

Gazeta dos Caminhos de Ferro

6.º DO 23.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 534

Premlada nas exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata—Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Engenheiro-consultor
Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director
L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção
CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor effectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador effectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

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

LISBOA, 16 de Março de 1910

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — 8.º e 9.º ampliação á tarifa especial n.º 11, p. v.

SUMMARIO

	Paginas
Expansão da nossa «Gazeta»	81
O Caminho de ferro do norte da ilha de S. Thomé, por Esequiel de Campos	81
O serviço lá fóra	82
Parte Official, portarias de 3 e 9 de março de 1910 do Ministerio das Obras Publicas	84
As estradas em Portugal, (illustrado)	85
Pedras Salgadas ao Vidago	86
O «Diario do Governo»	87
Automobilismo — Os automoveis nas grandes capitães — Espanha	87
Os Caminhos de ferro prussianos	87
Viagens e transportes	88
Notas de viagem — XVI — A Avranches — A Granville, cidade sobre um promontorio — O caminho mais longo é o melhor — Um mau hotel e um hotel bom	90
Tração electrica Italia — Inglaterra	91
Commercio portuguez	91
Congresso Internacional dos Caminhos de ferro	91
Parte financeira	
Boletim Commercial e Financeiro	92
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	92
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis	93
Carteira dos Accionistas	93
Aviação e aerostação — Novo dirigivel allemão	94
Os Caminhos de ferro argentinos	94
O petroleo nas locomotivas	94
A linha de Spiez a Brigue	94
Linhas portuguezas — Valle do Vouga — Companhia Real — Portalegre	95
Linhas estrangeiras — Espanha — Franca — Suissa — Brazil — Bolivia	95
Avisos de serviço	95
Arrematações	95
Agenda do Viajante	96
Horario dos comboios	96

EXPANSÃO DA NOSSA «GAZETA»

Adheriram tambem á ideia de o nosso jornal ser posto nas suas estações á disposição do publico, as companhias dos Caminhos de Ferro do Porto á Pova e Famalicão e Guimarães.

Já para aquellas estações, como para todas as mais das linhas da Companhia Real — Sul e Sueste — Minho e Douro — Vizeu — Mirandella a Bragança foram expedidos os numeros d'este anno e n'ellas é posto, nas bilheteiras, ou junto d'ellas, um aviso que diz:

«N'esta estação ha a Gazeta dos Caminhos de Ferro que o publico póde ler gratuitamente, a fim de tomar conhecimento dos assumptos de transportes, viagens, etc.

O sr. Chefe da Estação prestará o jornal a quem lh'o pedir; devendo ser-lhe devolvido, sem sair da Estação.»

O Caminho de ferro do norte da Ilha de S. Thomé

Vae proseguindo a construcção do 1.º troço do Caminho de ferro de S. Thomé; dizem que estão concluidos os estudos definitivos do ramal da Magdalena, e que se trabalha no estudo do ramal do R. Abbade.

Semi-construido o troço de penetração, e já traçado um dos ramaes, com o outro em via de projecto, dever-se-hia concluir que estamos habilitados a julgar de antemão o exito do Caminho de ferro.

Mas a verdade é que só podemos conjecturar um fracasso economico, quando deviamos garantir, pelo meos,

um emprego regular do capital avultado dispendido e a dispendier.

Tem vindo muito mal orientado todo o estudo da viação de S. Thomé; e pelo que respeita ao Caminho de ferro, foi só por conjecturas que se fixou a orientação dos reconhecimentos, e por dispendiosas decepções resultadas d'ahi, que se chegou ás conclusões do Decreto de 20 de março de 1906, fundadas ainda em elementos incertos, agora reconhecidamente errados e que por isso não podem dar senão um desastre economico na exploração futura.

A ilha de S. Thomé produz e importa intensamente, como poucas regiões da terra, por kilometro quadrado; e tem mais a caracteristica de essa producção ser quasi ininterrupta pelo anno fóra, com maximos e minimos, mas nunca paralizada por largos mezes, como acontece em outras latitudes, com as producções cerealíferas, por exemplo. A orographia insular e o caracter especial da vida agricola quasi prohibem em absoluto, economicamente pelo menos, a construcção d'um Caminho de ferro de cintura, que n'um examé superficial, attenta só a fórma da ilha e as zonas climatericas e de cultura, sahia como solução logo aconselhavel. Duas ravinas profundas, onde muitas outras convergem — o rio Abbade e o rio do Ouro — oriundos ambos das terras altas do norte da ilha, nas immediações da lagoa Amelia, limitam um sector alem do qual não convirá passar com o Caminho de ferro, que, partindo da Bahia de Anna de Chaves, se estenda pelo norte da ilha. O Caminho de ferro de cintura terá pois de ser alterado para um Caminho de ferro do sector da ilha limitado por aquelles obstaculos naturaes; e como tal ordenou o citado decreto, marcando o troço central da cidade ao Cruzeiro da Trindade, e dois ramaes: um para o Pótó, a terminar na planicie, onde se bifurca a estrada que da Magdalena vae ao Bom Retiro e Pentecostes, outro na direcção do rio Abbade.

Que rasões ponderaram para que assim fosse delineada a directriz do Caminho de ferro do Norte da Ilha?

— Os seus terminus estão naturalmente impostos pela configuração do terreno, diz o decreto; de modo que são as difficuldades postas pelas ravinas mencionadas — rasões puramente topographicas — que definiram os terminus. Quanto ao ponto de bifurcação — o Cruzeiro da Trindade — esse nem fundamentado apparece em todos os documentos que se referem a este Caminho de ferro. O troço de penetração, cidade-Trindade, pelo Caixão Grande, foi preconizado por simples palpite em 1899.

Não cabe n'este artigo ao correr da pena a apreciação do traçado do Caminho de ferro de S. Thomé: limito-me a mostrar que o troço de penetração semi-construido é excessivamente longo e de receita quasi nulla, e a tornar clara a má terminação do ramal da Magdalena.

E' sabido que até quatro ou cinco Kilometros da cidade, pelo lado do Caixão Grande (encosta direita da Agua Grande) não ha nenhuma roça que possa dar trafego ao Caminho de ferro; e mesmo depois, em todo o percurso até á Trindade, é muito reduzida a superficie de cultura regular, dirigida por europeus. De modo que convinha tornar de minima extensão o troço central, visto algum ter de haver

para se atingir a zona de cultura intensa que além de 200 metros de altitude se estende do rio do Ouro ao rio Abbade. O ponto de bifurcação devia ser escolhido o mais baixo possível, embora desse ligação, como convinha, para as imediações do Cruzeiro da Trindade, ou para outro local onde devesse ser estabelecido o centro de habitação dos que trabalham ou exercem funções na cidade, como quer o decreto.

