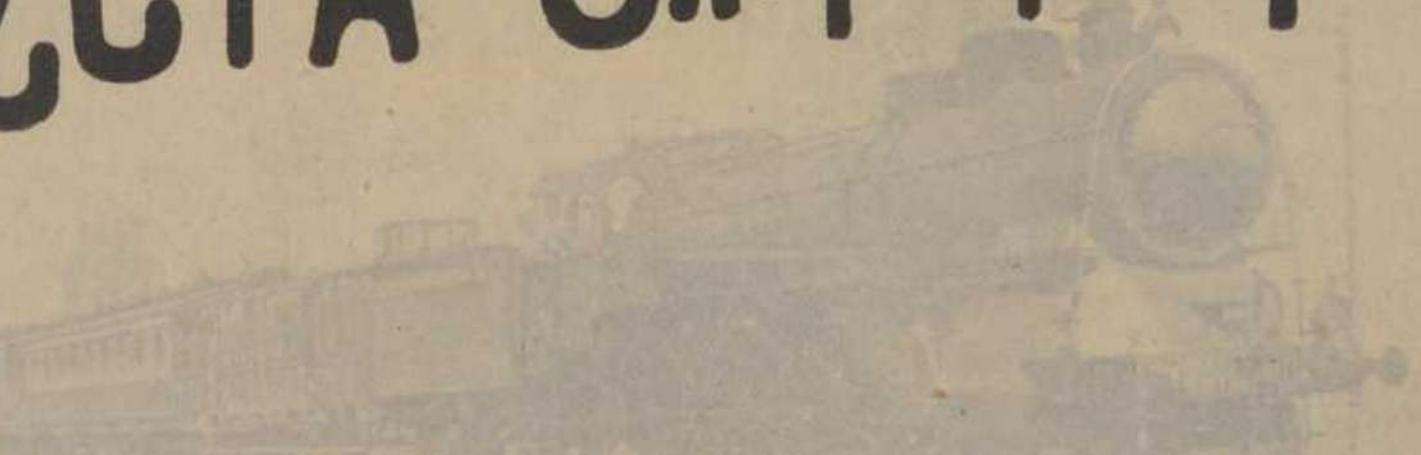


AZETA DOS CAMINHOS DE FERRO



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

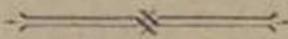
Contém uma PARTE OFFICIAL, por despachos ministeriaes de 5 de março de 1888
e de 30 de março de 1909

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898

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

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



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

REDACTORES:

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

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

Secção «Viagens e Transportes» — **Manuel d'Andrade Gomes**, Chefe da repartição do Trafego dos Caminhos de Ferro Portuguezes
Secretario da redacção — **Christiano Tavares**, tenente de cavallaria.

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

23.º ANNO — 1910

PREÇOS DE ASSIGNATURA

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

Allemanha	14,40 marcos	Estados Unidos	3 dollars
Austria	9 florins	França	18 francos
Belgica	18 francos	Inglaterra	14 sc. 6 p.
Brazil (moeda fraca)	15\$000 réis	Italia	18 liras
China	7 dollars	Japão	7 yens
Dinamarca, Noruega e Suecia	13 Krones	Russia	6 rublos
Espanha	18 pesetas	Suissa	18 francos

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

ANUNCIOS

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

ÍNDICE

— DOS —

ARTIGOS E SECÇÕES DO 23.º ANNO — 1910

Abreviando a travessia do Atlântico	299	Carta aberta ao III.º e Ex.º Sr. Cons.º D. Luiz de Castro por <i>Mello de Mattos</i>	290	Electrificação das linhas italianas	158
Accumuladores (Os) Edison	313	<i>Carteira dos Accionistas</i> : 11, 28, 44, 93, 124, 140, 156, 172, 187, 204, 220, 236, 252, 268, 284, 300, 316, 332, 348, 364 e	380	Elevador do Carmo	27
Accumuladores (Os) Edison nos tremvias	299	<i>Cheia (A) do Douro</i> , por <i>J. Fernando de Souza</i>	4	Emissão de Obrigações, por <i>Mello de Mattos</i>	210
Accumulador (O) ideal	74	<i>Chiado Terrase</i>	383	Empreza (Uma) infeliz	124
Aeronautica, por <i>Mello de Mattos</i>	49	<i>Chimica (A) Nova</i> , por <i>Mello de Mattos</i>	102	Estação de Cacilhas, por <i>J. Fernando de Souza</i>	17
Agenda de Viajante 16, 32, 48, 64, 80, 96, 112, 128, 144, 160, 176, 192, 208, 224, 240, 256, 272, 288, 304, 320, 336, 352, 368 e	384	<i>Comboio (Um) de Orléans</i>	326	Estação (A) de Lourenço Marques	122
Alexandre Herculano (ilustrado)	♦ 98	<i>Comboios (Os) de Simpão</i>	78	Estação (A) de Metz	266
Album «casas recommendedas»	42	<i>Commercio portuguez</i> : 11, 43, 75, 91, 142, 204, 251, 268 e	284	Estação (A) do Sul e Sueste em Lisboa, por <i>J. Fernando de Souza</i>	54
Almanack (O) Bertrand	375	Comunicações franco-italianas	220	Estado e Municípios, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 289
Anno Novo	♦ 1	Companhia Através d'Africa — Relatorio do Conselho d'Administração apresentado á assembléa geral de 11 de novembro de 1909. 14, 30, 47 e	62	Estatística ferroviária francesa por <i>Mello de Mattos</i>	163
Ascensor (Um) curioso	251	Idem, idem, idem, apresentado á assembléa geral de 11 de novembro de 1910 — 351, 366 e	383	Estradas (As) e o Automobilismo, por <i>Mello de Mattos</i>	323
Ascensores de Lisboa 23 e	39	Companhia da Beira Alta — Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembléa geral dos accionistas de 16 de maio de 1910 — 159, 174, 190 e	206	Estradas (As) em Portugal (ilustrado)	85
Assembléa (A) da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes	186	Companhia das docas do Porto e Caminhos de ferro Peninsulares	251	Esclavagismo (O não) em Portugal	170
Arrematações : 15, 34, 47, 63, 79, 95, 111, 127, 159, 175, 207, 223, 239, 255, 271, 287, 303, 319, 335, 367 e	383	Excursões em Lisboa	26		
Automobilismo : 42, 59, 70, 87, 104, 119, 174, 183, 215, 263 e	327	Exemplo (Um) a seguir	499		
Automotor de Monocarril	59	Expansão da nossa «Gazeta»	81		
Auxiliando estrangeiros	199	Exploração Climaterica, por <i>Bentes Castello Branco</i> , 197 e	213		
Aviação e Aerostação : 10, 26, 41, 58, 74, 94, 107, 123, 138, 154, 167, 183, 199, 214, 235, 247, 263, 278, 294, 310, 350, 359 e	382	Exposição de Bruxellas	358		
Avisos de Serviço : 15, 31, 47, 63, 79, 95, 111, 127, 143, 207, 223, 239, 255, 271, 287, 303 e	335	Exposição (A) de Buenos-Aires	419		
Bairros operarios, por <i>Mello de Mattos</i>	274	Exposição internacional da Argentina	341		
Balanço Automobilista, por <i>Mello de Mattos</i>	131	Exposição internacional de Buenos-Aires	334		
Bóia ideia (Uma)	199	Exposição (A projectada) em Lisboa 101 e	166		
Boletim Commercial e Financeiro : 12, 28, 44, 60, 76, 92, 108, 124, 140, 156, 172, 188, 204, 220, 236, 252, 268, 284, 300, 316, 332, 348, 364 e	380	Fomento Nacional, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 177		
Braga a Monsão, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 33	Formigão (O) armado, por <i>Mello de Mattos</i>	89		
Brasil (O) industrial	346	Fumo (O) para evitar o das Chaminés	319		
Brindes e kalendarios	30	Fusão (A) das Companhias	418		
Cá e lá	293	Gloria (Uma) contestada	185		
Caixa de aposentações dos Caminhos de ferro do Estado, 341, 358 e	376	Grèves e Caminhos de ferro, por <i>J. Fernando de Souza</i>	369		
Caminho de ferro do Congo Belga	227	Grève do Minho e Douro	359		
Caminho (O) de ferro do Norte da Ilha de S. Thomé, por <i>Ezequiel de Campos</i> ♦ 81, 149, 163, 193 e	♦ 209	Guimarães a Braga, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 49		
Caminhos (Os) de ferro argentinos	94	Henry Hagnet	27		
Caminhos (Os) de ferro austriacos	316	Horario dos Comboios — 16, 32, 48, 64, 80, 96, 112, 128, 144, 160, 176, 192, 208, 224, 240, 256, 272, 288, 304, 320, 336, 352, 368 e	384		
Caminhos (Os) de ferro chilenos	220	Hulha negra, hulha branca e hulha verde, por <i>Mello de Mattos</i>	2		
Caminhos (Os) de ferro da Belgica	302	Illuminação (A) dos comboios	155		
Caminhos (Os) de ferro da China	267	Illuminação (A) industrial, por <i>Mello de Mattos</i>	67		
Caminhos (Os) de ferro de Cuba	75	Illuminação nos trabalhos	143		
Caminhos (Os) de ferro de Espanha em 1909	74	Imprensa (A) diaria, por <i>Mello de Mattos</i>	373		
Caminhos de ferro de Paris a Orléans, por <i>Mello de Mattos</i>	179	Indicadores de partidas e chegadas da estação de Lisboa — B (ilustrado)	455		
Caminhos (Os) de ferro do Estado belga	267	Industria (A) fructuaria	276		
Caminhos (Os) de ferro do futuro	126	Industria (A) hoteleira nos Estados Unidos	142		
Caminhos de ferro economicos e suas vantagens, por <i>Visconde de Assentiz</i>	♦ 145	Inovação (Uma)	149		
Caminhos (Os) de ferro e os melhoramentos de Lisboa, por <i>J. Fernando de Souza</i>	65	Instalação (Uma) hydro-electrica na Serra da Estrella, por <i>Mello de Mattos</i>	450		
Caminhos (Os) de ferro europeus	75	Instrucción (A) technica, por <i>Mello de Mattos</i>	338		
Caminhos (Os) de ferro na Inglaterra	311	Irrigação e força motriz, por <i>Mello de Mattos</i>	193		
Caminhos (Os) de ferro prussianos	87	José Duarte do Amaral	139		
Carregadores automaticos nas locomotivas	440	Limpeza das ruas	358		
Carruagem historica	267	Limpeza (A) nas ruas de Berlim	334		
Carruagens (As) dos tremvias	203	Linha (A) de Canfranc	138		
		Linha (A) de Chamannix a Monteviers	74		
		Linha (A) de Conakri a Kurussa	382		
		Linha (A) de Loanda a Lucalia	244		
		Linha (A) de Madrid a Colmenar Viejo	279		

ÍNDICE

Linha (A) pan-americana.....	126	Peso (O) morto nos tremvias electricos.....	295	Valle do Sado, 5, 21 e.....	36
Linha de Ponte do Sôr.....	41	Petroleo (O) nas locomotivas.....	94	Valle do Vouga, 69, 84, 85, 117, 118, 196, 212 e.....	357
Linha (A) Rochete Asiago.....	78	Planta de Lisboa.....	43	Vendas Novas.....	53
Linha do Sado, 107, por <i>J. Fernando de Souza</i>	356	Pneumaticos de papel.....	270	Zambezia.....	197
Linha (A) de Spiez a Brigue.....	94	Politica e Caminhos de ferro, por <i>J. Fernando de Souza</i> ♦ 129 e.....	273	Legislação diversa	
Linha (A) electrica de Genova a Monte Figogna.....	203	Ponte girante de novo typo na estação maritima de Leorne, por <i>Mello de Mattos</i> , 35 e.....	55	Louvor á Camara da Villa Real.....	53
Linha electrica de Padua a Fusina.....	59	Porto de Dacar, por <i>Mello de Mattos</i>	307	" á Companhia Real.....	53
Linha (A nova) electrica Rotterdam-La-Haya-Scheveningen.....	345	Precaucao util.....	46	Pessoal, 166, 197 e.....	341
Linha (Nova) transalpina.....	104	Proposta de lei sobre caminhos de ferro, 292, 308, 331, 347, 362 e.....	378	Impostos de transito, 196 e.....	197
Linhas (As) espanholas em 1907.....	110	Providencias necessarias, por <i>J. Fernando de Souza</i>	306	Diracção de estudos.....	229
Linhos estrangeiras : 30, 46, 62, 79, 95, 111, 127, 143, 158, 174, 206, 222, 238, 254, 270, 286, 302, 319, 351, 366 e.....	382	Publicações recebidas : 11, 30, 458 e.....	251	Proposta de lei, 292, 308, 331, 347 e.....	363
Linhos (As) ferreas do mundo em 1908.....	318	Rama's (Os) do Sul.....	60	Syndicancia aos serviços.....	344
Linhos de Kayas a Kulikoro.....	126	Ramal de Montemor-o-Novo, por <i>José Maria Roa</i>	135	Bilhetes de identidade.....	341
Linhos portuguezas : 14, 30, 46, 62, 78, 94, 110, 126, 143, 158, 174, 190, 204, 222, 238, 254, 270, 286, 302, 334, 351, 366 e.....	382	Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanholos, 13, 29, 45, 61, 77, 93, 109, 125, 141, 157, 173, 189, 205, 221, 237, 253, 269, 285, 301, 317, 333, 349, 365 e.....	381	Caixa de Aposentações.....	374
Linhos (As) transnyrenaicas.....	267	Resgate (O) das linhas inglezas.....	78	Aluguer de edificio.....	374
Lisboa (De) a Berlim em 62 horas.....	143	Rigores do fisco.....	75		
Lisboa (De) a Londres em caminho de ferro.....	170	Romão Fernandez.....	268		
Loanda a Ambaca, por <i>Mello de Mattos</i>	38	Ruido (O) dos tremvias nas curvas.....	250		
Locomotiva (Uma) gigante.....	299	Saneamento (O) da Covilhã, por <i>Mello de Mattos</i>	259		
Locomotivas, 367 e.....	383	Serviço (O) lá fóra, 82 e.....	103		
Locomotivas Compound de quatro cilindros.....	334	Signaes em tempo de nevoeiro.....	11		
Machina para eleições.....	154	Tarifas de transporte, 6 e.....	38		
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	187	Technica (A) e a economia.....	314		
Marinha mercante.....	197	Telegraphia interplanetaria.....	74		
Mudanca (A) do Arsenal, por <i>A. Pereira de Mattos</i> , 242 e.....	261	Temporaes em Portugal (ilustrado).....	6		
Metropolitano (O) de Paris, 42 e.....	78	Tracção electrica : 42, 70, 91, 123, 154, 170, 183, 199, 235, 267, 295, 311, 318, 327 e.....	364		
Minas Geraes (O) de Lloyd Brasileiro.....	315	Transformação de machinas (ilustrado) por <i>X</i>	375		
Necrologia : Alfredo Ferreira—Emilio Cachelièvre—Raoul Bayart—Alvaro de Sousa e Vasconcellos—Romão Fernandez, 60, 70, 185, 279 e.....	359	Transportes (Os) através das edades, por <i>Christiano Tavares</i>	♦ 305		
Norte (O) de Espanha.....	187	Transporte de peixe.....	10		
Notas de viagem :		Transportes (Os) urbanos em comum, por <i>Mello de Mattos</i>	♦ 241		
XI. Saint Brienc—Val André.....	8	Turbina (Uma) monstro.....	219		
XII. Erqui—Dinan.....	24	Turbina (Uma) de vento.....	143		
XIII. Dinard e S. Malo.....	40	Unidades electricas.....	311		
XIV. S. Malo—Paramé e S. Servan.....	57	Via para tunneis.....	59		
XV. O Monte de S. Miguel (ill.).....	72	Viacão (A) em Paris.....	119		
XVI. Avranches—Granville.....	90	Viaductos (Os) metalicos da linha da Companhia dos Caminhos de ferro Através d'Africa.....	277		
XVII. Trouville—Deauville.....	106	Viagem circulatoria.....	8		
XVIII. Fécamp—Dieppe.....	122	Viagens e transportes : 56, 71, 88, 105, 120, 136, 152, 168, 184, 200, 216, 231, 248, 264, 280, 296, 312, 328, 344, 360 e.....	376		
XIX. Tré port—Mers.....	133	Vianna a Ponte da Barca, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 113		
XX. Lille.....	169	Vidago a Chaves, por <i>J. Fernando de Souza</i>	98		
I. A linha de Leste e os seus atractivos—De Madrid à Suissa por Alicante—Albacete—Jativa pitoresca.....	202	Vinte e cinco annos de trabalho persistente por <i>Mello de Mattos</i>	♦ 225		
II. Valencia e o commercio valenciano (ilustrado).....	218	Volta (A) ao mundo em vinte e dois dias.....	204		
III. De Valencia a Tarragona e Barcelona—Montserrat.....	234				
IV. Nimes—Grenoble—Aix les Bains—Berne.....	249				
V. A Paixão em Oberammergau.....	265				
VI. O tiro na Suissa.....	282				
VII. A Schinige Platte—A linha de Jungfrau—O ascensor de Harder.....	298				
VIII. O Rosenlani—O Pilatos.....	313				
IX. Zurich—Schaffausen e Constanta.....	330				
X. S. Gall e Appenzell.....	345				
XI. Os Grisons—Os Rheticos.....	361				
XII. S. Moritz—Bernina.....	377				
Novo (Um) sistema de tracção.....	10				
Novo (Um) tunnel nos Alpes.....	220				
Orcamento da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, para 1910.....	139				
Pedras Salgadas ao Vidago.....	86				
Pequena (Uma) construcção de beton armada, por <i>Mello de Mattos</i>	115				
Perigo (Um) para Portugal. O porto de Dacar, por <i>Mello de Mattos</i> , ♦ 353 e.....	371				
		PARTE OFICIAL			
		Legislação por linhas			
Beira Baixa, 4 e.....					
Barreiro a Cacilhas, 5 e.....					
Benguela.....					
Cascaes.....					
Coimbra à Louzã.....					
Electricas, 101, 134 e.....					
Evora a Ponte de Sôr, 93, 164 e.....					
Foz-Tua a Mirandella, 70 e.....					
Mirandella a Bragança, 70 e.....					
Norte, 101, 164, 196, 260, 341 e.....					
Penafiel à Lixa, 164 e.....					
Portalegre.....					
Porto à Povoa e Famalicão.....					
Regua a Chaves, 101 e.....					
Santa Comba a Verin.....					
Sul e Sueste, 93 e.....					
Valle do Lima, 53 e.....					
		Legislação diversa			
Valle do Sado, 5, 21 e.....					
Valle do Vouga, 69, 84, 85, 117, 118, 196, 212 e.....					
Vendas Novas.....					
Zambezia.....					
		TARIFAS DE TRANSPORTE			
		Distribuidas com os n.ºs abaixo			
		Caminhos de ferro Portuguezes			
		Grande velocidade :			
		N.º 14.....	539		
		N.º 23.....	529		
		N.º 24.....	531		
		N.º 204 (Internacional).....	552		
		Pequena velocidade :			
		P. H. F. n.º 7 e 8.....	541		
		N.º 2, (3.º ampl.) e (4.º ampl.).....	549		
		N.º 7 (4.º ampl.).....	549		
		N.º 8 (4.º ampl.).....	541		
		N.º 10 (d'ampl.).....	549		
		N.º 13 (3.º modificação).....	549		
		N.º 16.....	532		
		N. B. n.º 6.....	533		
		P. H. F. n.º 4.....	540		
		Internacional n.º 307, 549 e.....	551		
		Apeadeiro de Cacia.....	543		
		Serviço em Algés.....	547		
		Classificação de mercadorias (ampl.).....	549		
		Minho e Douro			
		Pequena velocidade :			
		N.º 12.....	545		
		Beira Alta			
		Grande velocidade :			
		B. S. M. N. n.º 8 (ampl.).....	529		
		Diversos :			
		Aluguer de encerados (ampl.).....	544		
		Caminhos de ferro do Estado			
		Grande velocidade :			
		C. F. E. n.º 2, 1.º (ampl.).....	543		
		Pequena velocidade :			
		N.º 8 (modificação).....	554		
		Diversos :			
		Apeadeiro de Mirão.....	543		
		Sul e Sueste			
		Grande velocidade :			
		N.º 5 (2.º ampliação).....	533		
		N.º 7 (ampliação).....	532		
		H.....	544		
		Pequena velocidade :			
		N.º 1 (3.º ampliação).....	544		
		N.º 2 (2.º ampliação).....	539		
		N.º 4 (aplicação aos ramaes de Aldegallega e Montemor).....	533		
		N.º 5 (1.º modificação).....	538		
		N.º 9 (2.º ampliação).....	539		
		N.º 10 (2.º ampliação).....	544		
		N.º 14 (8.º e 9.º ampl.).....	540		
		N.º 16.....	532		
		N.º 17, 529; (ampliação).....	539		
		2.º modificação ás condições geraes de applicação das tarifas especiaes internas.....	538		
		Diversos :			
		Geral do ramal de Montemor-o-Novo (2.º modificação).....	537		

