64,15	64,10	64,20	64,40	64,41	64,30	64,55	64,52	64,55	64,50	64,50	—	—	—
" Companhia Real	—	322	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 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	—	—	—
" Companhia Real, 1.º gran.	254	—	250	250	250	—	—	254	250	251	251	250	—	—	—
" Companhia Real 2.º gran.	310	299	296,50	296	—	—	—	—	—	296	—	—	145	—	—
" Companhia da Beira Alta	140,5	143	142	142	—	—	142	—	—	142	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres Portugal	64,50	65	65	65	65	64,75	64,75	64,50	65	65	65	65	—	—	—
Londres: 3% portuguez	64,50	65	65	86,50	86,87	86,50	—	87	86,75	87,05	87,25	87,35	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	85	—	—	86,50	86,87	86,50	—	87	86,75	87,05	87,25	87,35	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de Janeiro até
--------	------------------------------



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 cavalos, permitindo um esforço de tracção de 12.000 kilogramas. Em rampas de 15 por 1.000, e com a velocidade de quarenta quilometros, pôdem reboçar 240 toneladas, cifra esta que é elevada ao dobro nos pontos em que a linha é horizontal.

A velocidade máxima que attingem é de setenta quilometros.

Fôram destinadas para os comboios de Madrid a Avila e Segovia, e de Irún 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 7:8065435 como consta do quadro que segue:

	1908	1907	Diferença de 1908 em relação a 1907
Receitas.....	464:5445629	455:5665432	+ 8:9785197
Despesas.....	253:2215683	236:4375051	+ 16:7845632
Excedente.....	211:3225946	219:1295381	-- 7:8060435

Todavia, a diminuição total é inferior á despesa extraordinária realizada com a Renovação e imputada á Conservação.

Acquisição e construcção de material — Trabalhos extraordinários

Dispêndemos no exercício de 1908, conforme as previsões já feitas no ultimo relatorio, importantes quantias para reforçar e melhorar todo o material, para completar instalações e para suprir deficiências.

A despesa total elevou-se a réis 34:7845022 distribuída pelo seguinte:

Acquisição e construcção de material circulante (parte).....	16:0145435	réis
Instalação do freio de vacuo	4:7525104	"
Alimentações.....	1:5875749	"
Novas vias em algumas estações	3:6455657	"
Caes de mercadorias.....	1:6685870	"
Renovação de 5 kilom. de via.....	5:9785000	"
Diversos.....	1:1375207	"

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

Ha ainda uma prestação em dívida de cerca de 2:0005000 de réis á casa constructora dos wagons e não incluida na verba acima.

Instalação do freio do vacuo. — O programma traçado para os annos de 1908 e 1909 compo tava uma despesa total de réis 5:5005000; e tendo supportado o anno de 1908 o custo da acquisição de todo o material, falta, portanto, a mão d'obra, representada pela diferença. No fim do corrente anno, o freio estará installado en 26 veículos e o tubo en 71.

Alimentações. — Obras indispensaveis para suprir as faltas d'água 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 concluida; 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 tráfego.

Renovação de 5 kilometros de via. — A importancia de réis 5:9785000 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 respeito despeza, representando apenas conservação, foi levada á conta d'exploração.

A mesma norma será aplicada 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 sinalizações; etc.

As cinco locomotivas rejeitadas foram readquiridas pelo fabricante, sem a menor perda para a Companhia; e as cinco recomendadas a um outro constructor, para substituição d'aquellas, deverão estar concluidas 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 incluida 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 elles servidas

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

É realmente inacreditável que, estando a linha da Beira Alta aberta á exploração ha 28 annos, existam ainda lacunas tão importantes e que são um permanente obstáculo á sua expansão.

Temos sempre insistido nas nossas reclamações com o appoio 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 desobstrucção do porto e barra, que estão completamente assoreados. Uma das dragas teria, talvez, produzido alguns benefícios se estivesse munida de todas as instalações accessórias para uma descarga rápida; consumiram-se cinco meses, com grandes interrupções de trabalho, e nada se fez.

O accesso á nossa ponte continua oferecendo as mesmas dificuldades, 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'attention a estes assumtos, adquirindo material adequado e imprimindo actividade e permanencia nos trabalhos de dragagem.

Já no nosso relatorio 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 agricola, commercial e industrial das duas Beiras e o augmento de relações com a vizinha Espanha.

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

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 repeliu 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 Viseu e Espinho, imprimindo-lhe assim um caracter de linha divergente; allegando, tambem, que a parte comprehendida entre Alter do Chão e Aveiro constitue apenas um ramal da linha principal.

O veridictum pronunciado pelo Tribunal Arbitral não tem recurso; no entanto, não podemos deixar de lavrar aqui o nosso protesto contra uma theoria que tende a anular todas as garantias oushorgadas 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 appreensões sobre o futuro reservado a esta Empreza; pois aquele Decreto, envolvendo linhas

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

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 Portugueses

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 Portugueses 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

I.º — Considerações geraes

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

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

Estas linhas comprendiam, no 1.º de janeiro, 244 kilómetros de dupla via. Em 26 de outubro foi aberta á exploração a segunda via entre Alfarellos e Coimbra, elevando, portanto, a 230 kilómetros a extensão da dupla via explorada.