A Trindade dista 7 Kilometros da cidade; mas como o Cruzeiro tem 300 metros de altitude, foi necessario desenvolver o traçado para 13000 metros, e sempre em rampa nos limites maximos toleraveis, para ligar a estação do Pantano com aquelle ponto (8.630 metros em linha recta). O troço de penetração, *esteril* de trafego é pois mais longo, cêrca de 1,5 vez, do que o ramal da Magdalena, que tem pouco mais de 8,5 kilometros; e tão longo como o ramal do Abbade.

Comprehendia-se a necessidade de obter tão elevada altitude á custa d'um enorme desenvolvimento dispendioso na construcção, e mais dispendioso ainda na exploração, por ir quasi sempre na rampa maxima toleravel, se a bifurcação tivesse realmente a vantagem de estar no ponto onde se devia estabelecer um centro de população europea, e ao mesmo tempo houvesse necessidade de continuar além d'ella em rampa maxima para attingir a região a servir com o caminho de ferro.

Desenvolver por desenvolver, mais valia então buscar esse ponto de bifurcação, visto elle andar preconizado como melhor sahida para o ramal do R. Abbade (o que ainda falta provar). Mas tal não succede: o traçado ainda que tivesse de attingir no maximo a altitude de 365 metros no ramal do Pótó, poderia ter apenas 16 kilometros para isso, quando de facto, pelo ponto de bifurcação no Cruzeiro, tem 18 kilometros.

Ao passo que subimos em demasia — 300 metros — obrigando a um percurso longo — 13 kilometros — no troço auxiliar, de penetração, perdemos depois altitude, (cerca de 23 m.) no ramal do Pótó além da Agua Muongo, para attingir o terminus do decreto: isto é, sahindo a subir do Cruzeiro da Trindade, até attingir a altitude de cerca de 365 metros, vencendo 65 metros de altitude em 5 kilometros de percurso (numeros approximados) deitamos logo a seguir fóra 23 metros da altitude ganha, e *desce-mos*, perdendo ao mesmo tempo mais tonelagem do que a garantida pela região atravessada desde a Trindade até ao terminus do decreto, que está apenas a 340 metros de altitude!

A falta de uniformidade nos declives e até na curvatura do troço de penetração com o ramal da Magdalena é o menos; o que é antieconomico é desenvolver por 13 kilometros em terreno *esteril*, para atravessar mais uns 2 ou 3 além da bifurcação sem trafego nenhum, e, depois de ter attingido o centro de cultura Pótó, servir-o mal, e deixar por servir toda a zona alta, de Pentecostes a S. Nicolau (1.800 ton. annuaes) por uma inflexão sempre a *subir* (não *descer* como obriga o decreto) para a base do Mongo, na balisa de Queluz ou Bemfica, com Monte Café, a 500 m. de altitude: o ramal da Magdalena não terá assim muito mais de 1.200 ton. de trafego, enquanto que com uma pequena mudança de directriz além do kilometro 5, ou um pouco antes, e com pouco mais de um kilometro de traçado, ficaria da mesma forma servido o Pótó, se não ficasse melhor, e todas as roças altas podiam aproveitar o Caminho de Ferro, mediante uma combinação com Monte Café, mais do que duplicando o trafego.

Nem de modo algum o ramal do R. Abbade ficava prejudicado com outra directriz para o troço de penetração. Assim como a pequena diferença de altitude, apenas 42 metros entre o Cruzeiro e o terminus de Bom Retiro, no percurso de cerca de 8,5 kilometros, não carece de tão elevado ponto de bifurcação, tambem o ramal do Abbade, mesmo que buscasse um tunnel entre os Formosos, não

exigia passar juntamente no Cruzeiro. E que exigisse, de modo algum convinha allongar para 13 mais 8,5 (ou seja 21,5 kilometros) o percurso do *terminus* do Pótó á estação da Fortaleza, quando apenas com 15 kilometros se obtinha o mesmo *terminus* em outra directriz que melhor utilisasse as condições orographicas e regionaes de cultura: e este novo traçado não alongava d'um modo sensível o comprimento do ramal do R. Abbade, nem tão pouco deixava de servir a Trindade. De modo que ha cerca de um terço de traçado a mais, e apenas uns 5 kilometros de linha atravez do terreno verdadeiramente productivo para o Caminho de Ferro.

Curioso era calcular agora, com os elementos que já temos da despesa de construcção do Caminho de Ferro de S. Thomé e com uns numeros provaveis da despesa da exploração, o effeito d'estes 5 ou 7 kilometros de linha a mais, bem como da rampa limite e da perda dos 23 metros de altitude, na vida economica d'este Caminho de Ferro da montanha, n'uma ilha em que o carvão custa cerca de 24 ou 28 réis o kilogramma...

A experiencia, muito cara infelizmente, vae mostrar como é insensato estudar um Caminho de ferro n'uma ilha não conhecida sem carta regular, sem um prévio estudo da distribuição dos centros agricolas (que são tudo aqui) e sem o exame muito cuidado dos differentes traçados possíveis desenhados n'uma carta especial para este problema de viação. Marcar sobre o terreno uma série de rectas e de curvas, satisfazendo a um programma topographico e á letra d'um decreto, não é de modo algum estudar um Caminho de Ferro que ha de servir uma região rica, de uma orographia accidentada e de necessidades de transporte quasi incompativeis entre si, mal apreciadas mesmo pelos que mais interessados estão n'ellas, e ainda não ponderadas em bloco.

Os Caminhos de Ferro a construir em S. Thomé, e especialmente o Caminho de Ferro do Norte da Ilha, são d'uma utilidade e urgencia incontestaveis; podem ser até d'uma exploração não ruinosa: mas tem de ser estudados de outra forma, por outros processos, depois d'uma preparação especial. Só sabe quem aos parafusos dos instrumentos topographicos por aqui tem andado, quaes são as dificuldades de fazer um traçado atravez d'este terreno fechado de arborisação riquissima e densa: e como se ha de pedir a um engenheiro chegado á ilha, sem nenhum conhecimento das necessidades d'ella e da sua topographia, um estudo fundamentadamente economico dos seus Caminhos de ferro, quando o Estado não sabe absolutamente nada d'este problema de viação?

S. Thomé, 15 fev. 910.

Esequiel de Campos.

O SERVIÇO LÁ FÓRA

Com a devida venia ao seu autor e autorisação do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado transcrevemos aqui alguns trechos do interessante relatório de viagem apresentado pelo distincto chefe do serviço do movimento do Minho e Douro, sr. Francisco Manuel de Menezes Pinheiro d'Azevedo, sobre a forma como se faz o serviço em varios paizes estrangeiros que percorreu em missão de estudo.