Gazeta dos Caminhos de Ferro

1.º DO 23.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

NUMERO 529

Bruxelas, 1897. Porto, 1897. Liège, 1905. Rio de Janeiro, 1908. medalhas de prata — Antwerpia, 1894. S. Luiz, 1904, medalhas de bronze
Engenheiro-consultor
Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

Proprietário-diretor

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretário da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exercito

Redactor efectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador efectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

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

LISBOA, 1 de Janeiro de 1910

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27
Endereço telegráfico CAMIFERRO

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Rosto e indice do anno de 1909.

Companhia Real — Tarifa especial n.º 23, grande velocidade.
Sul e Sueste — Tarifa especial interna n.º 17, pequena velocidade.
Beira Alta — Ampliação à tarifa especial B. S. M. N. n.º 8 g. v.

SUMMARIO

	Páginas
Anno Novo	1
A cheia do Douro, por J. Fernando de Souza	1
Hulha negra, hulha branca, hulha verde, por Mello de Mattos	2
Parte Official, decretos de 15 e 27 de dezembro do Ministério das Obras Públicas	4
Tarifas de transporte	6
Temporais em Portugal (ilustrado)	6
Viagem circulatoria	8
Notas de viagem — Saint Brieuc — Viaductos bijous — Lamballe — Val Andre — Uma praia da alta sociedade — Passeios algo perigosos — A industria do iodo (ilustrado)	8
Curiosidade	10
Transporte de peixe nos caminhos de ferro	10
Aviação e aerostação — Espanha	10
Um novo sistema de tracção	10
Signaes em tempo de nevoeiro	11
Publicações recebidas — Anuário Commercial — O Diário de Notícias — Lisbon Douro-Ribeatejo — La Hacienda	11
Comércio português	11
Parte financeira	11
Carteira dos Accionistas	12
Boletim Commercial e Financeiro	12
Gotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras	13
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	13
Linhos portuguesas — Ambaca — Víago — Portimão a Lagos — Companhia Real	14
Companhia através d'Africa — Relatório do Conselho de Administração apresentado à assembleia geral de 11 de novembro de 1909 (Continuação)	14
Arrematações	15
Avisos de serviço	15
Agenda do Viajante	16
Horário dos comboios	16

ANNO NOVO

Ao encetar o 23.º anno da nossa já volumosa collecção, algo temos a dizer, pelo passado: pouco diremos pelo futuro.

No anno findo cumprimos, como sempre, o nosso programma e tornámos a leitura do nosso jornal tão interessante quanto possível, com a amavel e sollicita collaboração de auxiliares competentes e dedicados.

De entre estes destacaremos o estimado veterano, o sacerdote respeitável do templo ferroviário, sr. Miguel Queriol, que concluiu a notabilissima série dos seus valiosos artigos sobre as direcções transactas da Companhia Real, cujo pessoal s. ex.º passou em revista, com a competencia dos conhecimentos praticos que d'elle teve, nos longos annos em que desempenhou serviços da mais alta importancia e da maior responsabilidade.

Esses artigos que constituem uma base imprescindivel de consulta para a historia dos caminhos de ferro portugueses, marcaram época no nosso jornal, e por elles aqua reiteramos, ao seu autor, a nossa maior gratidão.

No novo anno apresentamos já hoje uma consideravel melhoria material, no papel, que entendemos dever melhorar para que permita a boa reprodução de gravuras que nos propomos dar em maior numero.

Vamos desenvolver consideravelmente a nossa secção de viagens e transportes, com elementos novos de informação e colaboração que estamos reunindo.

Propomo-nos tambem publicar uma serie de monografias dos nossos caminhos de ferro coloniaes, ilustradas por numerosas gravuras, devendo começar pela que trata da linha de Benguela, para a qual temos já o material em nosso poder.

Outras muitas temos em vista para tornar mais larga a expansão da nossa *Gazeta*, promovendo assim a utilidade dos que a preferem para a sua publicidade.

A REDACÇÃO.

A cheia do Douro

O anno de 1909, durante o qual todas as linhas portuguesas viram desenvolver-se-lhes o tráfego, nalgumas em extraordinarias proporções, fechou por forma desastrosa para a economia nacional. Como se não bastassem as perdas de fazendas e vidas causadas pelo terremoto de abril, vieram agora chuvas torrenciais e tempestades violentas assolar os campos e determinar inundações, que excederam nas proporções e nos prejuizos causados as anteriormente conhecidas, especialmente no centro e no norte do paiz.

Construirá-se o caminho de ferro do Douro, fazendo-o colinear pelas margens do rio em nível superior ao das mais altas cheias conhecidas e não se receando das inverniças outros accidentes, que não fossem os desabamentos, que de tempos a tempos obstruem por curto prazo a linha.

Apesar d'isso, desde Mosteiro à Ferradosa, n'uma extensão de perto de 78 kilometros, as águas do Douro invadiram-na, agora, chegando aqui e acolá ao nível dos carris e às vigas das pontes, corroendo aterros, entrando na estação da Ermida, deitando por terra os postes telegraphicos.

Da Ferradosa à Barca d'Alva ha tambem estragos em muitos pontos, não tão importantes, porém, como da Ferradosa a Mosteiro.

As comunicações ficaram interrompidas, tendo sido preciso ir um proprio a cavalo de Mosteiro à Regoa para trazer notícias circumstanciadas do chefe de secção de via.

Tinha-se espalhado o boato de ter sido levada pela cheia a ponte do Côa. Felizmente não era exacta a notícia. As obras de arte ficaram de pé, não se podendo ajuizar com segurança do seu estado senão depois de terem desrido suficientemente as águas.

A linha do Corgo e a do Minho quasi nada sofreram.

Os trabalhos de reparação começaram desde logo pelo restabelecimento da linha telegraphica, devendo ser postos em serviço logo que fosse possível tantos comboios de via quantos os precisos para a rapida reparação da linha.

Maior desastre que essa invasão da linha do Douro pelas águas foi a enormidade da cheia no Porto, a ponto

de chegar a agua aos eixos dos vagões na estação da Alfândega, arrastando consigo algumas mercadorias.

Felizmente os guindastes pouco sofreram. O novo muro do cais, apesar de lhe faltarem ainda 12 metros para ligar os seus dois troços, nada sofreu, mostrando a perfeição com que foi construído pelo habil e consciencioso empreiteiro, o sr. Reynaud. O material de trabalho para a conclusão do muro: estacas, machinismos, apparelhos, foi levado pelas aguas.

A destruição de grande numero de barcos arrebatados pela corrente causará uma paralysação temporaria do movimento commercial, que terá funesta repercussão nas receitas do caminho de ferro.

Os factos já conhecidos subministraram valiosos ensinamentos acerca do que no Porto se devia ter feito e se não fez.

E loucura querer transformar mediante enorme dispêndio o porto interior do Douro num grande porto commercial. Onde a velocidade chegou a atingir 19 milhas e a altura da agua excedeu a dos cais reputados insubmersíveis, não se pode esperar que a grande navegação afflua.

A barra esteve durante dias inacessível. Os navios ancorados no Douro foram todos arrastados pelo impeto da corrente.

Mais uma vez se evidencia a sensatez do juizo de J. Conde, de Reonie e de tantos outros engenheiros illustres, acerca da impossibilidade de modificar profundamente as más condições do porto interior no Douro, e da necessidade de fazer de Leixões um bom porto commercial ligado por caminho de ferro com as linhas do Minho e Douro e com a cidade.

Desse porto ha um projecto notável elaborado. A lei de 1889 evocou a existencia a Companhia das Docas, atribuindo-lhe a missão de fazer as obras do porto e do caminho de ferro.

Passaram 20 annos sem nada se fazer. Em 1905 a construção da linha de circumvalação, que ia ser começada, foi mandada suspender. Podia pois estar concluída ha muito e prestar altos serviços ao commercio do Porto, custando quasi metade da quantia necessaria para o prolongamento do ramal de Alfândega. Em Leixões ter-se-hia feito uma estacada provisória para atracação dos navios e baldeação directa da mercadoria.

Que serviços não prestaria agora esse conjunto de obras?!

Ao mesmo tempo dever-se-iam fazer no Douro pequenas obras, entre as quais alguma doca de abrigo para barcas e um troço de cais ou ponte-cais proximo da Alfândega.

Os dois portos dividiriam entre si o tráfego; as mercadorias que desembarcam em Leixões viriam á Alfândega com tarifa reduzida pela linha de circumvalação; as outras seguiam directamente ao seu destino sem embaraçarem o serviço nas estações terminaes.

Não se fez o que se devia. Inuteis são recriminações e destrinças de responsabilidades. Que os erros passados sirvam apenas de lição para o futuro.

Urge atacar de frente e de vez o problema. Assente-se definitivamente no que ha a fazer no Douro e em Leixões, encarregando das obras as entidades a quem por lei competem.

A meu ver a solução é simples, embora cara.

A lei de 1889 tem de ser modificada, contratando-se com a Companhia das Docas as obras do porto commercial de Leixões e a construção da linha de circumvalação, executando esta por conta do Estado e dando a respectiva garantia de juro, compensada em parte pelo rendimento do porto.

São talvez 6.000 contos a gastar em 6 ou 8 annos, de modo que o encargo é pequeno a principio.

No Douro ha que fazer docas para abrigo de barcos e de pequenos navios e algum modesto cais acostável ou ponte-cais.

Ao entresto do Ouro, preconizado pelo engenheiro

Guimarães, deve-se renunciar para não ver os seus cais batidos pelas ondas e os terraplenos e a linha ferrea inundados pelas grandes cheias.

Urge colligir todos os dados de observação relativos á presente cheia, enquanto os vestígios existem e as recordações são vivas, para lição das obras que haja que fazer.

Em tudo isto importa manter fé inquebrantável na energia e actividade do commercio do Porto, que dentro em pouco terá reparado as enormes dificuldades e prejuízos da hora presente.

Importa finalmente fazer uma tregua santa de paixões, interesses e rivalidades pessoais, perante o interesse da região do norte e do paiz.

J. Fernando de Souza.



Hulha negra, hulha branca, hulha verde

Não reclamaram os leitores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* contra o título pintalgado do artigo do numero anterior e por isso vou cumprir o que prometi no final do mesmo. Definirei portanto antes de mais nada a *hulha verde*.

Os vapores aquosos devidos á evaporação das aguas do mar, arrastados pelo vento sob a forma de nuvens, vão condensar-se nas superfícies das montanhas, que se oppõem ao seu trajecto. Se o ar ambiente estiver muito proximo da temperatura do zero centigrado, esses vapores logo depois de condensados se solidificam e caem sob a forma de neve.

Nas latitudes baixas e proximas dos mares banhados pela corrente do Golfo, como sucede com o nosso paiz, pouca tarda que a neve se liquifa, vindo augmentar as cheias dos rios, devidas a chuvas anormaes; mas no planalto central, em regiões mais proximas do polo ou onde se faça sentir a influencia do clima continental, as neves permanecem durante muitos e muitos meses. Erradamente lhe chamaram *eternas* alguns geographos, mas hoje são conhecidas pelo nome de *persistentes* (¹) e dependem não só da latitude como da altitude do lugar em que se encontra a montanha e da sua exposição relativamente ás correntes aereas.

Segundo os exploradores von Schlagintweit, nas vertentes meridionaes do Himalaya observa-se a 4.900 metros de altitude o limite das neves persistentes, ao passo que do lado do norte de esta montanha sobe esse limite a 5.700 metros.

Nos Alpes valesianos, isto é no centro do macisso da Suissa, encontram-se as neves persistentes a 2.800 metros de altitude, e nos Alpes marítimos permanecem a 3.500.

Na Noruega, veem-se na costa occidental voltada para o mar desde 884 metros de altitude até 1.306, conforme a latitude, quando na vertente oriental é necessário procurar-lhes o limite respectivamente a 1.024 e 1.680 metros. No Caucaso, conservam-se a 5.570 metros na vertente de oeste que olha para o mar Negro e a 4.300 no flanco que se volta para as planuras aridas da Asia. Finalmente, no equador, graças á abundancia de precipitações atmosfericas, o limite das neves persistentes abaixa-se até ao ponto de coincidir com a isothermica + 1,°5. No flanco meridional do Himalaya corresponde com a linha + 0,°5 e da banda do norte eleva-se até á isothermica — 2,°8, chegando em Karakorum até — 3,°9 (²). Nos Alpes, certamente por causa da pobreza das precipitações atmosfericas, as neves persistentes conservam-se ainda na isothermica — 4,°.

Convém notar tambem que a temperatura média do ar nas montanhas elevadas, pode ser até muito inferior á do

(¹) Alguns meteorologistas propuseram que se substituisse a designação de neves eternas pela de neves perpetuas, o que implicaria ainda a ideia de duração indefinida, que não tem. Por isso preferimos a de persistentes, que dá bem a perceber o fluxo e refluxo entre o aquecimento da terra pela ação do sol e o do arrefecimento devido á condensação.

(²) von Schlagintweit Excursões na India e Alta Asia IV p. 522

solo, e por essas considerações o engenheiro Staph deduziu para o Saint-Gothard a formula.

$$T' - T = 4,9032 - 0,2718 T - 0,00174 T^2$$

onde T designa a temperatura do ar e T' a do solo.

Se fizermos $T' = 0$, o valor de T será igual a $-5^{\circ}46$, temperatura que se observa a 2.753 metros de altitude, limite das neves persistentes naquella montanha.

Na peninsula iberica, as altitudes não são porém de tal ordem que determinem, além da condensação dos vapores aquosos sob a forma de neve, uma temperatura tão baixa que transforme a neve em *névé* e seguidamente em gelo, em resultado da perda successiva dos globulos de ar interpostos entre as partículas de agua solidificada.

De ahi resulta a ausencia de geleiras que constituem os mananciaes abundantes dos rios que teem a sua origem no planalto central europeu.

Ora, após os estudos de Forbes, Agassiz e Tyndall, relativos ás leis da formação e do movimento das geleiras, chega-se com o sábio geólogo e engenheiro Albert de Lapparent a concluir que elas são rios imperfeitos, cuja analogia com a das aguas correntes desce á medida que se eleva a temperatura ambiente ⁽¹⁾.

D'ahi succede que os rios originarios de geleiras veem sempre fartos de aguas no verão e o caudal d'elles diminue de inverno.

Porém, aquellas correntes de agua, que sulcam a nosa peninsula só de inverno e com chuvas abundantes trazem agua em quantidade, de maneira que, para poder contar com caudaes importantes, é indispensavel procura-las já quando as aguas banham os valles extensos.

Nas largas concepções de Möhn, Buys-Ballot e outros meteorologistas, é possivel que se vislumbrem as leis das precipitações aquosas da atmosphera. Talvez que as variações de trajectoria da corrente do Golpho ao longo das costas occidentaes da Europa algum dia venham a ser determinadas pela quantidade de calor incidente no golpho do Mexico e pela importancia dos gêlos formados na calote norte da Terra.

Claramente que, ao estabelecer-se a lei em que entrem estes factores e outros mais que a dynamica meteorologica ainda mal conhece, facil será determinar para os rios da vertente occidental da peninsula iberica a lei das variações de caudal, mas nem por isso deixará de succeder que, para uma exploração industrial da maioria das nossas correntes de agua, seja necessário recorrer ás quedas de agua naturaes ou provocadas de diminuta altura, que andarão fartas de agua no inverno e que no estio hão de aproveitar-se com toda a parcimonia.