Como nos relatórios 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 políticos ocorridos nos primeiros meses do anno, ainda vivos na memoria de todos, produziram o enfraquecimento dos negócios, accrescido da mediocrite colheita já acentuada em 1907. O trafego animou-se um pouco nos últimos meses, permittindo-nos fechar o exercicio com aumento sensível. E' para sentir ter de referir por outro lado que o cambio, peior no começo do anno que nos anteriores, continuou a ser menos favorável 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 matérias primas se conservasse bastante elevado nos primeiros seis meses e só baixou quando a influencia d'esta baixa apenas actuou numa parte insignificante dos materiais 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 aumento 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 aumento de 32.443\$045 réis.

As garantias de juro pagas pelo Estado foram superiores ás de 1907. Da linha de Torres-Figueira-Alfarellos, reembolsámos 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 réis, tendo recebido em 1907, 319.782\$920 réis ou seja um aumento de 25.814\$364 réis.

Os resultados da exploração da linha de Vendas Novas melhoraram, apesar das importantes obras executadas em resultado das fundações no mez de janeiro de 1908. As receitas subiram de 95.787\$129 réis a 99.761\$718 réis, ou seja um aumento de réis 3.974\$589 e as despesas diminuiram de 76.863\$676 réis a réis 71.467\$548.

A linha de Coimbra a Louzã produziu a receita bruta de réis 26.831\$5896 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 coeficientes da exploração, compreendidas as receitas fóra do trafego, não incluídas as garantias de juro:

	Coefficients d'exploração	
	1907	1908
Leste e Norte.....	32,58 %	32,88 %
Linha de Cáceres.....	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 "
Réde não garantida.....	39,16 "	39,24 "
Linha de Torres-Figueira-Alfarellos.....	53,72 "	54,99 "
Linha da Beira Baixa.....	60,31 "	67,17 "
Réde garantida.....	56,34 "	59,53 "
Réde da Companhia.....	44,35 "	41,75 "
Linha de Vendas Novas.....	80,25 "	71,64 "
Linha de Coimbra a Louzã.....	77,35 "	79,16 "
Réde geral.....	42,14 "	42,42 "

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

Receitas do trafego	5.875.390\$448	5.917.667\$819	+	42.277\$371
Garantias de juro..	310.999\$235	337.689\$420	+	26.690\$185
Receitas fóra do tra- fego.....	16.108\$715	12.232\$070	-	3.876\$645
Total geral das receitas.....	6.202.498\$398	6.267.589\$309	+	65.090\$911
Despesas da explo- ração.....	2.482.941\$229	2.515.384\$274	+	32.443\$045
Producto liquido	3.719.557\$169	3.752.205\$035	+	32.647\$866

Percorso dos com- boios.....	6.018.335k	5.903.693 k	-	114.642k
Kilometros de via em 31 de dezem- bro.....	1:172	1:172	-	-
Por kilometro-trem:				
Receitas.....	1.5031	1.5062	+	3031
Despesas.....	5413	5426	+	5013
Producto liquido	5618	5636	+	5018
Por kilometro-via:				
Receitas.....	5.292\$234	5.347\$772	+	555\$38
Despesas.....	2.418\$550	2.446\$232	+	275\$682
Producto liquido	3.173\$684	3.201\$540	+	275\$856

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

Anos	Receita bruta	Receita liquida
1907 — kilometro-trem.....	1.5031	5618
1908 — " "	1.5062	5636
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 Portugueses

Verão de 1909: — Serviço de banhos e águas thermaes

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

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

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

Desde 15 de junho e até 15 de outubro de 1909, esta companhia terá á venda bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, válidos por dois meses, 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 VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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 Gacharra-Mendi. — Proprietário, Felix Nuñez & C.º

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

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

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

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

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

LISBOA **Braganza-Hotel.** — Salons — Vue splendida sur la mer — Service de 1.º ordre. — Proprietário, Victor Sasseti.

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

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

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

MAFRA **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 18000 reis por dia a 18500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

PORTO **Hotel Continental.** — Rua Entrepreas (Frente à Batalha). Serviço de 1.º ordem, preços moderados, Frente do correio, teatros; muito central. — Prop. Lopez Munhos.

PORTO **Hotel Real.** — Rua do Bomjardim, 21. Completamente reformado, mesa e vinhos de primeira ordem. Único defronte da Estação Central de S. Bento, proximo à praça de D. Pedro. Preço razoável. — Prop. Seralim Pereira.

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

SETUBAL **Grande Hotel Esperanca.** — Avenida Todt, em frente do teatro. Sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1\$200 a 2\$500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

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

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

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



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 alineas *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.....	o	o	15-A
3. ^a série.....	o	o	7-B
5. ^a o	o	o	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 saccos 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, expedidas das estações de Móra a Pavia para as de Barreiro ou Lisboa, attinjam 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 expedidor.

Lisboa, 8 de Maio de 1909.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

I. AMPLIAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 15 PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada 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, aceitam-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.º — 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 prazo de 24 horas, avisará o expedidor se o transporte pôde ou não realizar-se para, no caso afirmativo, 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.º — Estes transportes effectuar-se-hão sempre em *porte a pagar*.

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

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

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

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

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

8.º — 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