Não somos defensores da viajata largamente estipendiada pelo thesouro, de inuteis que vão instruir-se em passeios no Bosque ou em estimulantes espectaculos na *place Pigale*.

Mas a viagem de estudo, por funcionarios, intelligentes que teem a seu cargo importantes serviços publicos, e indo lá fóra vão adquirir conhecimentos valiosos para a melhoria d'esses serviços, consideramol-a não só util, mas indispensavel. É um elemento de melhoria que o Es-

tado nunca deve dispensar e de que a experiencia tem já mostrado advirem largos beneficios para o paiz.

Em tempo aqui transcrevemos parte de um proficiente relatório do estudioso chefe da Fiscalisação do Sul e Sueste o sr. Vasconcellos Porto, e por varias disposições que no funcionamento d'esse serviço se adoptaram, em virtude d'esse estudo, simplificando-o e melhorando-o, o thesouro terá lucrado capital e juros do que dispendeu nos modestos gastos d'essa viagem.

A excursão do sr. Azevedo não será menos proficua em resultados.

Refere-se uma parte d'esse estudo ao serviço de reclamações do publico e transmissão d'uma a outra rede.

Por ahi se vê que n'essa parte do serviço as nossas administrações estão em manifesto atrazo.

Porque uma expedição é entregue avariada evidentemente pelo caminho de ferro, porque da escripturação não consta que fosse recebida do expedidor com reserva alguma, fazer o consignatario esperar longo tempo porque se averigüe quem a avariou, não serve senão para irrital-o, prejudical-o e prejudicar a propria administração da linha ferrea com a qual o reclamante nem sempre é tão complacente como com o chefe de estação, se este, no momento de se verificar a avaria e consequente valor da indemnisação, lhe pagar esta, sem mais delongas nem formalidades.

Reclamações do publico.— Em todas as Administrações visitadas, a liquidação das reclamações motivadas por *avarias* occorridas em remessas é, dentro de determinados limites, directamente regulada entre os chefes e os consignatarios.

Este systema que, ha cerca de 20 annos, está em vigor quasi por toda a parte, tem dado os melhores resultados e representa um consideravel beneficio para o publico que não tem de andar, como entre nós a perder dias consecutivos, quando não são mezes, primeiro que esteja concluido o processo de investigações e auctorisado o pagamento da indemnisação. Quanto ás reclamações por *falta* de volumes e ainda ás por avaria de excepcional importancia, a sua liquidação continua a fazer-se pelo antigo processo.

Este antigo processo tem ainda o contra dos chefes se desinteressarem quasi por completo do valor da indemnisação a pagar e cuja redução ou desistencia elles muitas vezes, pelas suas proprias relações pessoaes, poderiam conseguir dos reclamantes que em geral tem com elles mais condescendencia do que com as Empresas; por outro lado e de certa forma parece traduzir a preocupação de se suppór os chefes com pouca competencia para zelar os interesses das Administrações.

Os limites estabelecidos aos chefes para pagamento de indemnisações por *avarias*, devidamente comprovadas mediante previo exame testemunhado de peritos do qual aquelles são obrigados a lavrar auto, são os seguintes que agrupo em trez classes, conforme se tracta d'uma estação pequena, d'uma de importancia secundaria ou d'uma grande gare:

Midi.....	até 100 f.	200 f.	300 f.
P. O.....	" 100 f.	300 f.	500 f.
Norte.....	" 50 f.	200 f.	300 f.
P. L. M.....	" 50 f.	250 f.	400 f.
Ovest (Etat).....	" 50 f.	300 f.	500 f.
Est.....	" 50 f.	200 f.	300 f.
Belgica.....	" 200 f.	200 f.	200 f.
Inglaterra.....	" 1 £	10 £	10 £

Em geral os Inspectores de secção podem auctorisar as pequenas gares a liquidar até á quantia concedida em cada Administração ás estações de mais importancia, e d'ahi para cima, só o Serviço ou a Direcção tem competencia para mandar pagar.

Em algumas administrações francezas as pequenas estações não podem effectuar pagamentos embora dentro da quantia para que tem auctorisação sem previo consentimento do Inspector ou do chefe do Serviço; com as grandes estações já porém assim se não procede deixando toda a liberdade ao chefe, embora nenhuma reclamação possa ser por elle paga sem que haja sempre pelo menos dois empregados, que cumulativamente com elle assumam a responsabilidade do pagamento: um que escriptura a verba e outro que a paga depois de o chefe a auctorisar.

Na Belgica a auctorisação concedida é de 200 f. para todos os chefes sem distincção de importancia ou cathegoria da estação; de 200 a 500 f. é da competencia do chefe do Serviço; de 500 a 2.000 das attribuições da Direcção e de 2.000 f. em diante apenas o Ministro pôde auctorisar o pagamento.

Na Inglaterra as estações não carecem de auctorisação especial para pagar reclamações de valor inferior a 1 £; mas para as importancias comprehendidas entre 1 e 10 £ necessitam de consultar primeiro o encarregado do districto (Inspector); de 10 £ para cima é preciso a auctorisação do Chefe do Serviço.

O apuramento das responsabilidades cujo principal documento é o auto de verificação da avaria e o recibo da importancia paga, pôde depois seguir os seus devidos tramites mais ou menos morosos sem que com isso se prejudique o consignatario. Apenas no caso de *falta* elle tem de esperar o tempo necessario para se apurar se a remessa foi ou não indevidamente enviada para outra estação, feito o que ou ella lhe é entregue ou se lhe paga a importancia correspondente.

E' facto que em toda a parte ha reclamantes sempre dispostos a abusar pedindo indemnisações indevidas, o que levava um distincto funcionario d'uma linha ingleza a recommendar aos chefes que tivessem cautella, prevenindo-os de que na região que a linha atravessava, as vacas tinham o defeito de ter crias 3 e 4 vezes por anno e quasi sempre gemeas; mas isso não depõe contra os chefes que em linha alguma me constou abusassem da regalia que se lhes concede e que no dizer de uma instrucção da P. O. que me foi presente é «particulierment à propôs à rehausser sa situation au point de vue de la competence et à elever le sentiment de sa responsabilité.»

Não é menos importante o que no relatório se informa sobre o modo de transmissão nas fronteiras e estações de ligação de umas com outras administrações.

Damos de novo a palavra ao intelligente relator:

Serviço combinado.— Ha cerca tambem já de 20 annos que, para os casos communs, se acabou igualmente lá fóra com as chamadas «reservas de transmissão» entre companhias combinadas e que nós aqui ainda mantemos com o respeito devido ás grandes coisas!