Ora as correntes de agua cujo caudal depende das chuvas é que constituem a *hulha verde* e evidentes são as diferenças e as analogias com a *hulha branca*.

Para esta, o caudal atenua-se nos meses de inverno; n'aquellas, durante o estio. Nas correntes de hulha branca é de verão que possuimos excesso de força para applicar a industrias accidentaes, ao passo que nos rios de hulha verde esse excesso de energia se dá no inverno.

Em ambas se encontra um caudal minimo, que deve ser o de applicação industrial e em ambas se depara com um excesso a empregar para aquillo que não exija um trabalho constante.

Ora a *hulha verde* que outr'ora se applicava quasi que exclusivamente para azenhas, hoje está volvendo a adoptar-se nos departamentos bem pouco accidentados que constituem a antiga província da Normandia.

No departamento do Eure a queda de maior altura que se conta méde 12 metros e produz 77 cavallos utilisaveis, chegando até a não se perder uma cachoeirasita da Calabrière, regato affluente da Même, que não produz mais do que um quinto de cavallo. As fiações do departamento aproveitam as ribeiras para a sua illuminação electrica.

No Eure ainda se acha uma azenha intitulada o Moiinho do Rei, proximo de Nogent-le-Roi, em que se utiliza apenas a queda de 85 centimetros embora com um caudal de 984 litros por segundo, o que no entanto não dá mais de 11 cavallos.

Bem pouco accidentado é o Eure et Loire, mas já utiliza 1.930 cavallos provenientes de pequenas quedas de agua e verifica-se que ali existem ainda 2.230 cavallos de força que podem ser obtidos nas suas correntes de agua.

No Sarthe, as sédes de parochias que contam nas proximidades algumas quedas de agua aproveitaram-nas para a illuminação electrica publica e particular. Lude apenas possue 3.700 habitantes e foi buscar ao Loire a energia para as suas lampadas e assim conta 86 de 16 velas cada uma para o serviço publico e cerca de 1.500 em casas particulares, accrescendo que varias industrias pequenas se servem da energia durante o dia. São interessantes algumas das applicações aqui. Alguns carniceiros conservam durante o verão as carnes em recintos energicamente ventilados, substituindo os frigoriferos, e os ventiladores n'este caso são tocados pela electricidade; dois motores receptores da energia actuam estancarios para irrigarem uns campos e um parque; e, finalmente, quatro outros movem bombas que distribuem agua em casas particulares.

No departamento do Sarthe computa-se em 13.900 cavallos a energia das aguas correntes tanto navegaveis como não navegaveis, mas verifica o sr. Henrique Bresson que nos dá informações a este propósito, que, predominando aqui a agricultura, só vagarosamente é que se faz a transformação das antigas azenhas em officinas hydro-electricas.

No departamento de Mayenne, deparam-se-nos tres barragens conjugadas para fins de electro-metalurgia. Constituem elas o que se conhece pelo nome de officinas de Rochefort, perto de Laval. As barragens estão situadas no Mayenne navegavel e distribuem-se numa extensão de 900 metros. Ao todo, as tres quedas devidas ás eclusas destinadas á navegação produzem 800 cavallos utilisaveis, mas este departamento pode aproveitar ao todo 15.800 cavallos, dos quaes 12.800 em rio navegavel.

A bacia hydrographica do Mayenne compõe-se quasi que totalmente de rochas e terrenos impermeaveis de maneira que as variações de caudal são extraordinarias, augmentando este intensamente com as chuvas e diminuindo nos tempos da seca.

Numa estatística datando de 1904, contam-se não menos de 38 barragens na parte navegavel de este rio, com quedas que variam de 0^m,75 em Roche-Ménil, podendo utilizar 190 cavallos, até 3^m,59 que dispõe de 670 HP em Les Communes.

Na Mancha, já começam a usar das tensões elevadas com correntes alternativas e reputa-se em 11.000 cavallos a energia disponivel no departamento. No unico rio navegavel do departamento aproveitam-se 188 HP, podendo contar-se com 600 cavallos utilisaveis. Já aqui se encontram quedas de 4 e 5 cavallos e o sr. Henri Bresson aponta especialmente o Sélune com 140 metros de declive num percurso de 79 kilometros, o Sée com 211 metros em 57 kilometros de extensão apenas.

Estes exemplos bastam para mostrar o grande partido que já se tira e o que é susceptivel de obter-se com os rios que só engrossam com as chuvas e que não teem geleiras ou lagos como reguladores de caudal.

Mas accresce ainda que nem a hulha verde nem a hulha branca são inimigas da que nos vem das entradas da terra, por isso que o sr. dr. Steiger verificou que a despeito dos 180.000 HP, aproveitados pela Suissa, n'estes ultimos 12 annos, a importação do carvão de pedra ali passou de 46 milhões de frs. em 1896 a 65 milhões de francos em 1905.

Se o ascenso da importação fosse gradual, poderíamos dizer que annualmente accusava um crescimento de 4 por cento, mas o que isto prova é que á industria suissa já não bastava a energia que ia buscar a Cardiff, a Newcastle ou ás minas do Baixo Rheno e precisou de olhar

para o cen. Ao baixar o olhar, divisou as suas cumeadas cheias de neve e ali viu a energia que lhe faltava, ali achou as suas minas de hulha. Era branca como as nuvens que de verão encobrem por vezes o sol, e demais a turbina vantajosamente completa o descobrimento de Marcello Desprez, de Gramme e de tantos outros que num simples fio de cobre conduzem a energia do local de produção até aquelle onde convem aproveitar-se.

Conforme justificadamente o observa o engenheiro sr. G. Reuss, dá-se actualmente na Suissa o mesmo pheno-meno social que houve em França a propósito da concorrença que se receava entre os caminhos de ferro e os canaes ou na prevista diminuição da circulação das estradas nacionaes, quando se estabeleceram parallelamente as linhas ferreas. O que sucede na generalidade foi o desenvolvimento dos caminhos de ferro ao mesmo tempo que o aumento de tráfego dos canaes, porque a barateza dos transportes por agua deu ás industrias inesperado accrescimo. A circulação das estradas nacionaes crescia, porque, além da sua tonelagem local, as estradas trouxeram para a via ferrea um tráfego que não as utilizava antes de isso.

Conforme escreveu o engenheiro inglês sr. Campbell-Swinton, ao relatar as adaptações dos lagos e correntes de agua da Escocia e do Paiz de Galles para a produção da hydro-electrica, aquelle que no mesmo torrão faz nascer dois fios de herva bem merece da humanidade e assim sucede com quem não deixa perder a riqueza que só pede que usem de ella.

Na mesma ordem de ideias escrevia o sr. Leroy-Beaulieu no *Economiste français* de 20 de janeiro de 1906.

«Começa a vêr-se produzir a revolução industrial que necessariamente devem determinar as applicações de cada vez mais numerosas da electricidade.

«Apenas assistimos ao inicio do movimento que se desenvolverá á medida que novas invenções e aperfeiçoamentos ampliarem o campo dos usos da corrente electrica; mas muitas invenções decisivas se realizaram já e parece que a electricidade está hoje no mesmo ponto em que se encontrava o vapor no primeiro quartel do seculo XIX, nos tempos de Watt e de Stephenson.

«Na longa estrada que deve percorrer e onde, depressa caminhará, sem duvida, para chegar á sua plena expansão, provocará grandes mudanças sociaes e até politicas.

«A reconstituição da officina familiar, assim como a substituição crescente, por esta energia, da força dos animaes e até da mão de obra humana em muitos trabalhos rudes da agricultura hão de ser as felizes consequencias de esta mudança. Sob este ponto de vista, a electricidade é portanto um agente de descentralização. Finalmente, arrebatará aos paizes ricos em carvão o monopólio industrial que lhes dera o vapor e, como a força politica é muitas vezes a consequencia do desenvolvimento economico, devem resultar de ahí mudanças de equilibrio do mundo...»

«A valorização das grandes forças hidráulicas, continua, que a electricidade consente, promette transformar a montanha suissa numa nova Belgica. Não pode ella deixar de determinar um poderoso desenvolvimento dos paizes scandinavos. A Italia, cuja industria parou com a mingua do carvão, encontrará ampla compensação nas forças motrizes dos Alpes e até dos Apeninos. A Espanha, essa até está bem dotada; a Allemanha, exceptuando a Baviera, não possue geleiras e a velha rainha industrial do seculo XIX, a Gran-Bretanha, está bastante mal surtida, salvo algumas partes da Escocia. Os dois paizes que mais parece que devem aproveitar com a utilização das forças hidráulicas são a França e a Austria.

Interromperei aqui esta citação para notar que só os projectos de aproveitamento de energia hydro-electrica na Inglaterra relatados pelo engenheiro sr. Campbell-Swinton sobem a mais de 50.000 cavallos e comtudo no Paiz de Galles e na Escocia, onde se concentram muito, ha ainda

que aproveitar, quando se tenham apenas em vista as grandes quedas e os caudaes importantes.

Também a Allemanha pôde contar com o desnível de muitos dos seus rios e alguns trabalhos já tem empreendido nesse sentido. A prova comtudo de que este economista não considera apenas as grandes quedas de agua, encontra-se no que mais adeante escreve ácerca do oeste da França.

«Até, prosegue Leroy-Beaulieu, nas pequenas forças hidráulicas dos nossos departamentos de oeste a electricidade dará ensejo a novas applicações. Graças a ella, é preciso esperá-lo, poder-se-ha falar igualmente do desenvolvimento economico, da grandeza de toda a França.

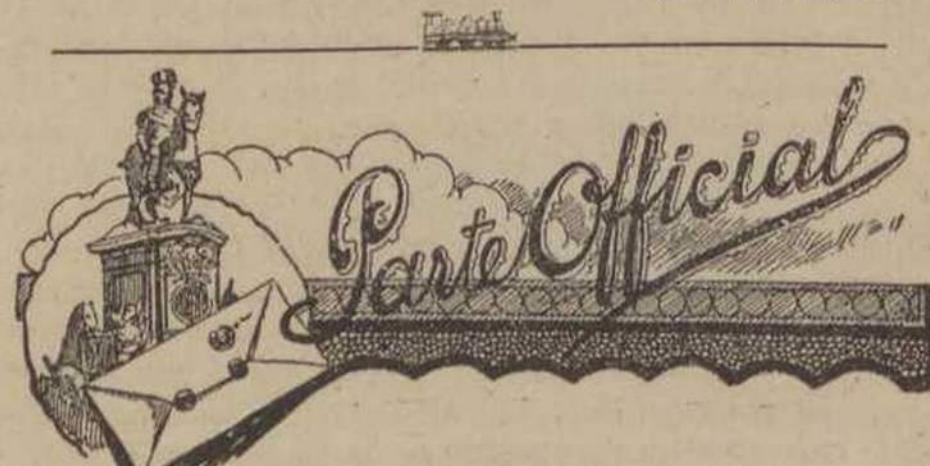
«Soffremos na nossa riqueza, na nossa potencia economica e politica por causa de nossa pobresa de hulha negra. E' a causa essencial do enfraquecimento relativo do nosso paiz no decurso do seculo XIX.

«Abre-se deante de nós com o seculo XX, uma nova era de renascimento e progresso, graças á nossa hulha branca e á nossa hulha verde, se soubermos energeticamente valoriza-las.»

Portugal, pela sua posição no extremo occidental da Europa, pelo desenvolvimento das suas costas, pela magnifica posição do seu porto de Lisboa, que ha de tornar-se preponderante, se soubermos adaptá-lo á navegação mundial, mórmente quando se concluir a abertura do isthmo de Panamá, pelos seus jazigos mineiros, que, graças aos processos electro-metalurgicos, hão de adquirir inapreciavel valor, Portugal tem o dever de aproveitar as forças hidráulicas que sulcam o seu solo.

Não lhe é lícito deixar perder inutilmente a energia dos onze rios navegaveis que, quasi sem proveito algum, desaguam no Atlântico. Não tem o direito de desdenhar dos afluentes de essas correntes de agua que, anosthomozando-se, produzem a mais formosa rede de energias, que só pedem que as appliquem quer para irrigar os campos, multiplicando-lhes a fecundidade, quer para mover as fabricas em que temos obrigação de transformar as materias primas que do mundo todo devem affluir ao porto de Lisboa. Todos os portuguezes devem ambicionar que Lisboa seja o caes da Europa, o entreporto da Africa Occidental, o deposito da America do Sul e o mercado do extremo oriente, quando este poder vir para a Europa com os seus productos, através do rasgão que se está fazendo nas montanhas que apertadamente se erguem entre o Pacifico e o Atlântico, quasi que a meio da America.

Mello de Mattos.



Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Indústria
Repartição de Caminhos de Ferro

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes^o concessionaria da linha ferrea da Beira Baixa, apresentado a conta de liquidação da garantia de juro d'esta finha relativa ao 2.º semestre do anno economico de 1908-1909 (1 de janeiro a 30 de junho de 1909) na importancia de 181.461\$326 réis:

Ha Sua Majestade por bem, conformando-se com o parecer de 28 de outubro ultimo do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas e ouvida a commissão revisora de contas, aprovar a referida liquidação e determinar que seja paga á mencionada companhia, por conta d'aquelle importancia, a quantia de 178.041\$161 réis, ficando o saldo de 13.420\$165 réis para ser pago oportunamente.

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para seu conhecimento e devidos efeitos.

Paco, em 15 de dezembro de 1909. — Antonio Alfredo Barjona de Freitas.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foram presentes o programma e caderno de encargos para o concurso da empreitada geral de construção da linha do Sado e conclusão no troço do Barreiro a Cacilhas, elaborados pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em conformidade com as bases annexas à carta de lei de 27 de outubro ultimo: ha por bem, conformando-se com as informações da mesma Administração de 13 do corrente, aprovar o referido programma e caderno de encargos e determinar que sem perda de tempo se abra o concurso, devendo previamente ser determinadas, das obras que fazem parte do plano da estação terminal de Cacilhas, delineado com a suficiente largueza para se poderem attender cabalmente as futuras exigencias do trânsito, as que convenha excluir da empreitada para manter a importancia dos trabalhos previstos no troço do Barreiro a Cacilhas dentro da cifra que serviu de base a elaboração da citada lei.

Pago, em 16 de dezembro de 1909. — *Antonio Alfredo Barjona de Freitas.*

Programma do concurso para a construção da linha do Valle do Sado e da conclusão do prolongamento do caminho de ferro do Barreiro a Cacilhas.

Artigo 1.º Perante a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado é aberto, nos termos do decreto de 6 de novembro ultimo, concurso público para a empreitada geral de construção da linha ferrea do Sado, Setubal-mar a Garvão, e da conclusão do prolongamento da linha do Sul, Barreiro a Cacilhas, para os serviços de grande velocidade.

Art. 2.º A base de licitação é a importancia maxima de réis 143:000\$000 da annuidade fixada para juros e amortização, no prazo maximo de 60 annos; da quantia de 2.400:000\$000 réis, em que é computada a somma do custo das obras e dos juros intercalares.

Art. 3.º No dia 30 de março proximo futuro, á 1 hora da tarde, na sala das sessões do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, serão recebidas e abertas, por uma comissão constituída nos termos do artigo 10.º das instruções aprovadas por portarias de 10 de novembro de 1899, as propostas apresentadas pelos proponentes ou por procuradores seus.

Art. 4.º As propostas deverão ser apresentadas em carta fechada, devendo acompanhá-las em envolucro separado com a designação de *Documentos de F....* (nome do concorrente):

1.º Documento comprovativo do deposito provisório de réis 55:000\$000 em dinheiro ou em títulos da dívida pública de valor equivalente, feito numa das Thesourarias dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste ou Minho e Douro;

2.º Se o concorrente se fizer representar por procurador, procuração bastante para isso;

3.º Se o concorrente representar alguma sociedade ou companhia, documento autentico que mostre que essa sociedade ou companhia está legalmente constituída e lhe conferiu poderes especiais para a licitação;

4.º Referencias que abonem a idoneidade financeira do proponente e atestado de idoneidade técnica, ou, na falta d'elle, declaração que porá á testa dos trabalhos um técnico aprovado pela Administração.

Art. 5.º As propostas serão redigidas em portuguez nos termos seguintes:

«O abaixo assinado, F....(nome e residencia) obriga-se a construir a linha do Sado e a concluir o troço do Barreiro a Cacilhas para grande velocidade, em conformidade com o caderno de encargos de 27 de dezembro de 1909, fixando em (quantia por extenso em réis) a importancia da annuidade que será paga pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado. Data e assinatura reconhecida».

Art. 6.º Todas as propostas serão abertas e lidas publicamente pela Comissão, tomando-se nota de qualquer irregularidade ou omissão de formalidades que nellas haja e aceitando-se os protestos ou reclamações que no acto do concurso sejam apresentados pelos proponentes para subirem á apreciação do Governo.

Art. 7.º Se no concurso se apresentarem duas ou mais propostas iguais e que sejam as mais favoraveis, proceder-se-ha acto contínuo á licitação verbal entre os respectivos proponentes por espaço de um quarto de hora, entendendo-se que desiste do concurso o licitante que não oferecer lanco n'esta licitação.

A diferença entre cada lanco não será inferior a 50\$000 réis.

Quando não haja lances em licitação verbal, escolher-se-ha á sorte uma proposta entre as do mesmo preço, quando haja igualdade das demais circunstancias.

Art. 8.º Os depositos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes, com excepção de aquelle a quem fôr feita a adjudicação, logo que esta se efectue.

Art. 9.º O concorrente ao qual fôr feita a adjudicação deverá reforçar o deposito no prazo de oito dias contados de aquelle em que lhe fôr notificada a adjudicação, elevando-o á quantia de réis 110:000\$000, sob pena de perda do deposito provisório.

Art. 10.º Em todos os dias não santificados, das 11 horas da manhã ás 4 da tarde, estarão patentes na Secretaria do Serviço de Construção da Direcção do Sul e Sueste os projectos das linhas para serem consultados pelos interessados.