E' consideravel a somma de trabalho que este velho systema provoca e a despesa que acarreta para no fim do anno se poder provar que se conseguiu deixar de pagar umas libras que uma Administração dizia deverem ser da nossa responsabilidade. Mas não é só a despesa de secretaria que se deve ter em conta; convem não esquecer tambem uma outra não menor, que se faz nos caes com a descarga das remessas para a conferencia contradictoria e com a nova carga d'ellas para o seu seguimento a destino; ninguem desconhece ainda que mais d'um caso ha em que, por falta de tempo, ou de zelo da parte dos empregados encarregados da transmissão, a conferencia deixa de ser feita, assignando-se o mappa de reserva como simples formalidade e a Administração consignataria vae pagar por completo as *avarias* e faltas produzidas na linha expedidora.

E para que assim não succeda sempre, é frequente, nas estações de transmissão importantes, demorar-se as remessas de um dia para o outro com prejuizo de todos!

Por mais d'uma vez se tem pensado já em acabar com tão prejudicial rotina, mas sempre qualquer impedimento apparece que obriga a addiar o assumpto para occasião mais adequada; e não obstante ha já 20 annos que ninguem assim procede em toda a Franca, Inglaterra, Allemanha, Belgica, Dinamarca, Paizes Baixos, Austria, Hungria, Suissa e Italia.

Todas as reclamações por faltas e *avarias* occorridas em remessas de serviço combinado tanto interno como internacional, são pagas á pro-rata kilometrica sem que haja necessidade de no acto da transmissão se proceder á conferencia contradictoria exceptio com algumas poucas mercadorias para que as Administrações em contacto o julguem excepcionalmente conveniente.

Na Belgica deram-se ao trabalho de estudar minuciosamente o caso e de fazerem a estatistica d'um anno d'este regimen, comparando os resultados com os do outro anno anterior em que vigoravam as conferencias contradictorias; e facto curioso, verificou-se que a Administração pagára justamente o mesmo em ambos os annos estudados e isso sem falar no augmento de trafego havido entre elles, na despesa de Secretaria, demora de remessas, etc., etc.

Porque não havemos nós pois, de fazer outrotanto no nosso paiz, estabelecendo entre todas as linhas, ou pelo menos, com as da Companhia Real, uma convenção semelhante á que adoptaram esses Paizes mais avançados?

A supressão de verificação d'*avarias* poupa á mercadoria demoras e riscos de perdas, e ao caminho de ferro estacionamento de material, emprego de pessoal, demoras na entrega, papelada e muitas vezes queixas do publico.

Como se faria o serviço nos Estados Unidos se se adoptassem os processos que se usam entre nós e ainda em raros paizes da Europa?

Ali o processo ainda é mais summario e, pelo que vimos o vamos descrever, no que respeita ás bagagens, com o unico fim de juntarmos mais um argumento ás conclusões do trabalho a que nos estamos referindo:

A bagagem não é pesada. Cada passageiro tem direito a levar consigo uma ou duas malas, e como não se lhe determina peso nem dimensões, estas em geral, são do genero chamado *bahu-mundo*.

Recebidas são invariavelmente postas de lado, com uma das argolas para cima.

Todas estas malas que se usam lá, são extraordinariamente fortes, e teem que se-lo para resistirem ás operações de carga e descarga que se fazem *à bruta*. Nunca se descarregam senão fazendo-as cair sobre um angulo; por isso ellas os teem protegidos por pesadas esferas de chumbo forradas de ferro.

O empregado, na estação expedidora, anda, em geral, sobre as malas, e assim que ellas são postas em posição, elle prende-lhes na argola um cordel torcido com arame do qual pendê uma chapa de latão com um numero; outra chapa de igual numero é dada ao passageiro.

Estes numeros são arbitrarios, os que ha disponiveis.

Isto se a bagagem é para estação que pertença á mesma linha. Se pertence a outra de companhia differente (na America não ha linhas do Estado) o processo differe só em que a chapa de metal é acompanhada por um cartão, com o nome da estação de destino, metade do qual é dado ao passageiro.

As chapas de metal nesse caso ficam uma na estação, outra é tirada do volume na estação de entrega á outra linha.

O registro consta de um simples impresso que fica na estação, outro que é entregue ao conductor de bagagens, que vae no comboio e contem apenas numeros e estações de destino. A arrumação é feita por tal forma, e a pratica dos empregados é tanta, que o registro diz apenas, por exemplo:

1.427 — Colorado Spings
939 — " "
383 — Pueblo

Ao chegar o comboio a Colorado Spings, os volumes 1.427 e 939 são rapidamente descarregados. A estação escriptura a de procedencia, que supomos seja Denver 1.427 e 939, e arruma os volumes, se não são logo reclamados, nos grupos correspondentes aos seus numeros de centena (na America tudo se determina por numeros de dezena e centena) onde, quando o passageiro vem reclamar as duas malas, facilmente se encontram, entregando-as em troca da senha de metal.

No seu registro dá um traço sobre o numero e acabou-se; não se pensa mais nisso.

A simplicidade do serviço é tal que em qualquer hotel, num extremo do paiz, um agente de transportes (*transfer*), dá ao viajante um quadrado de cartão por cada mala que recebe, destinada a ser levada a um outro hotel, do ponto indicado no bilhete (que tambem se vende no hotel) na outra costa.

Paga-se meio dollar pela camionagem á partida, outro pela no destino, e chegado o passageiro, quatro dias depois, a este ponto, apresenta o cartão no hotel e la recebe o volume.

Como isto tudo se *faz* e como entre milhões de volumes não ha milhares são mesmo rarissimas as confusões, não sabemos dizer-lo porque não estudámos a fundo as questões de serviço.

Citaremos, como prova da sua regularidade, a confiança que o pessoal tem nella, contando o seguinte caso que se deu com quem escreve estas simples recordações:

— Expediram os dois volumes para uma estação, e no dia seguinte quizemos faze-los reexpedir para mais além. Entregámos as duas *fiches* metallicas ao empregado que, tomando as suas notas, nos entregou outras duas.

— Mas vimos que um dos volumes não apparecia. Interrogamo-lo e respondeu-nos muito seccamente:

— É que ficou na estação de origem. Vou pedi-lo e segue no outro comboio directamente.

— E se não apparecer? perguntámos.

— Não ha duvida de que apparece; mas se tal não succedesse, o sr. tem já em seu poder a senha que eu lhe

dei e sou eu, portanto, que tenho que pagar-lhe *cent* dollars.

A simplicidade com que o empregado nos disse isto provava a sua convicção de que o volume appareceria.

Com o nosso bello costume de receios meridionaes fomos, em caminho, fazendo a conta do que valia o conteúdo da mala. Cem mil réis, que é o que se paga por cada mala perdida, não cubriam o valor dos fatos que ella continha.

Chegados ao destino demos tempo á chegada do outro comboio, e lá fomos á estação, bastante receiosos, em verdade, de não vermos mais os nossos fatos.

Muito de proposito nada dissemos do caso, limitando-nos a apresentar as duas senhas.

Cinco minutos depois o empregado trazia-nos os dois volumes.

Não queremos, com estas referencias á America, dizer que se leve o exaggero até mandar ali os nossos agentes superiores ferroviarios estudar serviço. Os usos lá são bem differentes dos nossos; do que lá se pode fazer, pouco seria adaptavel na Europa. Mas entre estes processos radicalmente simples e as absoletas organizações que por cá temos, muito ha que melhorar e muito uteis são, portanto, estas viagens de estudo que, originando importantes simplificações do serviço, representam economias materiaes e progressos moraes das nossas linhas ferreas applaudidos pelo publico.



Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto da parte da linha de Portalegre comprehendida entre Souzel e Castello de Vide, 2.º, 3.º e 4.º lancos da 1.ª secção respectivamente entre Souzel e Fronteira, medindo 18:021,º50, Fronteira e Cabeço de Vide medindo 10:280,º60, Cabeço de Vide e Alter do Chão, medindo 11:552,º20 e quatro lancos da 2.ª secção, respectivamente entre Alter do Chão e Ribeira da Enfermaria, medindo 15:186,º80, Ribeira da Enfermaria e Fajardos, medindo 10:490,º60, Fajardos e Areeiro, medindo 10:740,º30, Areeiro e Castello de Vide, medindo 13:943,º70, apresentado nelo respectivo concessionario com data de 23 de febreiro de 1909:

Ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 23 de setembro de 1909 e com a informação da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado d'esta data, approvar o referido projecto, devendo ser submettido opportunamente á approvação do Governo os projectos de obras de arte especiaes, estações e obras accessorias e das ligações com as linhas de Leste e Ramal de Caceres.

Paço, em 3 de março de 1910. — Manuel Antonio Moreira Junior.

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Tendo a companhia concessionaria do Caminho de ferro do Valle do Vouga apresentado a conta de liquidação do complemento da garantia de juro do troço da referida linha, entre Espinho e Oliveira de Azemeis, relativa ao 1.º semestre do anno economico de 1908-1909, e ao periodo decorrido de 21 a 31 de Dezembro de 1908, na importancia de 591,951 réis: ha Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 23 de novembro do anno findo, tendo ouvido a commissão revisora de contas, approvar a referida conta na importancia de 591,951 réis, cujo pagamento fica dependente da inscripção da respectiva verba no orçamento geral

do Estado, devendo esta liquidação ser considerada como provisória enquanto se não proceder á medição rigorosa do mencionado troço.

Paço, em 9 de março de 1910. — Manuel Antonio Moreira Junior.

Tendo a companhia concessionaria da linha ferrea do Valle do Vouga apresentado a conta de liquidação do complemento da garantia de juro no 2.º semestre do anno economico de 1908-1909, referente aos dois troços da referida linha em exploração no mesmo semestre, comprehendidos entre Espinho e kilometro 52.683 : a Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas datado de 25 de novembro do anno findo e tendo ouvido a commissão retisora de contas, approvar a referida conta na importancia de 12.732.3218 réis, cujo pagamento fica dependente da inscripção da referida verba no orçamento geral do Estado, devendo esta liquidação ser considerada como provisória enquanto se não proceder á medição rigorosa dos mencionados dois troços.

Paço, em 9 de março de 1910. — Manuel Antonio Moreira Junior.

AS ESTRADAS EM PORTUGAL

A generalisação do automovel, como meio de transporte para o excursionismo, veio tornar mais sensível a deficiência da nossa rede de estradas e o mau estado das poucas que possuímos.

as localidades em que ha curiosidades que chamem a attenção dos excursionistas.

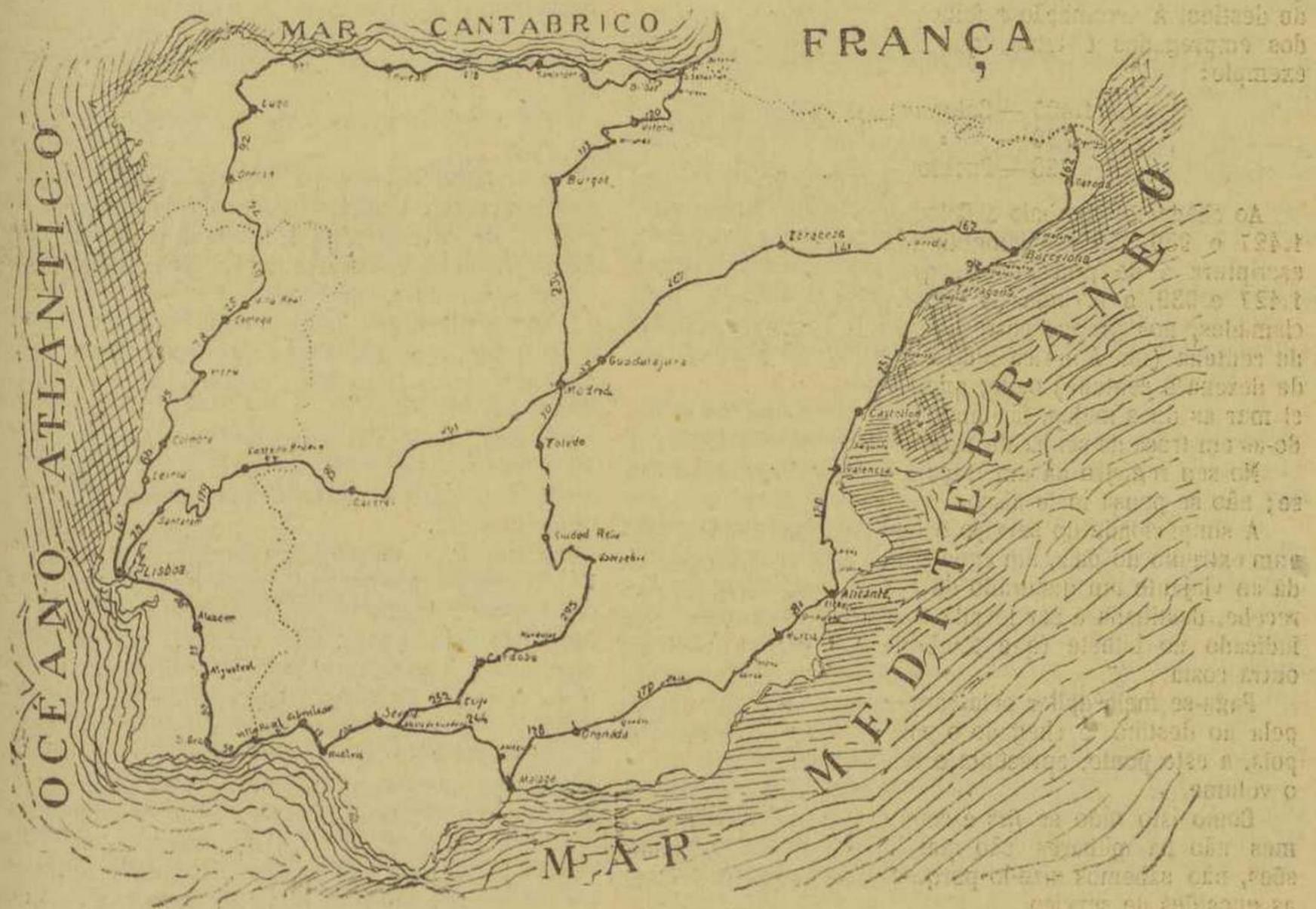
Torna-se pois indispensavel que traemos de lھے seguir o exemplo, estabelecendo vias de communicação facil que proporcionem aos automobilistas a circulação pelo nosso paiz, que os chamem ás localidades onde se pode crear estações de inverno, de villegiatura, d'aguas, thermaes e balneares, e ás regiões que pelo seu pittoresco, por bellezas naturaes ou curiosidades architectonicas possam interessar o excursionista.