Secretaria do Conselho, em 13 de dezembro de 1909. — O Presidente do Conselho de Administração, *Antonio Augusto Pereira de Miranda.*

Caderno de encargos

1.º — **Natureza da empreitada.** As obras a realizar para a construção do 2.º lanco da 1.ª secção, e do 1.º, 2.º, 3.º e 4.º lances da 2.ª secção da linha do Sado, entre a estação de Setubal-mar e Garvão, conforme os projectos aprovados, enumerados na portaria de 5 de maio de 1908, e bem assim para a conclusão do prolongamento da linha do Sul, do Barreiro a Cacilhas, para os serviços de grande velocidade, constituem, com o fornecimento de todos os materiais, máquinas, apparelhos, utensílios e ferramentas e de quaisquer objectos indispensáveis para sua conclusão e funcionamento, uma empreitada geral e serão efectuadas, montadas, postas a funcionar e fornecidas pelo adjudicatário á sua conta, risco e perigos, em conformidade com as condições d'este caderno de encargos.

2.º — **Objecto da empreitada.** As obras que constituem a empreitada são as que abaixo vão designadas, a saber:

Linha do Sado. — Terraplenagens, empedrados, obras de arte, edifícios, via e accessórios e telegrapho.

Troço do Barreiro a Cacilhas. — Terrapleno da via, estações e apeadeiros com os respectivos empedrados e muros; obras de arte, com exclusão das pontes de Coimbra e Seixal, já adjudicadas; edifícios, via e accessórios, telegrapho, desembarcadouros fluctuantes, estradas de ligação com o Caramujo e, de um modo geral, das obras previstas no projecto aprovado, as que explicitamente são indicadas pela Administração como fazendo parte da empreitada.

Natureza e qualidade dos materiais

3.º — **Cantaria.** A cantaria será de calcareo duro, de grão homogêneo, isenta de fendas e feixes, limpa de matérias estranhas e da crosta da pedreira.

Terá as dimensões indicadas no projecto.

As juntas, leitos e sobre-leitos serão apparelhados a pico fino e não terão falha alguma na extensão de 0,30 a contar do paramento da pedra.

Os paramentos serão apparelhados à picola e as arestas avivadas a cinzel na largura de 0,02.

Serão rejeitadas todas as pedras cujos defeitos sejam dissimulados com cimento ou qualquer outra substância.

4.º — **Enxelharia.** A pedra de enxelharia terá as qualidades da de cantaria.

A cauda dos enxelhares será no mínimo igual a vez e meia a sua altura, que não deverá ser inferior a 0,40. A largura dos enxelhares será pelo menos igual à sua altura.

Os paramentos serão desbastados, com as arestas avivadas a cinzel e as juntas, leitos e sobre-leitos apparelhados a pico fino, e não terão falha alguma na extensão de 0,25 a contar do paramento.

Serão rejeitados todos os enxelhares que tiverem os defeitos dissimulados com cimento ou qualquer outra substância.

5.º — **Alvenaria.** A pedra para alvenaria será resistente, inatacável pela água e pelos agentes atmosféricos, limpa de terras e de pequenos fragmentos. Deverá fazer boa liga com as argamassas e ser de dimensões apropriadas á obra a que fôr aplicada.

6.º — **Pedra para enrocamentos.** A pedra para enrocamento será inatacável pela água, resistente, limpa de terras e de pequenos fragmentos. Não poderão aplicar-se nes enrocamentos pedras com volume inferior a 0,400.

7.º — **Areia.** A areia deve ser siliciosa ou quartzosa, limpa de pedra e substâncias estranhas, angulosa e aspera, de grãos desiguais e com grossuras apropriadas ás diferentes aplicações.

Nas argamassas para alvenarias ordinárias empregar-se-ha areia de grão grosso; nas argamassas para assentamento de cantarias a areia de grão fino.

A areia salgada só poderá ser aplicada nas argamassas que fiquem submersas.

8.º — **Pedra britada.** A pedra britada deve ser muito dura e inatacável pela água e agentes atmosféricos. Será empregada isenta de terra ou de quaisquer substâncias estranhas. Deve apresentar-se sob a forma angulosa.

A pedra será britada nas dimensões apropriadas á obra a que tiver de ser aplicada, segundo as indicações da fiscalização.

9.º — **Cal gorda.** A cal deverá ser da melhor qualidade, bem cozida, isenta de cinzas, terra, fragmentos de calcareo cru ou recocido e de quaisquer outras substâncias.

Nas alvenarias pode empregar-se a cal cozida a carvão.

Nos rebocos só se empregará a cal cozida a lenha.

Far-se-hão ensaios clínicos para reconhecer a pureza da cal, se se julgarem necessários.

10.º — **Cal do Theil.** Será de proveniencia garantida, isenta de cinzas ou de quaisquer outras substâncias estranhas.

A cal sera empregada em pó e importada em sacos ou bar-

ricas, devidamente fechados e sellados com o sello da fabrica fornecedora. Será guardada em armazens ao abrigo da humidade.

Rejeitar-se-ha toda a cal de qualquer sacco ou barrica em que a cal tenha começado a deteriorar-se.

Não poderá empregar-se a cal de nenhuma remessa sem que tenha sido apreciado o grau de finura do seu pó e as condições de resistencia á tracção e compressão que oferecem as argamassas com ella fabricadas.

O exame da cal do Theil será efectuado no laboratorio da Direcção de Estudos e Ensaios de Materiaes, e o seu resultado determinará a rejeição de toda a remessa ou autorização para o seu emprego.

Este exame repetir-se-ha sempre que os agentes do Governo o julguem necessário.

O pó de cal do Theil deve, depois de passar por um peneirador de 900 malhas por centimetro quadrado com malhas do $0^m,00018 \times 0^m,00018$, formadas com arame de $0^m,00015$ de diâmetro, dar um resíduo maximo equivalente a 8 por cento do peso da cal peneirada.

Uma pasta de consistencia normal deve, sendo immersa em agua doce á temperatura de 16° , resistir á penetração da agulha de Vicat de forma cylindrica de $1^{\text{mm}} \times 1^{\text{mm}} \times 1^{\text{mm}}$ quadrado de secção e do peso de 300 grammas, no fim de 72 horas.

A resistencia d'esta pasta, estando immersa em agua doce a 16° durante 7 dias depois de ter feito presa, deve ser, no minimo, de 16 kilogrammas para esforços de compressão, e de 3 kilogrammas por centimetro quadrado para esforços de tracção.

A cal que não satisfizer a estas condições será rejeitada.

Estas prescripções são extensivas á cal do Cabo Mondego.



TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.º 23, grande velocidade, da Companhia Real. — É uma simples criação de bilhetes a preços reduzidos para os apeadeiros da linha do Oeste, entre Cacem e Torres.

Especial n.º 17, pequena velocidade, do Sul e Sueste. — Estabelece preços reduzidos para varias mercadorias entre as estações além de S. Marcos.



Temporaes em Portugal

O que elles foram no paiz e em especial nas linhas ferreas — Entrevistas interessantes com os srs. Victorino Vaz e D. Lorenzo Ruiz

Deixou bem provado, em desastres no nosso paiz, o anno agora findo.

Parece que os dois elementos — a terra e a agua — se conjuraram para arruinar as povoações, os haveres particulares e publicos e por toda a parte fazer victimas, colhidas de improviso em meio do seu labor incessante.

Em abril, tremia a terra violentamente derrocando povoações inteiras; em dezembro, as aguas invadiam os campos, arrazando-os, entrava nos lares, levando para os rios os haveres, corria nas levadas, e na sua marcha devastadora arrastava nos rios os barcos, fazendo-os garrar para o Oceano.

Pertence ao jornalismo diario a descrição de todos estes desastres; descrição lugubre, interminável, em que, por mais detalhada que ella seja, nunca se poderá dar a nota de quantos prejuizos soffremos n'estes ultimos quatro dias, de 22 a 26 de dezembro, a que bem poderemos chamar o dezembro fatal.

Na area restricta dos assumptos que mais interessam a nossa folha, relatemos o que se passou nas nossas linhas ferreas, a começar de Lisboa para o norte do paiz.

Os campos de Vallada são sempre as primeiras victimas d'estes cataclismos. O Tejo é ahi um mau vizinho e as suas cheias alastram n'aquellas planuras, cobrindo as cearas por largo lençol d'agua.

Logo além de Villa Franca, a linha ficou inundada por tal forma que a circulação teve que ser interrompida.

A agua invade a linha, deslocando-a, cobrindo-a. O

comboio *Sud-express* do dia 22 ao chegar ao kilometro 14,700 descarrila, apezar dos cuidados com que levava a sua marcha n'aquelle ponto, indo, até, á porta do *fourgon* um inspector da companhia, por já se suspeitar da estabilidade da linha.

Para mais além, já não se pôde passar que a agua tudo assolou. Não ha meio de se fazer trasbordo e os passageiros teem que regressar a Lisboa.

N'esse dia e no seguinte, o temporal continua a sua faina devastadora. Na linha de Oeste outras interrupções se davam, em Dois Portos, em Bombarral, chegando-se assim ao ponto da capital estar perfeitamente isolada do norte, tanto em comunicações terrestres como nas telegraphicas e telephonicas, por terem cahido os postes do telegrapho e telephone do Estado e os da companhia.

Foi enorme, extraordinaria a energia que esta desenvolveu na reparação simultânea de tantas avarias, acudindo a tantos pontos onde o auxilio era reclamado logo que qualquer comunicação se restabelecia.

Grandes partidos de trabalhadores atacaram os trabalhos dirigidos por todo o pessoal superior do serviço da via, e sob as torrenciaes chuvas, tendo que trabalhar muitas vezes mergulhando o corpo na agua; o combate tornou-se violento, mas a victoria foi ganha do lado do Oeste, conseguindo-se a construcção de uma linha provisoria para restabelecer a circulação.

Por ahi se conseguiu estabelecer as comunicações com o norte do paiz, enquanto se procede ás reparações dos estragos entre Setil e Santarem, onde elles são mais importantes.

Ahi a linha foi por tal forma inundada que a agua levantou as travessas, torcendo os carris, arrancando-os, e transformando a via n'um perfeito mar, como o demonstram as gravuras que hoje damos de dois aspectos tirados da estação do Setil.

Em vista da demora que a reparação da parte entre Setil e Sant'Anna exigiria, a companhia organizou um serviço provisorio por Alfarellos, indo por esta via os passageiros de Lisboa não só para as estações alem d'aquella, como os que se destinem ás de Soure a Entroncamento e linhas do Leste, ramal de Caceres e Espanha.

Tambem os que tenham que seguir para a linha de Vendas Novas só o poderão fazer pelo Barreiro.

Entre Sant'Anna e Entroncamento ha um serviço provisorio, mas a interrupção em Setil não permite, sequer, que ali se faça trasbordo.

Hoje sabemos que em breves dias (no fim da proxima semana quando muito) a circulação neste ponto estará restabelecida, pelo que deixamos de alterar o nosso horario e escusado se torna dar detalhes sobre o serviço provisorio.

Para o lado da linha de Vendas Novas, a avaria é de muito maior monta.

Os aterros que ligam a ponte da valla de Azambuja, em frente do Setil, foram levados pela corrente como nunca se imaginou que viesse a succeder.

Os aterros n'aquelle ponto haviam sido construidos em sistema de dique orthogonal, que se supunha insubmersivel dando sufficiente vazão á corrente por mais forte que ella fosse, tomando-se como base a maxima cheia, a de 1876. Pois a de 1909, ultrapassando consideravelmente aquella, provou que as precauções tomadas na construcção não foram bastantes.

A reconstrucção d'estes aterros levará muitas semanas, pelo que o serviço está por completo interrompido entre Setil e Muge.

Na linha da Beira Alta houve pequenas avarias de quedas de trincheiras, de-facil reparação.

Não deixemos de registar, embora os desastres fôssem fóra das linhas ferreas, as horrorosas consequencias do temporal na cidade do Porto, em Gaia e imediações. A bella e activa capital do norte passou duras provações

naquelles lugubres dias cujas consequencias por muito tempo se farão sentir na sua vida laboriosa.

Voltando á linha ferrea temos a registrar importantes avarias na linha do Douro, entre Mosteiro e Aregos, e maiores ainda na Regoa e em outros pontos da linha até Tua.

Na de Tua a Bragança houve grossa avaria em dois pontos que obrigaram a companhia a suspender o servi-

A informação dos jornaes era, porem, errada, como tantas outras. O nosso distinto amigo não vinha no comboio de 21, de Paris, mas no de 22. Não fôra, pois, dos passageiros bloqueados proximo de Fuentes de Oñoro, mas tambem ficara detido na linha, o que tornava interessantes as informações que podia dar-nos, tanto mais que eram de enterro.

Chegando a Medina, os passageiros d'aquele comboio tiveram logo a noticia de que talvez não podessem avançar de Salamanca por a linha estar interrompida.

Mr. Forquenot resolveu seguir a Madrid e vir por essa via. Sabe-se que não foi mais feliz, porque só no dia 28 conseguiu chegar a Lisboa.

Os demais passageiros continuaram até Salamanca, onde lhes foi confirmada a noticia da detenção.

Não podendo avançar, recuar tambem era inutil porque já se sabia que havia interrupções na linha de Madrid-Caceres; tomar a de Plasencia, impossivel porque estava cortada entre Siete Iglesias e La Maya.

Ir pela Barca d'Alva? Mas a linha do Douro estava já (como está ainda) interceptada; subir a Astorga e regressar por Orense Valença? era bem de temer que essas linhas, de perfil tão accidentado, estivessem interrompidas.

A prisão era, portanto, efectiva, não havia se não que ter paciencia e esperar.

O peor era que não se sabia por quantos dias era a prisão a que estavam sentenciados, nem sequer tinham meio de dar e receber notícias das famílias porque o telegrapho não respondia.

No comboio vinham tambem os srs. marquez Jacome Correia, o abastado proprietario do norte conde de Leça; conde de Tarouca, Santos Moreira e esposa e uns estudantes que vinham passar as festas do Natal com as famílias.

Todos resolveram esperar e ali estiveram tres dias, até domingo de manhã, que foi quando, formando-se um comboio só com um salão restaurante e uma carruagem,



SETIL — A cheia cobrindo a via ferrea

co. Sabemos, porem que uma das avarias está reparada e a outra o estará na semana que entra.

A linha de Trofa a Guimarães e Fafe tambem não foi pouada. Entre Louzado e Santo Thyrso houve desabamentos e inundações, produzindo avarias que já estão reparadas; entre Guimarães e Paçô Vieira o desabamento de uma trincheira obriga a trabalhos mais demorados, pelo que os passageiros temem que soffrer trasbordo e as mercadorias só se aceitam com reservas.

Os «Sud-Express» de 21 e 22, parados em Espejo e Salamanca

O Sud-Express que na terça-feira 21 saiu de Paris não chegou a Lisboa nem na noite seguinte, como de costume, nem nos dias e noites subsequentes o que causou profundos receios ás familias dos passageiros que n'elle vinham, tanto mais que nem pelo telegrapho nem por forma alguma se obtinham notícias do comboio e seus passageiros.

Sabia-se apenas que estava em Espanha e só de tarde no dia 23, se conseguiu saber que se achava envolvido pelas aguas, proximo da nossa fronteira. Nada mais.

Os passageiros para Lisboa só aqui chegaram no domingo 26, pela manhã, no comboio correio vindo por Alfarellos.

Para mais intensa ser a anciedade dizia-se que n'esse comboio vinham, entre outros passageiros, o sr. Victorino Vaz, presidente do Conselho de Administração da Companhia Real, e mr. Forquenot, director geral da mesma, com sua esposa e filha.

Natural era, pois, que, para bem informarmos os nossos leitores sobre as peripecias e incidentes d'essa viagem, tendo informadores auctorizados e amigos na familia ferroviaria, procurassemos pedir-lhes detalhes minuciosos que nenhum outro jornal deu, e revestem o maior interesse.

Fômos portanto procurar o sr. Victorino Vaz com cuja amizade nos honramos e por quem fomos recebidos com a amabilidade que não ha que notar porque lhe é habitual.



SETIL — Barco vogando na cheia

conseguiram passar, com precauções, no ponto interrompido.

Naquella desagradavel situação, o sr. chefe de exploração da companhia de Medina Salamanca teve as maiores attenções para com os passageiros, fazendo que lhes fôssem procuradas as commodidades possiveis.

Pela sua parte, um empregado superior da alfandega prestou-lhes um grande serviço, tal foi o de autorisar, sob

sua responsabilidade, que as malas que vinham em transito fôssem desselladas e abertas, para que os passageiros podessem tirar d'ellas peças de roupa de que necessitavam, vista a demora da viagem.

Todos os passageiros ficaram muito reconhecidos por aquellas amabilidades.

*

Para saber o que se passara no primeiro *sud-express* procuramos o sr. dr. Lorenzo V. Ruiz, de Buenos Ayres, que chegou nesse comboio e vinha estar aqui uns 6 dias, antes de partir para aquelle paiz, o que fez com effeito no vapor do dia 28.

A interrupção fez com que aquelle distinto advogado só tivesse tres dias para visitar Lisboa, com o que a nossa capital perdeu a prolongação da estada de tão agradável visitante.

Este senhor conta-nos que chegando a Salamanca sob uma tempestade de chuva torrencial logo soube, no comboio, que havia prevenção para este marchar com precaução, e assim se fez.

Os passageiros passaram ao salão restaurante, para almoçar, e a escuridão era tal que houve que acender as luzes.

Passada a estação de Espejo, ultima antes de Fuentes de Oñoro, a agua cobria a linha a ponto de quasi entrar pelas plataformas das carruagens. O comboio marchava lentamente, e a todo o momento se esperava que parasse.

Foi o que sucedeu em breve. Os passageiros estavam impressionados, temendo que a machina deixasse de funcionar e ficassem ali naquelle mar deserto, sem socorros e sob uma tormenta horrivel.

Depois de uma pequena paragem, na impossibilidade de avançar, o comboio recuou cautelosamente até Espejo, e ahi foi dito aos passageiros que a linha se achava avariada e não se podia seguir.

Alguns queriam retroceder a Salamanca de onde, jolgavam, poderiam seguir por outra linha; mas tambem não se podia voltar ali, porque a linha tinha-se transformado em um rio, com corrente de tal força que seria uma temeridade pôr sobre ella um comboio. Houve que ficar.

Assim, desde o dia 23 pelas 3 horas da tarde até 25, ali se esteve parado, servindo o comboio de hotel-carcere aos passageiros.