Com esta medida todos teem a lucrar, desde o banqueiro com a transferencia de fundos, até ao operario sem trabalho que acharia occupação para os seus braços e pão para a sua familia.

O numero de automoveis existentes na Europa é superior a 500.000, pertencendo, segundo uma estatistica do principio de 1908, 95.000 á França, 164.000 á Inglaterra, 60.000 á Allemanha, 26.000 á Italia, 12.000 á Belgica, e 8.000 á Suissa.

Por estes numeros se pôde fazer ideia do elemento de riqueza que é o automobilismo sob o ponto de vista do excursionismo.

Ainda para muita gente os proventos que um paiz pode tirar do desenvolvimento do excursionismo são d'uma insignificancia pouco digna de menção e que nenhuma influencia teem nas finanças e economia de um paiz.



GRAPHICO DOS CIRCUITOS AUTOMOBILISTAS PENINSULARES

Até agora, essa deficiência fazia-se sentir apenas para o que podemos designar como uso interno, pois que encontrando-se a rede de communicações ordinarias na vizinha Espanha em circunstancias eguaes á nossa, o turismo automobilista internacional não podia desenvolver-se em Portugal.

Dentro de pouco tempo, porém, as circunstancias vão mudar.

A Espanha, devido ás diligencias empregadas pelos clubs automobilistas trata, não só de reparar as estradas que actualmente possui, como tambem de abrir outras, de forma a crear um circuito automobilista que abranja todas

A essas limitar-nos-hemos a dizer-lhes que as despesas feitas pelos excursionistas, ultimamente, em França sobem á enorme quantia de 2.500.000.000 francos, ou seja 450.000 contos.

A Italia recebe dos excursionistas, annualmente, 500 milhões de francos, ou 90.000 contos da nossa moeda, e o Egypto cobra annualmente da mesma industria trinta milhões de francos, correspondendo a 5.400 contos da nossa moeda.

Na Suissa, durante os mezès que decorrem de maio á novembro, no anno passado, passaram por Lucerna 186.227 excursionistas, que fizeram a despesa de cin-

coenta e seis milhões de francos — dez mil e oitenta contos de réis.

Em 1906 visitaram a Suíça 400.000 excursionistas que dispenderam 155 milhões de francos — 27.900 contos de réis.

A Noruega é annualmente visitada por mais de 200.000 excursionistas que fazem a despesa de 150 milhões de francos — 27.000 contos de réis.

Parece-nos pois, em face d'estes algarismos que vale bem a pena de criarmos entre nós a industria do excursionismo, embora tenhamos de sacrificar, d'entrada, algum dinheiro com a introdução de melhoramentos em estradas, em hotéis, e em tudo que se traduza em conforto e encanto para o excursionista.

O circuito que a Espanha vae tratar de crear, começa em Behovia, passa por San Sebastian, Victoria, Burgos, Madrid, Toledo, Ciudad Real, Cordova, Sevilha, Malaga, Granada, Murcia, Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona, Gèrona, La Junquera e Parthus, cujo total attinge um percurso de 2.700 kilometros.

Mas além d'este circulo, outro já pode fazer-se pelo Cantabrico, a Oviedo, Lugø, Verin, entrando por Chaves em Portugal, para descer até Lisboa e d'ahi a Madrid por Castello Branco e Caceres.

E outro se pode estabelecer, vindo, por este, a Lisboa, e d'aqui seguindo por Alcaer, Aljustrel, S. Braz, Villa Real de Santo Antonio, Ayamonte e Andaluzia.

Temos já estrada que liga o norte com o centro; desde a entrada por Verin, Chaves, Villa Pouca, Guimarães, Porto, Lisboa, para este circuito.

Para o primeiro temos tambem a via Lisboa, Santarem, Abrantes, Castello Branco, Salvaterra.

Torna-se porém indispensavel a reparação das estradas e a construcção de pequenos troços que faltam para ligar entre si algumas povoações do Alemtejo e Algarve.

Quanto ás já existentes a maior parte d'ellas, embora com largos troços em bom estado, estão inutilizadas para o excursionismo automobilista porque a existencia de um kilometro, ou umas centenas de metros, em pessimo estado, impede que por ellas se circule.

No sul do paiz a falta de estradas é inacreditavel; chegando a haver a possibilidade de atravessar Portugal em toda a sua largura, em linha recta, sem crusar uma só estrada!

Quem de Lisboa queira ir ao Algarve, sem ser por caminho de ferro ou por mar, não pode faze-lo por não ter uma estrada unica que o leve lá; a que mais perto do Algarve o leva e mais directamente, para em Ferreira. Para adeantar mais um bocadinho pode ir a Beja e d'ahi ao Ervidel, mas tem que fazer um percurso duas vezes maior do que aquelle que adeanta.

Que se arranje como poder para chegar a Aljustrel, porque ahi, todos lh'o dizem, ja ha estrada.

E ha, com effeito; mas depois de percorrer uns tantos kilometros, ergue-se-lhe na frente a serra de Monchique, elevando-se como outr'ora as columnas d'Hercules no estreito de Gibraltar a dizerem-lhe: *não mais além*.

E o pobre viajante tem que voltar para traz, sujeitando-se aos maus tratos que já soffreu, ou que ir, atravez charnecas, tomar o caminho de ferro que ali passa a quarenta kilometros, ou então ir a Mertola, pouco mais ou menos a mesma distancia e nas mesmas condições, tomar a via fluvial.

Contra tal situação já, por uma bem elaborada exposição representou ao governo, em fevereiro do anno passado, o Real Automovel Club de Portugal, representação que foi mais tarde secundada pela Sociedade Propaganda, indicando estes traçados bem como varios outros dentro do paiz.

Torna-se, pois, urgente reparar as nossas estradas já construidas, e tratar da construcção dos troços que nos faltam para formarmos dois circuitos que possam integrar-

se nos circuitos da Espanha e dos quaes damos o exemplo a acompanhar este artigo; e participando depois, aos clubs e outras associações automobilistas de França, Espanha, Belgica, etc. que tem essa nova linha de comunicação a aproveitar, os proventos que d'essa corrente de excursionistas adviriam, beneficiavam as artes, as industrias e o commercio do paiz e concomitantemente o Estado.

Pedras Salgadas ao Vidago

Foi autorisada a abertura d'este lanço á exploração provisoria por portaria de 12 do corrente.

No numero de 1 de novembro de 1907 da *Gazeta* deu-se noticia minuciosa do projecto do lanço do caminho de ferro de Pedras Salgadas ao Vidago. Foi este aprovado por portaria de 5 de maio de 1908.

Pouco depois requereu a Empreza das Aguas de Vidago uma variante destinada a transferir, para um local em frente do *Palace-Hotel* que ella ia construir, a estação de Vidago.

O estudo a que se procedeu mostrou que não só havia conveniencia para o trafego na mudança da estação, dada a affluencia de passageiros áquelle estabelecimento e o consideravel movimento de mercadorias a que elle dá lugar, mas que ainda se realisava uma economia de cerca de 55 contos pela melhoria do traçado e supressão de um tunel.

Foi a variante aprovada por portaria de 24 de março de 1909.

Entretanto fizera-se o concurso para a empreitada da infrastructura e edificios do lanço, celebrando-se o contrato em 27 de fevereiro de 1909. Com o mesmo empreiteiro foi contratado o assentamento da via e balastragem em 17 de setembro do mesmo anno.

Vae ser aberto o lanço á exploração provisoria em 20 do corrente, e se não fôra a rigorosa invernia atravessada, que atrasou os trabalhos, poder-se-hia ter aberto em fevereiro.

Bastou, pois, um anno para construir este lanço de 16 kilometros que embora não tenha obras de arte importantes teve em boa parte da sua extensão terraplanagens de certo vulto.

O traçado é sobremodo pitoresco.

Ao extenso alinhamento recto que atravessa a campina das Pedras Salgadas seguem-se as curvas e contra-curvas formando dois lacetes, para vencer a grande differença de nivel entre a portella de Sabroso e o Vidago, em pendente quasi continua de 25^m/m. O panorama que se destructa da linha é o mais bello possivel e de aspecto diverso do do troço anterior de aquella pitoresca linha, a que nenhuma outra, nem mesmo a do Douro, leva a palma sob o ponto de vista do interesse que offerece ao excursionista.

O colossal Hotel de Vidago com os seus 170 quartos, sala de jantar para 400 pessoas, magnifico salão de festas, telephone em todos os quartos, ascensores e illuminação electrica, abundancia de agua, vasto parque em formação abrangendo mattas de pinheiros adultos que já vestem a encosta constitue um empreendimento arrojado que attesta bem a larguesa de iniciativa do sr. Conselheiro Teixeira de Sousa e da empresa que dirige.

Importa agora prolongar até Chaves a linha e conseguir que a vizinha Hespanha construa o troço de Orense a Verin e o ligue com a nossa linha.

Merece elogiosa referencia a Direcção do Minho e Douro e o seu serviço de construcção e especialmente o sr. Theodoro, chefe de secção, pelo impulso que deram aos trabalhos, coadjuvados por um activo empreiteiro José Pereira que levaram a effeito em tão curto prazo a conclusão do lanço.

O «DIÁRIO DO GOVERNO»

Tendo vagado o logar de administrador da Imprensa Nacional, logar rendoso e para o qual se requer muita competencia e sobretudo muito fino tacto administrativo provado em serviços similares ou pelo menos em importante industria official ou privada, o governo não attendeu a isso e collocou ali um jornalista, muito competente, mas cujos credits administrativos estão ainda por fazer, se não estão um pouco sob justificada duvida.

Póde-se ser muito boa pessoa, muito bom jornalista, muito bom amigo, um espirito illustrado, mas não se saber administrar, e muito principalmente uma instituição da importancia da Imprensa Nacional, cujos serviços são complexos, cujo pessoal é numeroso, e que mantem relações com um numero publico, não só como editora da folha official do Estado, como, na sua qualidade de industrial, privilegiado pelo proprio facto de ser unico no paiz, fazendo grandes fornecimentos para o Brazil de typos da sua fundição.

Dos resultados d'essa nomeação não temos visto melhoria que venha a lume. O espirito do novo administrador parece unicamente orientado em *suppr* grandiosas economias e faze-las julgar effectivas quando não passam de pura phantasia.

O *Diario* continúa a ser um embroglio, como o era já no tempo em que Pinheiro Chagas fez a analyse de um numero, notando com o seu primoroso espirito, que depois da pagina 1714 vinha a 93 e depois d'esta, de pernas para o ar, a 127.

O unico *melhoramento* (?) até agora introduzido consistiu n'uma imaginada economia mirabolante, cortando a troca do jornal official a algumas pessoas que talvez indevidamente o recebiam, mas incluindo n'essa rede os jornaes não diarios, porque s. ex.^a, como jornalista de folhas noticiosas, entende que só constituem imprensa as folhas diarias, embora ellas valham tanto como as de couve.

O que não tem cathogoria é uma revista que tem os seus credits vinculados em 22 annos de existencia, que tem um contracto com o ministerio das obras publicas, e trata de assuntos da mais alta importancia scientifica e economica.

Era antiga praxe que os jornaes não diarios teriam direito á troca com o *Diario do Governo* logo que tivessem um anno d'existencia. Infelizmente não sabemos qual era essa lei (porque era lei e não favor) mas sabemos que existia e não consta que fosse revogada.

E não o foi porque ainda *hoje* o *Diario do Governo* diz no seu encabeçamento que «a correspondencia bem como os periodicos que trocarem com o *Diario*, devem dirigir-se á Imprensa Nacional.»