Dormiam nos seus compartimentos ao som da tempestade que rugia, almoçavam e jantavam no restaurante, e do comboio não podiam sahir porque a chuva inundava a estação, a estrada, tudo.

Os abastecimentos do restaurante iam já escasseando; conservas, vinhos, fructas, doces, queijos, tudo se consumiu, e só com dificuldade se obteve um abastecimento de pão, mau e duro, que veio da povoação.

A noite do Natal, a «noche buena» que todos esperavam passar alegremente, decorreu triste, apenas animada com a esperança de que na seguinte manhã os prisioneiros teriam liberdade de partir.

Assim sucedeu; o comboio avançou uns 4 kilómetros e ahi os passageiros foram tirados, ao collo, por pessoal da linha que mergulhava na agua até á cintura, sendo postos num vagonete, onde os trabalhadores, sempre dentro d'agua, os levaram por uns bons 2 kilómetros, passando então para os vagões de um comboio de balastro que os trouxe a Villar Formoso.

Ahi, a companhia da Beira Alta pôz á sua disposição um comboio especial onde vieram até à Pampilhosa, trasbordando para o da linha do Norte, e em Alfarellos para o do Oeste, chegando a Lisboa em 26, de manhã.

Contando vir directos desde Paris a Lisboa, só com o trasbordo em Irun, os passageiros tiveram mais cinco trasbordos, sem contar que o nosso solicto informador ainda teve mais um, porque em Alfarellos se enganou e chegou a alojar-se no comboio que ia para o Porto, tendo depois que mudar para o de Lisboa.

Não obstante, como pessoa intelligente e rasoavel, declarou-nos que não leva a menor razão de queixa.

O pessoal de caminhos de ferro, tanto durante a paragem como nos trasbordos em Villar Formoso, Pampilhosa e Alfarellos, foi amabilissimo; o serviço bem feito e rapido quanto o podia ser em tais condições; e se durante a noite vieram, elle e sua família, como os demais passageiros, em material que não tem comparação com os luxuosos vagões da Argentina, bem sabem que na Europa o material não é, em geral, tão confortavel, e demais, tratando-se de um serviço anormal, não era de estranhar que as commodidades lhes faltassem.

Tambem á entrada na fronteira, o pessoal aduaneiro o tratou, e a todos, com as maiores attenções e sem exigencias algumas, contrastando com o da alfandega de Irun que lhe exigiu 170 pesetas de direitos por uma velha carabina de caça.

Pedi-nos, pois, que, pelo nosso jornal, fizéssemos constar o seu reconhecimento, que justifica as intenções em que está de, na primeira viagem, consagrar umas semanas á visita do nosso paiz.

Assim o esperamos e teremos muito prazer em lhe mostrar que Portugal é um paiz de clima delicioso, onde só por exceção a tempestade é tão cruenta como a de 1909.



VIAGEM CIRCULATORIA

Um assignante diz-nos que lhe fizemos nascer o desejo de realizar uma viagem circulatoria segundo o itinerario que indicâmos aqui no numero passado, mas que lhe falta o melhor: saber quanto lhe custaria o bilhete para essa excursão, em 1.ª classe.

Promptamente lhe respondemos que sendo o percurso em caminhos de ferro de 2.949 kilómetros custará 36.5060 réis, que é o preço de 3.000 kilómetros.

Se quizer mais esclarecimentos, estamos ás ordens.



XI

Saint-Brieuc — Viaductos bijous — Lamballe — Val André — Uma praia da alta sociedade — Passeios algo perigosos — A indústria do iodo

Seguindo caminho da grande linha de Brest a Paris, como se á capital nos dirigissemos, vamos parando nas intermedias mais interessantes, em algumas das quais poucas horas nos bastam, entre a chegada de um comboio e a partida de outro, para ver a cidade, e assim vamos visitando toda a Bretanha.

A primeira paragem em Guingamp, permite-nos visitar esta cidadinha modesta, sem grandes attractivos, sendo apenas bom centro para excursões nos arredores, por 9 estradas principaes que ali se reúnem, ou até varios pontos da costa e do interior pelos caminhos de ferro Departamentaes que ali cruzam em quatro direcções a linha geral.

Como costumes religiosos, que é o que de mais notável temos nestas terras bretãs, ha a missa do galo, no primeiro domingo de julho, ao terminar o *Pardon* do Bom Socorro.

Uma notável fonte no centro da praça, e mais nada, além d'un hotel em que nos servem um mau almoço

numa casa de jantar que cheira a cosinha insuportavelmente.

A parte da linha que se segue é muito pittoresca.

Passada a segunda estação, atravessamos o alcantilado valle do Gouët num dos mais elegantes viaductos de toda a linha, com 59 metros d'altura e 228 de comprimento, formando dois pavimentos, como o de Morlaix, de que demos a gravura no numero passado, um de 6 arcos outro de 12.

Na curva que se segue ha boa occasião, olhando para traz, à esquerda, de ver esta grande obra d'arte.

Em meia hora, de Quingamp, estamos em Saint-Brieuc onde não só se pôde, mas se deve parar.

Saint-Brieuc é já rasoavel, como cidade, com melhoramentos notaveis, como o seu bello passeio, as suas praças vastas, hoteis muito bons, armazens concorridos; mas é sobretudo interessante por ser de um pittoresco extraordinario a avenida sobre o valle de Toupin e a vista que sobre este valle e o do Gouëdic se disfruta defrontando-se o elevado morro da Bué.

A construcção desta avenida, aberta no contraforte do monte, assim como a do viaducto que se lhe segue, e a do outro mais além, na linha ferrea Departamental que vae a Etables e ao Pharol, são feitas em cimento armado intercallado de tijolo vermelho, e tendo o taboleiro e pegões ornamentados, de forma que estas obras parecem um brinquedo de creanças, um mimo de toucador feito de renda ou de *biscuit*.

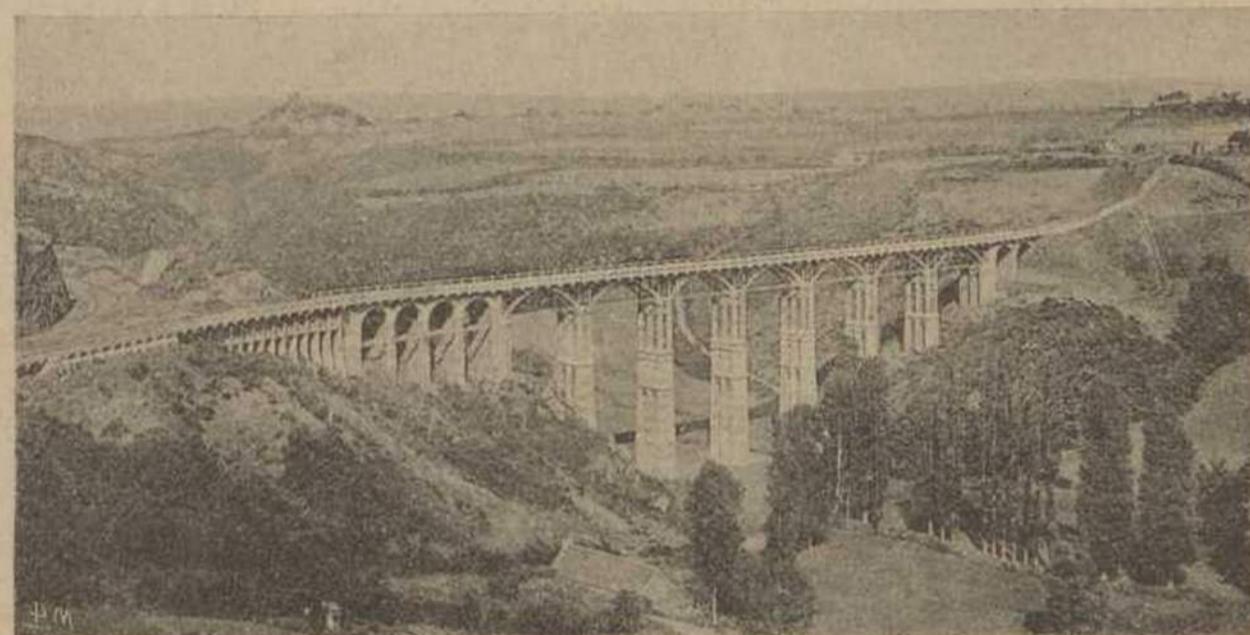
Deve-se tomar o comboio Departamental, pelo menos até o Pharol, o que é excursão para uma hora, ida e volta, (por 50 centimos) que nos permite ver os viaductos e a grande rampa, muito interessante. No extremo nada ha que ver.

Se o dia se nos acabou podemos ficar no hotel d'Inglaterra, um estabelecimento hygienico, moderno, com um serviço de mesa muito rasoavel, como quizeramos que em muitas das nossas cidades da província os houvesse.

E' mesmo o melhor que tem a fazer quem quizer ir parar em Lamballe, porque o hotel ahi é quanto ha de mau;

serviço de Lamballe para as povoações da costa até Erquy; mas as frequentes avarias e as condições locaes fizeram parar as carreiras, havendo hoje apenas um auto-omnibus, que nem sempre anda cheio.

E' o caso que estas praias são povoadas no verão por uma população de abastados proprietarios locaes, que todos tem a sua casa na montanha, defrontando com o



SAINT BRIEUC -- O viaducto

mar, e o seu trem. Muitos tem os seus trens e o seu automovel. Não utilizam, portanto, o serviço ordinario de transportes, visto que tem os seus vehiculos.

Uma visita ao Val André é indispensavel, e se o viajante não tem ali um amigo querido, que o receba amavelmente em doce convivio de familia, como sucedeu ao autor destas descripções, pode alojar-se nos rasoaveis hoteis que ali ha, e consagrarr uns dias aquella estancia e seus arredores, onde tem em que se distrahir.

As praias da Bretanha do norte chamadas a Costa d'Esmeralda em ponto algum tão bem justificam este nome, como aqui onde a cor purissima da agua que banha esta concha é do mais brilhante verde, a que dão realce rendilhados de espuma alvissima produzidos pelo rebentamento d'aquella sobre os multiplos cachopos.

E são perigosos a valer esses pelagos que se ocultam sob as aguas para formarem redemoinhos em que qualquer barco se arrisca a sossobrar, se o timoneiro com elle não estiver familiarizado.

Em frente de Val André ergue-se a ilha de Verdelet, um elevado cone vulcanico que emerge do mar e na maré alta se vê isolado de terra.

Pois quando a agua desce, uma lingua de terra apparece, ligando-o à ponta de Tangny, formando uma estrada que é o passeio favorito dos veraneadores, como a que liga S. Maló ao Grand-Bey, como adeante falaremos.

Com a agravante de que, quem se deixar estar no Verdelet até a agua cobrir a estrada, não tem meio de embarcar ali, e só o recurso de esperar a vasante; o que não será agradavel.

Indispensavel é um passeio pela montanha de onde se gosa um vasto panorama, abraçando a vista toda a bacia enorme que se estende desde Portrie ao cabo Fréel.

Na base da montanha ergue-se, sobre um plinto de pedra, o busto do engenheiro Colard, o fundador e o constructor d'aquella agradavel estancia balnear, hoje constituída por uma infinitade de elegantes casinhas, de *chalets*, de *villas*, algumas escondidas entre a ramagem como encantadores ninhos de toutinegras.



VAL ANDRÉ -- A Praia

pobre, má comida, cheiro insuportavel a cosinha, escura a entrada.

E' que Lamballe não tem comparação com a cidade vizinha, sendo uma pobre cidade de menos de cinco mil habitantes.

Do caminho de ferro vemos, à esquerda, ainda uma vez o primoroso viaducto de Gouëdic e em 20 minutos paramos em Lamballe.

E' ahi o ponto de correspondencia para as apreciaveis praias do Val André e de Erquy na vasta bahia de Saint-Brieuc.

Antigamente, ha um anno mesmo, havia os comboios auto-tremvias chamados sistema Renard, que faziam o

N'estas deliciosas mansões familiares, e em agradaveis passeios aos arredores, se passa o tempo, mais que no club ou casino que não constitue ali a attracção principal, como n'outras praias.

E que Val André não é uma praia de e para estrangeiros, buliçosa, irrequieta, em concertos, jogos, corridas, regatas e outros attractivos para entretenimento de estranhos.

Vive-se ali em familia, familia em geral da velha nobresa bretã, de costumes rigorosos, placidos, religiosos em extremo; vida calma de velhos usos patriarcaes, em que a casa é um santuario onde a bondade e o amor têm altares privilegiados.

Os modernos dramaturgos franceses não teriam ali que copiar as scenas sensacionaes do grande mundo, porque o mundo n'aquelle meio é honesto e puro como o ar que se respira, mais embalsamado pelo iodo do occeano do que pelos perfumes Piver.

E o iodo é naquellas praias bem abundante, arrojando o mar quantidade de plantas que o povo recolhe e de que tira bons proveito industrial.



Curiosidade

Um assignante do Porto envia-nos os seguintes calculos respectivos aos 22 annos do nosso jornal:

«Abstrahindo de numeros extraordinarios que têm sido publicados com mais de 16 paginas, a *Gazeta* tem publicado 528 numeros, mais 3 supplementares 531 que, a 16 paginas de texto e 12 de annuncios, são 14.868 paginas; e medindo a composição, 38 x 19 centimetros, ella cobriria uma area de 1.073,25 ou a extensão, em quadrado, da sua Avenida da Liberdade ou da nossa Boa Vista, desde o angulo de Cedofeita até o sim da Rotunda.

Abstrahindo dos extraordinarios e, em cada numero, de duas paginas de tabellas, as 14 paginas teem, em média 160 linhas da extensão de 0,9 centimetros ou 14,4 metros, o que dá só no texto em cada numero 202 metros e na collecção toda publicada 107.262 metros, ou a distancia em caminho de ferro do Porto à Regoa ou de Campanhã além da Pampilhosa ou de Lisboa, cerca de Torres Novas.

Cada uma das 7.434 paginas de texto a 160 linhas de 44 letras tem 7.040 letras.

São portanto 52.335.360 letras que teem sido escritas na *Gazeta*.

E este bonito numero, em minutos, que lhe desejo, dando-lhe as boas festas, que conte na sua vida e na da *Gazeta*.

Agradecemos os bons desejos, e a sua paciente curiosidade fez-nos calcular que os seus desejos nos dariam uma existencia de 99 annos e 209 dias, o que é ideal a que não chegaremos.

Mas a *Gazeta* talvez o ultrapasse; isso desejamos.



TRANSPORTE DE PEIXE NOS CAMINHOS DE FERRO

A despeito das vantagens que os vagões frigorificos teem para o transporte dos generos que soffrem com as longas viagens e os grandes calores, para o transporte do peixe está-se fazendo experiencias com um sistema ainda melhor.

Bem melhor do que morto e conservado em gelo, será transportal-o vivo, e é isso que se estuda agora na California.

Para este sim foi mandado construir um vagão especial que mede desoito metros de comprimento, tendo uns depositos de agua, em que os peixes poderão sem prejuizo supportar longas viagens. Basta ter o cuidado de renovar-lhes a agua.

N'um dos topes do vagão estão collocados os apparelhos necessarios para o funcionamento dos depositos.

Estes apparelhos são uma caldeira, um pequeno motor de vapor e uma bomba d'ar que servem para manter no vagão uma temperatura constante.

No outro topo fica um compartimento para o conductor e pessoal encarregado do funcionamento dos mecanismos, tendo annexas uma cosinha e respectiva dispensa.



AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

Espanha

A Espanha viu tambem um dos seus entusiastas pela aviação, pagar com a vida a ousadia de querer abrir caminho atravez dos ares.

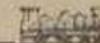
Em umas experiencias a que desejava proceder num biplano de sua invenção, por duas vezes tentou elevar-se mas sem resultado; à terceira tentativa o apparelho elevou-se rapidamente á altura de vinte e cinco metros.

Durante alguns minutos seguiu no voo, mas quando tentava fazer uma viragem, o apparelho voltou-se e caiu, ficando o aviador sob o motor, reduzido a uma massa informe.

— O reclamado aviador Zipfel que em Lisboa não conseguiu mostrar as suas habilidades apesar de em Berlim ter feito varias ascenções sob violentos temporaes, segundo diziam os reclames, tambem não conseguiu exhibir-se em Madrid como fôra annunciado.

Lá, porém, o motivo foi outro.

As desastrosas exhibições que fez em Vienna e Lisboa pozerao de prevenção os centros sportivos de Madrid, negando-se todos elles a entrarem com a somma de quinze mil pesetas que elle pedia para fazer as suas experiencias na capital espanhola.



Um novo sistema de tracção

A actividade febril que nos ultimos tempos se tem desenvolvido, obriga os que trabalham a aproveitar o tempo, e por isso a procurar meios de transporte cuja rapidez lhes permita deslocarem-se promptamente d'um para outro ponto onde os seus negocios os chamem.

Dois engenheiros americanos inventaram um novo sistema de tracção que consiste em aplicar ás carruagens o principio da porca movel ao longo de um parafuso.

Ao longo das ruas e em toda a sua extensão são installados parallelamente dois grandes parafusos de passo variavel. Os dois parafusos giram com velocidades eguaes, mas tem as helices em sentido contrario, e por isso uma peça cujos extremos se appoem nas estrias, mover-se-ha num ou noutro sentido, segundo o movimento das estrias em que se appoia.

As carruagens teem na parte anterior uma peça cuja extremidade ajusta entre as duas ranhuras dos parafusos, e quando estes giram obrigam-a a deslizar como uma porca movel sobre um parafuso fixo, e arrasta assim a carruagem a que está ligada.

O movimento dos parafusos é uniforme, mas como o passo o não é, a velocidade é variavel. No intervallo das estações, o passo é muito largo, chegando a 1",35; mas nas estações ou nos pontos destinados á subida e descida de passageiros chega a ser 0",19.

Os parafusos são formados por tubos de 0",46 de diâmetro, e giram fazendo 422 rotações por minuto, o que permite ás carruagens uma velocidade maxima de trinta e cinco kilometros.

Este sistema de tracção torna-se muito economico pelo pouco pessoal que emprega; basta um só empregado para dirigir os motores que põem os parafusos em movimento, e outro para a cobrança e polícia de cada carruagem.

Deixa de haver o perigo dos choques, pois que as carruagens conservar-se-hão sempre á distancia determinada pelo passo dos parafusos.

SIGNAES EM TEMPO DE NEVOEIRO

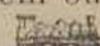
A Companhia de Caminhos de Ferro de Orleans está procedendo a experiencias, no sentido de evitar os desastres provenientes do nevoeiro não permittir que os machinistas vejam os signaes que lhes indicam impedimento na linha.

As experiencias teem sido effectuadas na secção Orleans-Vierzon, e teem sido coroadas pelo melhor exito.

O processo consiste em um apparelho applicado á locomotiva, que produz um silvo muito diferente do silvo habitual. Quando o comboio passa por o ponto onde deve receber o aviso, uma alavanca movida automaticamente faz funcionar o apparelho, e o machinista é assim avisado de que ha perigo em avançar.

Actualmente, deseseis locomotivas da Companhia d'Orleans estão já providas do referido apparelho, que foi denominado *hurleur*.

A sér definitivamente adoptado, serão postos de parte os petardos usados até agora, e que apresentam o inconveniente de nem sempre poderem ser collocados a tempo, e frequentes vezes não serem ouvidos pelo machinista.



PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Annuario Commercial

Recebemos o *Annuario Commercial* para 1910, a bem conhecida publicação que tantos serviços presta a todas as classes, indicando a quem o consulta tudo quanto de momento queira saber.

Chegado á ultima hora, não tivemos ainda tempo de vêr todos os melhoramentos que a muita tenacidade e trabalho do nosso bom amigo Caldeira Pires lhe introduziu este anno; no entanto um nos salta aos olhos ao abrirmos as primeiras folhas: é um mappa de Portugal nitidamente impresso, muito superior aos dos outros annos.

A acompanhar as indicações sobre cada distrito tem o respectivo mappa. Essas indicações constam da sua area, população, sistema orografico, divisão eclesiastica, administrativa, militar, judicial e eleitoral, industrias, e deputados que o representam em cōrtes.

Os dois volumes encerram 5.000 paginas.

Só um labor infatigavel é capaz de permittir encher 5.000 paginas de formato grande, com informações que a todos interessam, e que se não fôra o Annuario só à custa de muita fadiga e contrariedades se poderia obter.

Agradecemos a offerta.

O Diario de Notícias

NUMERO DO NATAL — 1909

Recebemos o numero do Natal que annualmente o *Diario de Notícias* publica, ao modico preço de 500 réis.

Como de costume, apresenta um aspecto altamente artístico, e tanto que se não fôra a indicação de que é impresso nas officinas do «Commercio do Porto», ficariamos convencidos de que é producto da industria typographica estrangeira. As tres gravuras que ilustram o mimoso e filosófico conto de Manuel de Souza Pinto, desenho de Raul Lino, são de uma beleza que mostra quanto neste ramo de industria Portugal tem progredido nos ultimos annos.

E se estas são as que citamos em primeiro lugar por mais nos terem impressionado, não deixam tambem de serem dignas de menção as similigravuras que reproduzem um bello trabalho de Teixeira Lopes e outro de Francisco Lima.

As gravuras trichromicas são tambem dignas de serem admiradas.

A bellesa artística alliando-se ao mimo litterario tornou este numero do *Diario de Notícias* digno de figurar nas salas mais elegantes, a par das publicações congeneres mais perfeitas do estrangeiro.

Agradecemos o exemplar que nos foi oferecido.

Lisboa-Douro-Ribatejo

Organisado pelos Srs. Manoel José da Silva, Caldeira Pires e Eduardo de Noronha, foi posto á venda o numero unico do *Lisboa-Douro-Ribatejo*, sendo o producto applicado a alliviar a miseria nas regiões do Douro e Ribatejo, tão duramente provadas no anno findo.

O *Lisboa-Douro-Ribatejo* é constituido por trinta e seis paginas profusamente matisadas de gravuras, que intercalam artigos firmados por nomes, em autographo, dos mais distintos no nosso meio intelectual.

Entre as gravuras destacam-se a reprodução de uma gravura antiga, da cidade do Porto; a reprodução d'autographos d'El-Rei, de S. M. a Rainha, e do Sr. Infante; vistas de Benavente, Samora Correia e Douro, formando um conjunto altamente artístico.

O seu preço 15000 réis, é muito economico e quem adquirir o *Lisboa-Douro-Ribatejo*, concorre com o seu obulo para encher as lagrimas e matar a fome a alguns desgraçados.

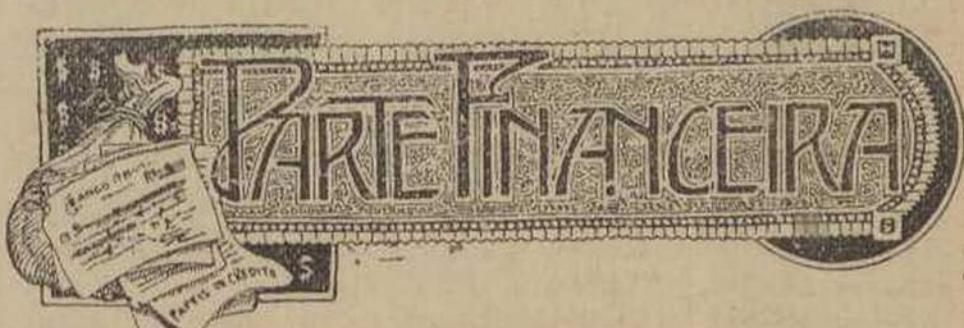
La Hacienda

Esta importante revista mensal ilustrada publicada em Buffalo, Estados Unidos da America, apesar de ter o titulo em espanhol, faz uma edição em portuguez dedicada aos interesses da agricultura e industria pastoril. Varias vezes temos dado noticias sobre esta excellente publicação cuja leitura é muito util a todos os agricultores, criadores de gado, lavradores, fazendeiros, comerciantes, banqueiros, e emfim a todos os interessados no desenvolvimento agricola e pastoril do paiz.

O numero de janeiro de *La Hacienda*, correspondente ao 4.º numero do 5.º volume, será um verdadeiro primor de arte, tendo a capa, em cores, representando uma gentil rapariga sobreçando um feixe de trigo.

A assinatura pode começar em qualquer mez e custa 45000 réis, moeda portugueza, por 12 numeros.

Qualquer assinante do nosso jornal poderá receber gratuitamente um exemplar de *La Hacienda* se o solicitar dizendo qual o ramo de industria que o interessa, ao editor *La Hacienda Company*, (Dep. N), Buffalo, N. Y., E. U. A.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães. — Os juros das obrigações, d'esta Companhia da 1.ª e 2.ª emissão, referentes ao segundo semestre do corrente anno, estão em pagamento, na sede da Companhia, praça Coronel Pacheco, 60, Porto, nos dias 3, 4 e 5 de janeiro, e em todas as quartas-feiras e sabbados seguintes das onze horas ás duas da tarde.

A entrega de relações e pagamentos effectua-se ainda nos seguintes locaes :

Lisboa, Henry Burnay & C.º;

Braga, Gomes & Matos;

Guimarães, Manoel Pinheiro Guimarães & C.º;

E em todas as estações da linha mediante aviso á estação com 24 horas de antecedência.

Nota — Para se poder effectuar o pagamento do juro ás obrigações ou do dividendo ás acções que tiverem em uso fructo, é necessaria, conforme a lei, a apresentação do documento que prove estar paga a contribuição de registro por título gratuito.

No sortejo a que se procedeu das obrigações a amortisar no corrente anno, saíram os seguintes numeros:

604, 634, 3:435, 3:272, 3:485, 4:214, 4:345, 4:766, 4:789, 5:014 e 5:642.

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

Caminhos de Ferro Através d'Africa. — Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de janeiro de 1910, conforme o disposto no título 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.º 1:743, 3:958, 4:613, 4:952, 5:856 e 8:626 de réis 450.5000; e 9:733, 11:394, 13:425, 15:017, 15:159, 15:172, 16:327, 17:526, 19:241, 20:584, 21:320, 21:810, 25:177, 26:351, 27:589, 32:498, 33:124, 34:536, 34:622, 34:801, 35:384, 38:346, 43:178, 43:406, 43:475, 43:536, 44:018, 45:635, 47:064, 48:257, 50:958, 52:588, 54:900, 55:391, 55:735 de 90.5000 réis.

O pagamento do coupon e dos títulos com os números mencionados será feito no dia 1 de janeiro de 1910.

No Porto, na sede da Companhia, à rua de Bellomonte, 49.

Em Lisboa, no London and Brazilian Bank, Limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank, Limited.

Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorp & C.º.

Em Bruxellas, em casa dos srs. Mathieu & Fils.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta. — A datar do dia de hoje, será pago o coupon n.º 10, relativo ao 2.º semestre de 1909, das obrigações privilegiadas de 1.º grau, à razão de 7 francos cada um, líquido do imposto em França.

Em Paris, no Comptoir National d'Escompt.

Em Lisboa, na casa Henry Burnay & C.º.

No Porto, no Banco Aliança.

Os pagamentos em Portugal serão feitos ao cambio do cheque sobre Paris, que vigorar no dia da apresentação e com isenção de imposto de rendimento, nos termos do artigo 5.º da lei de 20 de julho de 1899 e do Decreto de 34 de outubro de 1905.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortização do 1.º semestre de 1909

1:000 obrigações de 3 % privilegiadas de 1.º grau.

2.658	2.659	2.695	a	2.700	—	3.117	a	3.120	—	
4.576	5.547	5.566	—	11.358	a	11.364	—	11.676	—	
13.445	(a) 13.446	a	13.449	—	16.076	—	16.077	—	16.126	a
16.129	—	17.135	—	17.508	—	17.509	—	18.304	—	
18.614	—	25.751	—	25.775	—	27.279	a	27.284	—	
27.295	—	27.391	—	29.134	—	30.312	—	30.469	—	
34.589	—	34.932	a	34.934	—	35.000	—	35.011	a	
35.040	—	35.077	—	35.169	—	39.443	a	39.452	—	
41.631	—	41.632	—	42.218	—	42.511	—	42.982	—	
43.353	—	45.833	a	45.836	—	45.918	—	46.028	a	
49.415	—	49.675	a	49.681	—	50.318	a	50.323	—	
54.621	—	54.622	—	54.870	—	54.871	—	55.598	—	
55.604	—	55.743	—	56.211	—	56.212	—	58.472	—	
60.439	—	60.508	—	61.109	—	67.738	a	67.740	—	
72.978	—	73.833	—	78.527	—	80.416	—	85.572	—	
85.880	—	86.407	—	86.536	a	86.548	—	88.227	a	
88.319	—	88.320	—	114.555	—	114.981	a	114.984	—	
136.796	—	141.410	—	142.003	—	142.004	—	143.350	—	
143.613	—	143.751	a	143.755	—	144.459	a	144.463	—	
145.260	—	145.614	—	147.818	—	147.823	—	148.944	a	
149.759	—	149.760	—	149.799	—	151.227	—	151.254	—	
151.258	—	152.856	—	152.860	a	152.875	—	153.969	—	
165.191	—	166.644	—	167.061	—	167.589	—	167.590	—	
168.250	—	168.794	a	168.797	—	169.721	—	169.783	—	
175.792	—	175.819	—	176.326	a	176.328	—	176.359	a	
177.385	—	177.386	—	177.866	a	177.873	—	177.903	—	
178.125	—	178.131	a	178.134	—	179.865	a	179.868	—	
180.562	—	181.521	—	181.522	—	182.828	—	182.830	—	
183.532	a	183.538	—	189.929	a	189.931	—	190.071	—	
191.439	—	191.440	—	193.285	—	195.105	—	195.352	a	
195.947	—	197.184	—	197.185	—	197.221	a	197.228	—	
197.944	—	199.789	—	199.794	a	199.798	—	199.983	—	
204.593	—	206.345	—	206.346	—	207.809	a	207.813	—	
207.911	—	208.071	—	208.268	—	208.328	—	208.467	—	
209.016	—	209.357	—	209.758	a	209.760	—	209.821	a	
209.929	a	209.931	—	209.941	a	209.948	—	210.004	a	
210.091	a	210.100	—	211.077	a	211.080	—	211.283	—	
212.102	—	213.297	—	215.064	a	215.067	—	215.195	a	
216.003	a	216.007	—	219.929	a	219.934	—	222.190	—	
222.216	—	222.562	a	222.564	—	222.668	a	222.671	—	
225.014	—	225.417	a	225.426	—	228.480	—	228.737	—	
228.921	a	228.930	—	230.183	a	230.186	—	230.344	—	
231.748	—	233.809	—	233.810	—	235.444	—	236.016	a	
236.457	—	237.542	—	238.249	—	238.250	—	238.252	a	
240.994	—	241.449	—	243.409	—	244.751	a	244.755	—	
244.766	—	244.770	—	245.048	—	245.631	—	246.005	a	
246.024	—	247.972	a	247.979	—	248.041	—	248.830	a	
249.352	—	249.353	—	251.157	—	256.807	a	256.815	—	
258.404	—	258.795	—	259.822	—	259.823	—	259.826	—	
260.798	—	263.082	a	263.084	—	263.305	—	263.306	—	
266.692	—	267.490	—	268.113	a	268.116	—	268.299	a	

269.035	—	269.784	—	270.457	—	271.775	—	271.776	—	272.287	—
272.720	a	272.723	—	273.339	a	273.341	—	274.171	a	274.176	—
274.182	a	274.184	—	275.870	—	275.897	a	275.901	—	277.607	—
277.834	—	277.959	—	278.483	—	278.570	—	278.934	—	279.979	a
279.981	—	280.447	—	280.742	—	282.648	a	282.653	—	283.170	—
284.127	a	284.130	—	287.518	—	288.133	a	288.139	—	288.173	—
288.425	—	288.426	—	289.102	—	289.103	—	290.050	a	290.056	—
291.406	—	291.464	—	291.467	a	291.470	—	292.012	—	292.896	—
295.488	a	295.513	—	295.576	—	296.791	a	296.796	—	298.583	—
298.733	—	298.825	—	300.194	—	300.784	—	300.785	—	300.791	

varam-se voltando às proximidades do que estavam no fim de novembro.

Para isso nada influiu a mudança de ministerio, mas as perdas sofridas pelos desastres da tempestade teem por certo abi o seu reverbero.

Não obstante, a liquidação do fim do anno não offerece dificuldades na praça.

As cotações cambiaes fecham á taxa que adeante indicamos. A libra subiu de preço, ficando a compra a 5\$040; venda a 5\$090 reis.

O cambio Rio-Londres fica a 15 9/32 ou 15\$705,5 a libra.

Curso de cambios, comparados

	Comprador	Vendedor	EM 31 DE DEZEMBRO	EM 15 DE DEZEMBRO
			Comprador	Vendedor
Londres cheque	47 7/16	47 5/16	47 3/4	47 5/8
90 d/v	—	—	48 3/16	—
Paris cheque	602 1/2	604 1/2	597 1/2	599 1/2
Berlim	247 1/2	248 1/2	245 1/2	246 1/2
Amsterdam cheque	—	—	—	—
Madrid cheque	930	940	918	928

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e títulos	DEZEMBRO												
	16	17	18	20	21	22	23	24	27	28	29	30	31
Lisboa: Dívida Interna 3% c/rendimento	40,35	40,35	40,35	39,15	39,15	39,15	39,35	39,45	39,45	39,40	39,45	39,40	—
Dívida Interna 3% c/ponpon	40,10	40,10	39,05	—	21,600	21,550	21,550	—	21,600	21,600	—	30,25	30,25
" 4 1/2% 1888, c/premios	—	21,600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2% 1888/9	—	58,500	—	—	—	—	60,000	60,000	—	—	59,500	60,200	—
" 4 1/2% 1890	—	50,600	—	—	—	—	50,500	50,500	50,800	51,000	—	51,000	—
" 3 1/2% 1905 c/premios	—	—	—	9,050	9,050	9,050	9,050	9,050	9,050	—	—	—	—
" 4 1/2% 1905, ob. (C.º de F.º Est)	80,800	80,500	—	—	—	—	—	—	—	—	81,000	—	—
" 5 1/2% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79,000	79,000	—
Externa 3% c/ponpon 1.ª serie	66,200	66,300	66,400	66,500	66,500	66,400	66,400	66,400	66,300	66,300	66,200	66,300	—
" 3 1/2% 2.ª serie	65,000	—	—	—	—	—	—	—	64,500	—	64,700	—	—
" 3 1/2% 3.ª serie	67,000	67,200	67,400	—	—	—	—	—	—	67,400	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	176,000	—	476,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Commercial de Lisboa	—	143,000	143,000	—	143,000	—	—	—	—	143,000	—	—	—
" Nacional Ultramarino	94,000	—	—	94,700	94,800	—	—	—	—	95,200	—	—	—
" Lisboa & Açores	117,000	—	—	117,000	117,000	117,000	—	—	73,500	71,000	—	70,800	73,000
" Companhia Real	73,100	—	—	72,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional	—	—	—	—	—	7,500	7,600	—	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, c/ponpon	88,800	88,800	89,100	89,100	89,200	—	89,200	—	89,200	—	—	89,000	88,800
" Companhia dos Phosphoros, c/ponpon	69,000	69,000	69,000	68,600	—	68,500	—	68,000	68,000	68,000	68,600	68,200	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	88,600	88,800	88,600	—	—	80,000	80,000	—	89,000	89,000	89,000	89,000	89,000
" Companhia Real, 3 1/2% 1.º grau	75,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real, 3 1/2% 2.º grau	55,900	55,900	55,900	55,600	—	55,100	55,150	55,000	53,500	52,500	52,800	54,700	—
" Companhia da Beira Alta 3 1/2% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61,200	—
" Companhia Nacional c/ponpon 1.ª serie	—	72,200	—	—	—	72,500	—	72,500	—	72,500	72,300	72,100	—
" Companhia Nacional c/ponpon 2.ª serie	—	65,500	—	—	—	65,500	—	—	—	65,300	65,500	65,300	—
" prediaes 6%	91,400	91,700	91,650	91,630	—	91,500	—	—	91,600	91,800	91,800	91,900	—
" 5%	87,000	—	—	—	—	—	87,500	87,500	87,500	87,650	—	87,400	—
" 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	66,50	66,50	66,85	66,85	66,50	66,40	66,05	66,05	66,15	65,35	65,60	65,10	—
Ações Companhia Real	—	370	375	372	376	373	371	—	360	358	355	—	—
" Madrid-Cáceres Portugal	34,50	35	35	34,50	35	34,50	35	34,95	34,75	34,50	34,75	34,50	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	114	418	416	420	418	415	416,50	415,50	—	—	—	—	—
" Andaluzes	209	216	210	211	212	210	209	208	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1º grau	369	370	369	369	366,50	369	369	366,50	362	362	362	—	—
" Companhia Real 2º grau	281,50	311,50	279	280	278	277	276,50	275,50	274	265	267	270	—
" Companhia da Beira Alta	310	280	310,50	312	311	310	308	309,50	—	138	139	137,50	—
" Madrid-Cáceres-Portugal	134	140	139	139	139	140	141	141	—	66	66	65,50	65,70
Londres: 3% portuguez	66	66,25	66,25	66,25	66,25	66,25	66	66	—	65,50	65,50	65,70	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	86,13	—	—	86,56	86,56	86	—	85,37	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MÉDIA KILOMETRICA		
		1909		1908		1909	1908	Diferença em 1908-09
		Kil.	Totas	Kil.	Totas			



Ambaca. — As chuvas torrenciaes que têm cahido na região têm causado importantes prejuizes n'esta linha, tendo feito desabar os aterros de Cassoalala, e varias pontes, entre elles a do Zunha.

O edificio da estação de Queta sofreu muitissimo, ficando quasi em ruinas. O edificio da estação de Oeiras ficou submerso.

Em virtude dos prejuizes que sofreu a linha, durante todo este mez fica suspensa a circulação de comboios até ao Lucalla.

Vidago. — Apesar da rigorosa invernia, os trabalhos nesta linha só foram suspensos quando se tornou absolutamente impossivel continual-os.

Em meados de dezembro ultimo a linha estava prompta até ao kilometro 8, isto é, um pouco mais de metade.

Se não fôsse o temporal que ultimamente tem assolado o paiz, devia este troço ficar terminado por todo este mez.

Portimão a Lagos. — Foram suspensos em meados de dezembro os trabalhos de construcção d'este ramal.

Companhia Real. — Foram hoje transferidas para a praça de D. Luiz as installações do despacho Central de Lisboa-Aterro que estavam situadas na rna Vasco da Gama.

Para facilitar o serviço clinico nas linhas, determinou a direcção d'esta Companhia que alguns comboios de mercadorias sejam utilizados pelos medicos da Companhia, parando esses comboios nos pontos onde algum funcionario tenha necessidade dos soccorros da sciencia. A demora d'estes comboios nos pontos em que tiver paragem para serviço medico, não será nunca superior a quinze minutos.

Escolha

Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de novembro de 1909

(Continuado do n.º 528)

III.º e Exc.º Snr. — Temos a honra de accusar a recepção do officio de V. Exc.º de 7 do corrente.

A reducção na tarifa do café, proposta pelo Governo em officio de 8 de agosto de 1901, foi levada a effeito contra a vontade da Companhia, cedendo ella apenas pelo desejo de não crear dificuldades ao commercio de Loanda, não contrariar o desejo do Governo, e principalmente para que a prática confirmasse a sua opinião, de que essa reducção em nada faria augmentar o trafego da linha.

Pôz-se a tarifa em vigor por 6 mezes, desde 20 de novembro de 1901 a 20 de maio de 1902; e se é verdade que o trafego augmentou então alguma coisa, não é menos verdade que esse augmento foi eventual, e devido unicamente a ser despachado o café que estava retido no interior, à espera da reducção, com que se contava.

Provou se isso e suspendeu-se a tarifa reduzida. No entanto o Governo mostrou vontade de fazer nova experiecia, por 6 mezes, que foi feita, contra a opinião da Companhia, desde 1 de dezembro a 31 de maio de 1902. O trafego reduziu-se a seguir para uma tonelagem inferior ainda à transportada antes da reducção da tarifa, como o demonstrámos então, e posteriormente nos nossos relatorios. Em 15 de janeiro de 1907 remetemos ao Governo os mappas comprovativos da nenhuma efficacia d'essa medida, e mostrando qual o prejuizo soffrido pela Companhia, visto que só a parte do rendimento que exclusivamente lhe pertencia era afectada.

Apesar de todas as provas apresentadas e de todas as reclamações consecutivamente feitas, o Governo nunca concordou em que se voltasse a pôr em vigor a tarifa geral, apesar de ter terminado ha muito o prazo porque a experiecia tinha sido combinada.

Sempre na esperança de que o Governo cedesse às provas, ou indemnisse a Companhia, segundo o disposto no § 3.º do artigo 31.º do contracto de concessão e a correspondencia trocada entre o Governo e a Companhia, foi esperando, até que, cansada de esperar, resolveu usar dos seus direitos e fez saber ao Governo, em officio de 14 de Novembro de 1907, que, ou lhe era dada a indemnisação que aquelle artigo marca, no caso de o Governo querer usar da facultade que o mesmo artigo lhe dá, ou a Companhia mandava pôr em vigor a tarifa geral.

D'isto resultou o decreto de 6 de abril de 1908, que devia abranger a indemnisação do prejuizo havido até ali, visto que o Governo se tinha recusado sempre a deixar applicar a tarifa geral, recusa que não podia apresentar senão nos termos do § 5.º do artigo 31.º já citado.

O prejuizo havido, foi sempre levado á conta do Estado e passado para a conta de reclamações, provisoriamente, e até que o Governo a indemnisse.

Se é verdade que a tarifa reduzida foi posta em vigor pelo decreto de abr. de 1908, não é menos verdade que a Companhia não corre, por disposição alguma legal nem de seu contracto, a obrigação de acatar a determinação n'ella contida, senão cumprindo-se a condição em virtude da qual o Governo pôde decretar, que é a da indemnisação.

Desde que ella se não cumpra, a Companhia tem o direito de empregar os meios que a lei lhe faculta para ser indemnizada do prejuizo que tem tido, e para evitar que esse prejuizo continue a existir.

V. Exc.º deve concordar que não é justo de forma alguma, que o Estado, a coberto de qualquer prejuizo, porque a reducção não atinge a parte que tem de ser encontrada na garantia de juro e na subvenção, obrigue a Companhia a supportar esse prejuizo, recusando-se a indemnisação conforme se comprometteu pelo contracto de 25 de Setembro de 1885.

Mais uma vez affirmamos a V. Exc.º que a reducção nas tarifas em nada concorre para o trafego da linha nem da exportação, por motivos sobejamente demonstrados. Ainda um facto ultimamente sucedido o comprova, que é o da Companhia de Cazengo se ter compromettido por um contracto, a fazer transportar em um anno um minimo de 600 toneladas de café, conseguindo apenas fazer transportar tres quartas partes d'essa quantidade, comprehendendo ali ainda café não produzido nas suas fazendas, o que lhe era expressamente vedado pelo mesmo contracto.

Isto mostra á saciedade que não são as tarifas do caminho de ferro que tolhem a exportação. Causas diversas produzem esse effeito, entre as quaes, e muitas das vezes, como n'este caso, a falta de producção.

Por todas estas razões, a Companhia entende que pôde applicar a tarifa geral ao transporte do café, e, por isso, resolve manter as ordens que deu a tal respeito, recusando-se a pôr em vigor a tarifa reduzida, enquanto não for indemnizada dos prejuizos que tem tido e que sobem á importancia de réis 141.364.5760, conforme a nota junta, e que n'esta data levamos a debito do thesouro.

Se V. Exc.º não estiver de acordo com esta nossa relaçao, sabe muito bem qual o caminho, unico em face dos contractos, que o Governo tem a seguir, para se resolver a divergencia.

Para evitar complicações futuras, voltamos a lembrar a V. Exc.º a necessidade de se substituir a reducção na tarifa do café, por um bonus que o Estado conceda aos carregadores, se o Governo, apesar de todas as demonstrações, entender que é esse o meio de desenvolver o trafego e a exportação.

Deus Guarde a V. Exc.º — Porto, 13 de Maio de 1909

III.º e Exc.º Snr. Conselheiro Arnaldo de Novaes Guedes Rebelo, Dignissimo Director dos Caminhos de Ferro Ultramarinos. — Lisboa.

Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa, — O Presidente do Conselho de Administração, Joaquim Domingos Ferreira Cardoso.

III.º e Exc.º Snr. — Temos a honra de confirmar o nosso officio de 15 do p. p., de que enviamos cópia para os devidos effeitos.

Acabamos de vér no Boletim Oficial de Angola, de 13 do p. p. a portaria n.º 414, em que o governador determina *que seja tido por nullo e de nenhum effeito* o aviso que a Companhia fez, de que, a partir de 10 de julho p. f., os transportes do café teem de ser pagos pela tarifa geral. Ao mesmo tempo, e não tendo V. Exc.º contestado os argumentos e a doutrina do nosso citado officio de 13 de maio, o que significa concordancia com ellas, démos instruções, pelo paquete do dia 1 do corrente, ao nosso director tecnico em Loanda, para pôr em vigor, á recepção da carta, aquella tarifa geral, visto que, *neste caso restricto*, nenhum artigo do contracto o impedia, nem a Companhia era obrigada a cumprir o decreto do Governo de abril de 1908, desde que elle não cumprisse as obrigações que pelo mesmo decreto tomava. Não concordando o Governo com a forma de cumprir essas obrigações, era com a Companhia directamente que tinha de ventilar o assumpto e, caso não chegasse a um acordo, recorrer á arbitragem, conforme determina o contracto, que, segundo o officio de V. Exc.º de 21 do p. p., affirma ser intenção do Governo respeitar.

Em vez, porém, de seguir este caminho, o Governo participou que ia submeter a questão á Procuradoria Geral da Corôa, cujas

decisões o contracto não a obriga a acatar, e nós vendo n'esse facto um expediente dilatorio, prejudicial para os interesses da Companhia, tomamos a resolução de fazer applicar a tarifa geral.

E este o modo de encarar o assumpto pela nossa parte e por parte do nosso advogado, não podendo saber em que se funda o Governador de Angola para publicar tão extraordinaria portaria. No contracto de 25 de setembro de 1885 não é, com certeza, e esse é o que regula os actos da Companhia; mas, se V. Exc.^a nos fizer saber qual a disposição legal que lhe dá tais atribuições, e nós reconheçamos que é applicável ao caso, nenhuma duvida tereímos em reconsiderar sobre as instruções dadas, modificando-as mesmo por telegramma, visto elas serem para pôr em vigor como dissemos, a tarifa geral à recepção da carta, o que terá logar em 16 ou 17 do corrente.

Do contrario, manteremos aquellas instruções, repetindo, a propósito d'este assumpto, o que dissemos no final do nosso ofício de 8 do p. p.: Se de qualquer violencia exercida contra a Companhia, quer em Loanda, quer na metropole, resultar qualquer acto demonstrativo de posse ou intervenção, que dê logar à rigorosa applicação do contracto de Trustees, que n'este ponto é claro e concludente, a Companhia repudia desde já qualquer responsabilidade, que só ao Governo pôde pertencer, reservando-se o direito de reclamar a sua justiça pelos meios legaes.

No entanto, entendemos que de uma conferencia entre a Companhia e o Governo, sobre este e outros assumptos, muito haveria a esperar em beneficio commun, especialmente para desfazer qualquer mal entendido, que por ventura possa a vir produzir resultados que, se forem desagradaveis para uma, não poderão ser menos desagradaveis para outro. A Companhia, como por varias vezes o tem feito sentir, receberá de muito bom grado qualquer indicação do Governo tendente a realizar-se essa conferencia.

Deus Guarde a V. Exc.^a. — Porto, 7 de junho de 1909.

III.^{mo} e Exc.^{mo} Snr. Conselheiro Arnaldo de Novaes Guedes Rebelo, Dignissimo Director dos Caminhos de Ferro Ultramarinos. — Lisboa.

Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa, — O Presidente do Conselho de Administração, Joaquim Domingos Ferreira Cardoso.

III.^{mo} e Exc.^{mo} Snr. — Temos a honra de participar a V. Exc.^a que acabamos de receber de Loanda um telegramma, em que se nos faz saber que a Companhia foi intimada administrativamente para entregar, pela tarifa reduzida, café que tinha sido despachado do interior para a costa.

Em virtude d'isto, acabamos de dar telegraphicamente instruções ao nosso director da exploração, para não continuar a despachar café senão em porte pago, de acordo com o artigo 9.^o das n^o tarifas no que respeita às disposições communs à grande e pequena velocidade.

Deus Guarde a V. Exc.^a. — Porto, 28 de julho de 1909.

III.^{mo} e Exc.^{mo} Snr. Conselheiro Arnaldo de Novaes Guedes, Dignissimo Director dos Caminhos de Ferro Ultramarinos — Lisboa.

Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa, — O Presidente do Conselho de Administração, Joaquim Domingos Ferreira Cardoso.

(Continúa).

Enc.

ARREMATAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento d'artigos de Drogaria

No dia 10 de janeiro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de artigos de drogaria.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Fornecimento de cabo de cobre

No dia 10 de janeiro de 1910, pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 2.400 metros de cabo de cobre.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

Transporte de bagaço de azeitona

Por despacho ministerial de 2 de dezembro foi concedido um bonus de 25 % sobre o preço de 9 réis, por tonelada e kilometro, da tarifa especial n.^o 4, de pequena velocidade, applicado aos transportes de bagaço de azeitona; tendo logar a concessão, quando o peso transportado atinja um minimo de 500 toneladas, no prazo de um anno. Esta concessão começa a ter vigor desde a data do presente aviso.

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Transportes a domicilio na cidade do Porto

Tendo a direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro estabelecido, na cidade do Porto, o Serviço de transportes a domicilio, faz-se publico que as estações d'esta Administração estão autorisadas a aceitar a despacho, para serem entregues em domicilio n'aquella cidade, todas e quaequer remessas de grande ou pequena velocidade, cujo transporte esteja ao abrigo das tarifas geral ou especiaes internas ou combinadas com aquella rede. Para isso, basta que os remetentes, na respectiva nota de expedição, escrevam, em letra bem visivel, os dizeres — a domicilio — indicando tambem, de forma a não suscitar duvidas, a morada dos consignarios.

As taxas correspondentes ao transporte a domicilio serão applicadas segundo a respectiva tarifa dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em vigor desde 1 de outubro ultimo.

Por quaequer consequencias da falta de indicação, bem clara e precisa, da morada dos consignatarios, onde devem ser entregues as remessas, declina o caminho de ferro toda e qualquer responsabilidade.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Despacho Central de Lisboa-Aterro

A partir de 1 de janeiro de 1910 as installações do Despacho Central de Lisboa-Aterro, situado na rua Vasco da Gama n.^o 25 e 27, são transferidas para a Praça D. Luiz n.^o 18 e 19, continuando a prestar o mesmo serviço que actualmente, na conformidade da respectiva tarifa.

Distinção de nomes de estações

Existindo em Hespanha duas estações de Caminho de Ferro sob a designação de San Fernando, uma na linha de Madrid a Sáragoça e outra na linha de Cadiz, recommenda-se aos srs. expedidores de remessas, indiquem nas respectivas notas de expedição além do nome da estação a linha a que pertencem.

Esta Companhia não se responsabilisa pelos inconvenientes que possam resultar da falta da referida indicação.

Interrupções na linha de Leste

Continua a interrupção completa entre Setil e Sant'Anna.

Entre Abrantes e Bemposta os passageiros tem de fazer trasbordo ao kilometro 439,600, circulando na linha entre Entroncamento e as fronteiras de Valencia d'Alcantara e Badajoz os comboios previstos no horario, excepto os rapidos de Madrid.

Entre Sant'Anna e Entroncamento fazem-se os seguintes comboios de passageiros de todas as classes, com paragem nas estações intermedias:

Sentido descendente: Entroncamento, partida 5-49, 2-4 e 4-15; Sant'Anna, chegada 6-55, 3-9 e 5-26.

Sentido ascendente: Sant'Anna, partida 10-50, 3-49 e 10-18; Entroncamento, chegada 11-54, 4-55 e 11-27.

Interrupção nas linhas portuguezas além do Porto

Continua interrompida a linha do Douro, dos Caminhos de Ferro do Estado, não se aceitando remessas de qualquer especie nem se vendendo bilhetes para as estações além de Mosteiro.

Por motivo de desabamento de uma trincheira encontra-se interrompida a linha de Guimarães a Fafe ao kilometro 42,800, efectuando-se com trasbordo o serviço de passageiros, bagagens, recovagens e mercadorias de pequena velocidade.

Os volumes de peso indivisivel superior a 200 kilogrammas só se aceitam com reserva pelos prazos de transporte.

Interrupções nas linhas espanholas

Segundo communicação da Companhia de Madrid-Cáceres-Portugal e Oeste d'Espanha, acha-se interrompida a linha de Plasencia a Astorga entre as estações de Siete-Iglesias e La Maya y Fresno, e de Benavente e Barcial del Barco.

Não se aceitam remessas de grande e pequena velocidade que tenham de passar pelos pontos interrompidos.

O serviço de passageiros é feito com trasbordo.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Interrupção de serviço

Esta Companhia fez constar que em consequencia dos grandes temporaes em Espanha e Portugal, não pode haver regularidade no serviço dos comboios Sud-Express.

AGENDA DO VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

BILBAU **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto, cozinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacarrilla-Mendi. — Proprietário, Felix Nunez & C.º

BRAGA-BOM JESUS **Grande Hotel-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 confortaveis e acoitados — Magnificas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnifico parque para rekreio — Iluminación electrica — Telefone n.º 15 — Preços razoaveis — Proprietário: José Lopes Alves.

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de inexcusaveis comodidades e acoito; tratamento recomendavel — Proprietário, Domingos José Pires.

LISBOA **Braganza-Hotel.** — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.ª ordem. — Proprietário, Victor Sasseti.

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

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

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

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

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

PORTO **Hotel Continental.** — Rua Entreparadas (frente à Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados, Frente do correio, theatro; muito central. — Prop. Lopez Muñhos.

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

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuva de Justo M. Estrela.** — Agente internacional de aduana y transportes.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JANEIRO DE 1910

COMPANHIA REAL			PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.			
C. Sodré	Alges	C. Sodré	7 12	7 55	9 27	10 11	10 27	11 a 4 20	2 40	C. Branca	Evora	C. Branca	8 35	Pedras	Salgadas	Regoa	
9 15	9 29	9 40	8 7	8 50	10 28	11 12	8	9 55	4 20	6 49	7 24	7 50	5 35	9 8	11	1 55	
9 28	9 42	10 8	10 51	11 34	11 51	12 34	9 30	9 55	3	12 33	12 25	13 15	5 20	3 15	5	8 26	
4	4 14	4 11	1 13	1 56	2 20	3 3	—	—	—	Lisboa	Móra	Lisboa	6 55	8 18	4 5	5 18	
5 40	5 54	6 20	3 27	4 10	4 47	5 20	4 41	5 24	6 29	7 32	12 40	6 20	11 19	—	—	—	—
11 25	11 39	12 5	6 47	7 29	7 57	8 41	—	—	—	Lisboa	Evora	Lisboa	6	10 46	6	10 24	
12 20	12 27	13 5	8 27	9 11	9 34	10 18	9 51	10 35	11 49	Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa	5 20	11 55	11 35	6 30	
9 51	10 35	11 5	—	—	—	—	3 15	2 13	—	Lisboa	Moura	Lisboa	8	3 55	5 20	1	
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Lisboa-R.	Povoa	Lisboa-R.	9 51	10 49	7 32	8 30	1	7 15	3 5	9 24	5 25	8 30	6 30	
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	11 10	12 8	1 15	2 13	—	—	7 58	Lisboa-R.	Caldas	1 45	Amieira	Figueira	Amieira	—	
5 30	6 3	5 30	11 51	1 10	5 38	6 57	11 51	1 10	1 10	Lisboa-R.	Caldas	1 45	1 52	2 13	1 10	1 31	
7 40	8 13	7 25	11 56	4 29	5 21	6 2	11 16	4 29	5 21	Lisboa-R.	Caldas	1 45	2 50	4 11	3 5	3 26	
10 10	10 38	8 49	9 15	—	—	—	12 33	1 56	6 18	Lisboa-R.	Figueira	1 45	6 54	7 15	6 10	6 31	
11 30	11 58	12 50	1 28	12 10	12 36	1 28	1 28	1 28	7 45	Lisboa-R.	Figueira	1 45	8 41	9 2	7 58	8 19	
1	1 28	1 20	2 58	1 40	2 6	2 58	2 58	2 58	7 55	Lisboa-R.	Figueira	1 45	1 52	2 13	1 10	1 31	
2 30	2 58	1 40	—	—	—	—	—	—	9 22	Lisboa-R.	Figueira	1 45	2 50	3 35	5 55	1	
4 52	5 20	3 10	—	—	—	—	—	—	—	Lisboa-R.	Figueira	1 45	8 41	9 2	7 58	8 19	
5 24	5 57	5 31	5 57	—	—	—	—	—	—	Lisboa-R.	Figueira	1 45	1 52	2 13	1 10	1 31	
7	7 28	7 45	8 11	—	—	—	—	—	—	Lisboa-R.	Figueira	1 45	2 50	3 35	5 55	1	
8 30	8 58	9 10	9 36	6 54	8 30	7 23	9 20	8 55	9 34	Lisboa-R.	Figueira	1 45	8 41	9 2	7 58	8 19	
10	10 28	10 40	11 6	4 29	5 32	3 21	5 15	—	—	Lisboa-R.	Figueira	1 45	1 52	2 13	1 10	1 31	
12 30	1 3	—	—	—	—	—	—	10	11 25	Lisboa-R.	Figueira	1 45	2 50	3 35	5 55	1	
Mais os de Cascaes, excepto os a			Lisboa-R.	Entrone	Lisboa-R.	6 24	9 50	5 40	9 20	1	7 15	3 5	9 24	2 34	10 30	11 6	
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	—	—	—	—	—	10 8	1 2	Lisboa-R.	Figueira	1 45	1 52	2 13	1 10	1 31	
6 15	7 19	6	7 4	—	—	—	11	3 45	—	Lisboa-R.	Figueira	1 45	2 50	3 35	5 55	1	
6 50	7 44	7 40	8 35	—	—	—	—	—	—	Lisboa-R.	Figueira	1 45	2 50	3 35	5 55	1	
8 10	9 6	b 8	8 47	—	—	—	—	—	—	Lisboa-R.	Figueira	1 45	2 50	3 35	5 55	1	
a 9 10	9 46	a 8 56	9 32	—	—	—	—	—	—	Lisboa-R.	Figueira	1 45	2 50	3 35	5 55	1	
9 45	10 41	9 15	10 7	—	—	—	—	—	—	Lisboa-R.	Figueira	1 45	2 50	3 35	5 55	1	
a 10 10	11 16	a 9 56	10 32	—	—	—	—	—	—	Lisboa-R.	Figueira	1 45	2 50	3 35	5 55	1	
10 45	11 49	10 50	11 54	8 25	8 1	6 35	5 15	—	—	Lisboa-R.	Figueira	1 45	2 50	3 35	5 55	1	
12 15	1 19	a 11 26	12 2	a 9 45	3 18	a 8 30	2 40	—	—	Lisboa-R.	Figueira	1 45	2 50	3 35	5 55	1	
a 1 40	2 16	12 15	1 19	1 46	12 26	3 6	12 33	—	—	Lisboa-R.	Figueira	1 45	2 50	3 35	5 55	1	
1 45	2 49	1 50	2 54	a 5 30	11 17	a 5	10 50	—	—	Lisboa-R.	Figueira	1 45	2 50	3 35	5 55	1	
a 3 10	3 48	a 2 26	3 2	d 6 10	c 11 33	8 45	6 25	—	—	Lisboa-R.	Figueira	1 45	2 50	3 35	5 55	1	
a 3 15	4 19	3 15	4 19	9 30	7 31	—	—	—	—	Lisboa-R.	Figueira	1 45	2 50	3 35	5 55	1	
a 4 10	5 16	a 3 56	4 32	—	—	—	—	—	—	Lisboa-R.	Figueira	1 45	2 50	3 35	5 55	1	
b 4 47	5 37	b 4 28	5 14	—	—	—	—	—	—	Lisboa-R.	Figueira	1 45	2 50	3 35	5 55	1	
b 5 20	6 10	a 5 20	6 2	7 20	1 47	9 30	3 44	—	—	Lisboa-R.	Figueira	1 45	2 50	3 35	5 55	1	
a 6 10	6 46	6 15</															



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Linhos Urbana e de Cintra-Torres

TARIFA ESPECIAL N.º 25—GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes especiaes para serviço dos apeadeiros situados
entre as estações de Cacem e Torres Vedras

DESDE 20 DE DEZEMBRO DE 1909

PREÇO DOS BILHETES

Das estações e apeadeiros abaixo aos apeadeiros da frente ou vice-versa	MELEÇAS			PEDRA PURADA			ALCAINÇA-MOINHOS			JERUMELLO		
	1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.	4.º cl.	2.º cl.	3.º cl.	1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.	1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.
Lisboa-Rocio	480	380	270	660	510	370	780	610	430	900	700	500
Campolide	480	380	270	660	510	370	780	610	430	900	700	500
Cruz da Pedra (ap.)	440	340	250	600	470	340	720	560	400	840	650	470
S. Domingos (ap.)	440	340	250	600	470	340	720	560	400	840	650	470
Benfica	320	250	180	480	380	270	600	470	340	720	560	400
Buraca (ap.)	320	250	180	480	380	270	600	470	340	720	560	400
Damaia (ap.)	320	250	180	480	380	270	600	470	340	720	560	400
Amadora	240	190	140	400	310	230	520	410	290	640	500	360
Queluz	200	160	120	360	280	200	480	380	270	600	470	340
Barcarena (ap.)	200	160	120	360	280	200	480	380	270	600	470	340
Cacem	80	70	50	260	210	150	380	300	210	500	390	280
Meleças (ap.)	—	—	—	180	140	100	300	240	170	420	330	240
Sabugo	100	80	60	100	80	60	220	170	130	340	270	190
Pedra Furada (ap.)	180	140	100	—	—	—	120	100	70	240	190	140
Mafrá	260	210	150	80	70	50	60	50	40	180	140	100
Alcainça-Moinhos (ap.)	300	240	170	120	100	70	—	—	—	140	110	80
Malveira	360	280	200	180	140	100	60	50	40	80	70	50
Jerumello (ap.)	420	330	240	240	190	140	140	110	80	—	—	—
Sapataria (ap.)	500	390	280	320	250	180	220	170	130	100	80	60
Pero Negro	540	420	300	380	300	210	260	210	150	140	110	80
Feliteira (ap.)	640	500	360	460	360	260	340	270	190	220	170	130
Dois Portos	680	530	380	520	410	290	460	310	230	280	220	160
Conceição (ap.)	720	560	400	540	420	300	420	330	240	300	240	170
Runa	780	610	430	600	470	340	480	380	270	360	280	200
Machéa (ap.)	820	640	460	640	500	360	540	420	300	420	330	240
Torres Vedras	860	670	480	700	550	390	580	450	320	460	360	260

Das estações e apeadeiros abaixo aos apeadeiros da frente ou vice-versa	SAPATARIA			FELITEIRA			CONCEIÇÃO			MACHÉA		
	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.
Lisboa-Rocio	980	760	550	1.120	870	620	1.180	920	660	1.290	1.010	720
Campolide	980	760	550	1.120	870	620	1.180	920	660	1.290	1.010	720
Cruz da Pedra (ap.)	920	720	510	1.060	820	590	1.140	880	630	1.240	960	690
S. Domingos (ap.)	920	720	510	1.060	820	590	1.140	880	630	1.240	960	690
Benfica	800	620	450	940	730	520	1.020	790	570	1.120	870	620
Buraca (ap.)	800	620	450	940	730	520	1.020	790	570	1.120	870	620
Damaia (ap.)	800	620	450	940	730	520	1.020	790	570	1.120	870	620
Amadora	720	560	400	860	670	480	940	730	520	1.040	810	580
Queluz	680	530	380	820	640	460	900	700	500	1.000	780	560
Barcarena (ap.)	680	530	380	820	640	460	900	700	500	1.000	780	560
Cacem	580	450	320	720	560	400	780	610	430	900	700	500
Melegas (ap.)	500	390	280	640	500	360	720	560	400	820	640	460
Sabugo	420	330	240	560	440	310	620	480	350	740	580	410
Pedra Furada (ap.)	320	250	180	460	360	260	540	420	300	640	500	360
Mafra	260	210	150	400	310	230	460	360	260	580	450	320
Alcainça-Moinhos (ap.)	220	170	130	340	270	190	420	330	240	540	420	300
Malveira	160	130	90	300	240	170	360	280	200	480	380	270
Jerumello (ap.)	100	80	60	220	170	130	300	240	170	420	330	240
Sapataria (ap.)	-	-	-	140	110	80	220	170	130	320	250	180
Pero Negro	60	50	40	100	80	60	180	140	100	280	220	160
Feliteira (ap.)	140	110	80	-	-	-	80	70	50	200	160	120
Dois Portos	200	160	120	60	50	40	50	40	30	140	110	80
Conceição (ap.)	220	170	130	80	70	50	-	-	-	120	100	70
Runa	280	220	160	140	110	80	80	70	50	60	50	40
Machéa (ap.)	320	250	180	200	160	120	120	100	70	-	-	-
Torres Vedras.	380	300	240	240	190	140	160	130	90	60	50	40

N'estes preços não está incluido o imposto de sello.

Estes bilhetes são validos para todos os comboios ordinarios e sujeitos em tudo ás condições da Tarifa Geral em vigor, inclusivé no que respeita ás cobranças por mudanças de classe e excesso de percurso.

Lisboa, 12 de Dezembro de 1909.

O Engenheiro Director Adjunto

A. de Vasconcellos Porto



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 17—PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 16 de Dezembro de 1909)

EM VIGOR DÉSDE 1 DE JANEIRO DE 1910

Transporte de mercadorias diversas, entre quaisquer estações além de S. Marcos

Segundo a seguinte classificação

Mercadorias	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos—Toneladas	Mercadorias	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos—Toneladas
Adubos agrícolas de qualquer espécie	—	4. ^a	—	Linho em bruto.....	2	3. ^a	8
Alfarroba	4	3. ^a	8	» » obra	2	3. ^a	8
Amendoa commun	4	2. ^a	—	Madeira ordinaria de construção ..	—	2. ^a	—
Azeite d'oliveira	1	2. ^a	8	Palma em bruto	2	3. ^a	5
Borras de vinho.....	—	3. ^a	—	» » obra	2	3. ^a	5
Cortiça em prancha.....	—	1. ^a	5	Passas de fructa	4	2. ^a	—
Esparto em bruto	2	3. ^a	5	Pedra apparelhada	7	4. ^a	—
» » obra	2	3. ^a	5	» d'amolar	7	4. ^a	—
Farellos.....	5	3. ^a	—	» em bruto.....	7	4. ^a	—
Farinhas.....	5	3. ^a	—	Peixe em conserva.....	3	1. ^a	—
Figos secos	4	2. ^a	—	» » salmoira	3	1. ^a	—
Folha de Flandres	—	3. ^a	—	» » salgado	—	1. ^a	7
Fructas frescas.....	6	3. ^a	8	» » secco	—	1. ^a	7
Geropiga	1	3. ^a	8	Sal commun.....	—	4. ^a	—
Hortaliças	6	3. ^a	8	Semeas.....	5	3. ^a	—
Juta em bruto	2	3. ^a	8	Vinho	1	3. ^a	8
» » obra.....	2	3. ^a	8				

Preços d'applicação geral

A)—Por expedições do peso mínimo de 100 kilogrammas ou pagando como tal:

1. ^a Série por tonelada	Tabella n.º 12-A
2. ^a » » »	» » 18-A
3. ^a » » »	» » 23-A
4. ^a » » »	» » 25-A

B)—Por wagon completo ou pagando como tal, os preços acima indicados com redução de 10 %.

CONDICÕES

1.^a—As remessas destinadas ou procedentes da estação de Villa Real e que utilizem a ponte fluvial para embarque ou desembarque, pagarão apenas 150 réis por tonelada, pela carga ou descarga e uso da ponte.

2.^a—É concedida a devolução das taras vassias á estação de procedencia, nos termos da 11.^a das condições geraes d'applicação das tarifas especiaes.

Lisboa, 2 de dezembro de 1909.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira

TABELLA DE PREÇOS N.º 12-A

Base do 4.º ao 50.º kilometro 20 réis por kilometro
 " " 51.º kilometro em diante mais 14 " " "

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		26 a 30	600	51 a 55	1.070	76 a 80	1.420	101 a 105	1.770
1 a 10	200	31 a 35	700	56 a 60	1.140	81 a 85	1.490	106 a 110	1.840
11 a 15	300	36 a 40	800	61 a 65	1.210	86 a 90	1.560	111 a 115	1.910
16 a 20	400	41 a 45	900	66 a 70	1.280	91 a 95	1.630	116 a 120	1.980
21 a 25	500	46 a 50	1.000	71 a 75	1.350	96 a 100	1.700	121 a 125	2.050

TABELLA DE PREÇOS N.º 18-A

Base do 4.º ao 50.º kilometro 14 réis por kilometro
 " " 51.º kilometro em diante mais 10 " " "

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		26 a 30	420	51 a 55	750	76 a 80	1.000	101 a 105	1.250
1 a 10	140	31 a 35	490	56 a 60	800	81 a 85	1.050	106 a 110	1.300
11 a 15	210	36 a 40	560	61 a 65	850	86 a 90	1.100	111 a 115	1.350
16 a 20	280	41 a 45	630	66 a 70	900	91 a 95	1.150	116 a 120	1.400
21 a 25	350	46 a 50	700	71 a 75	950	96 a 100	1.200	121 a 125	1.450

TABELLA DE PREÇOS N.º 23-A

Base do 4.º ao 50.º kilometro 10 réis por kilometro
 " " 51.º kilometro em diante mais 8 " " "

Kilometros	Reis	Kilometros	Reis	Kilometros	Reis	Kilometros	Reis	Kilometros	Reis
		26 a 30	300	51 a 55	540	76 a 80	740	101 a 105	940
1 a 10	100	31 a 35	350	56 a 60	580	81 a 85	780	106 a 110	980
11 a 15	150	36 a 40	400	61 a 65	620	86 a 90	820	111 a 115	1.020
16 a 20	200	41 a 45	450	66 a 70	660	91 a 95	860	116 a 120	1.060
21 a 25	250	46 a 50	500	71 a 75	700	96 a 100	900	121 a 125	1.100

TABELLA DE PREÇOS N.º 25-A

Base do 4.º ao 50.º kilometro 8 réis por kilometro
 " " 51.º kilometro em diante mais 6 " " "

Kilometros	Reis	Kilometros	Reis	Kilometros	Reis	Kilometros	Reis	Kilometros	Reis
		26 a 30	240	51 a 55	430	76 a 80	580	101 a 105	730
1 a 10	80	31 a 35	280	56 a 60	460	81 a 85	610	106 a 110	760
11 a 15	120	36 a 40	320	61 a 65	490	86 a 90	640	111 a 115	790
16 a 20	160	41 a 45	360	66 a 70	520	91 a 95	670	116 a 120	820
21 a 25	200	46 a 50	400	71 a 75	550	96 a 100	700	121 a 125	850

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

Serviço combinado com as Companhias de Salamanca á Fronteira de Portugal, de Medina del Campo a Salamanca e Norte de Hespanha

AVISO AO PUBLICO

Ampliação á Tarifa Especial B. S. M. N. n.º 8 de Grande Velocidade

(N. M. S. n.º 1 nas Companhias Hespanholas)

Desde 1 de Janeiro de 1910, fica sem efeito a exclusão das estações de FIGUEIRA DA FOZ e PAMPILHOSA no § 1.º da Tarifa Especial B. S. M. N. n.º 8 de Grande Velocidade (N. M. S. n.º 1 nas Companhias hespanholas), sendo portanto os preços fixados n'este parágrafo applicados sem restrição alguma a todas as estações d'esta Companhia.

Lisboa, 27 de Dezembro de 1909.

O Administrador Delegado da Companhia

Luiz Ferreira da Silva Vianna.