Logo o *Diario* troca com *periodicos* e como este nome não se dá senão ao jornalismo não diario, claro está que o sr. administrador exorbita das suas attribuições, praticando actos contra o proprio programma da folha que administra.

Ao que diz um collega, *O Economista*, victima, tambem, dos sonhos economicos de quem nunca tendo sabido administrar, confirma as suas poucas aptidões por aquella forma, o novo administrador expoz ao sr. ministro que essa sua brilhante iniciativa, supprimindo cem serviços gratuitos do *Diario* representava uma economia de 1:800\$000 réis por anno.

Pois nós respondemos-lhe que nem a decima parte d'essa somma representa. Será, quando muito, a economia do papel e da tinta, porque se o sollicito administrador *pour épater le monde* diz ao ministro que todos vão assignar para o *Diario* a 18\$000 por anno, com isso só prova que é um lunatico e portanto um mau gerente da industria alheia.

Pela nossa parte, se officialmente, como entendemos que temos *todo o direito*, não nos fôr fornecida a folha official, organisaremos o nosso serviço para prescindir d'ella, e em ultimo caso nos valeremos do emprestimo, do favor, da copia na Bibliotheca Publica; pagamento de assignatura, pode s. ex.^a ter a certeza de que não obtem de nós, e sabendo quem lhe faz esta affirmção bem calculará se ella será ou não cumprida.

A menos que a *tacanhice* não vá até supprimir tambem o *Diario* á Bibliotheca Publica.

Tenha paciencia se n'isso o desgostamos e lhe offuscamos o brilho da corôa de gloria com que orna a sua cabeça de vencedor das folhas periodicas: os nossos 18\$000 réis não os verá.

*

A proposito diremos ao nosso amavel collega *O Economista*, que nos convida a fazer *vacca* para assignar o *Diario*, que não faremos, *vacca* nem o menor *vitellino*; o *Diario*, se entrar cá ha-de ser nas mesmas condições em que entram os mais importantes jornaes que por cá temos.

AUTOMOBILISMO

Os automoveis nas grandes capitaes

No fim de 1909, o numero de automoveis matriculados em Londres era de 45.000, dos quaes 23.600 pertenciam a particulares, 4.800 a serviços publicos, e os restantes a empresas industriaes.

Em Paris havia 10.800, dos quaes 7.200 eram de particulares e 3.600 dos serviços publicos.

Em Berlim havia 3.750, dos quaes 2.800 pertenciam a particulares, e 950 a serviços publicos.

Em Viena apenas estavam matriculados 2.330.

Espanha

Constituiu-se uma Companhia com o capital de 250.000 pesetas, com o fim de explorar uma linha de transportes em automovel entre Cadiz e Algeciras, passando por Chiclana, Conil, Vejer, e Tarifa.

Está já definitivamente marcado o circuito para as provas de 29 de maio em Barcelona cujo premio é a *taça catalunha*. E' entre Vilasar, Mataró Argenton e Vilasar.

As tribunas são levantadas na viragem de Vilasar, situação esta que é magnifica por que domina grande parte do circuito.

Os meios de comunicação para os pontos do circuito são muito faceis tanto por estrada ordinaria, uma distancia de vinte kilometros, facilmente percorridos em automovel em meia hora, como pela linha ferrea por onde circulam numerosissimos comboios.

Os caminhos de ferro prussianos

Em 31 de março de 1909 a extensão das linhas ferreas prussianas era de 35.313 kilometros.

De 31 de março de 1908 a 31 de março de 1909 as receitas attingiram a somma de 1.784.310.000 marcos.

As despesas foram na importancia de 1.381.170.000 marcos.

Comparando com o exercicio anterior vê-se que a receita diminuiu 35.380.000 marcos, e que as despesas augmentaram 61.360.000 marcos.

D'onde se vê que a situação dos caminhos de ferro prussianos está longe de melhorar progressivamente.

VIAGENS E TRANSPORTES

Transporte de fructas e outros generos frescos para Lisboa

Na *Gazeta* de 1 do corrente, dissemos já que a nova tarifa em vigor nas linhas da Companhia Real, offerece taes vantagens que o trafego dos generos a que é applicavel muito deve augmentar se tão acertada medida fôr bem comprehendida pelo publico, e justificámos a nossa opinião com os esclarecimentos que então nos suggeriu a leitura da tarifa e que nos pareceram sufficientes.

Mas examinando novamente os seus preços e comparando-os com os antigos verificámos que elles são ainda mais beneficiosos do que a principio nos pareceram, pois que, nos principaes casos, apesar de incluírem o transporte no caminho de ferro, as despesas de manutenção, a commissão pelas operações do despacho na alfandega e o carreto da estação para as praças, são sempre inferiores aos que pagavam as remessas só até à estação de Lisboa-Rocio.

Para melhor apreciação das diferenças, que augmentam gradualmente com o augmento do percurso, o que é de grande vantagem para o trafego das maiores distancias, damos a seguir a nota comparativa que, para exemplo, estabelecemos para remessas de 100 kilogrammas e de mais de 50 kilometros de distancia.

Kilometros	Preços antigos	Nova tarifa	Kilometros	Preços antigos	Nova tarifa
51 a 55	370	360	206 a 210	15290	780
56 " 60	400	380	211 " 215	15340	790
61 " 65	430	390	216 " 220	15330	810
66 " 70	460	410	221 " 225	15360	820
71 " 75	490	420	226 " 230	15380	830
76 " 80	520	440	231 " 235	15400	840
81 " 85	550	450	236 " 240	15420	850
86 " 90	580	470	241 " 245	15450	860
91 " 95	610	480	246 " 250	15470	870
96 " 100	640	500	251 " 255	15490	880
101 " 105	670	510	256 " 260	15510	890
106 " 110	700	520	261 " 265	15540	900
111 " 115	730	540	266 " 270	15560	920
116 " 120	760	550	271 " 275	15580	930
121 " 125	790	560	276 " 280	15600	940
126 " 130	820	580	281 " 285	15630	950
131 " 135	850	590	286 " 290	15650	960
136 " 140	880	600	291 " 295	15670	970
141 " 145	910	620	296 " 300	15690	980
146 " 150	940	630	301 " 305	15710	990
151 " 155	970	640	306 " 310	15730	15000
156 " 160	15000	660	311 " 315	15750	15010
161 " 165	15030	670	316 " 320	15760	15020
166 " 170	15060	680	321 " 325	15780	15030
171 " 175	15090	700	326 " 330	15800	15040
176 " 180	15120	710	331 " 335	15820	15050
181 " 185	15150	720	336 " 340	15830	15060
186 " 190	15190	740	341 " 345	15850	15070
191 " 195	15210	750	346 " 350	15870	15080
196 " 200	15240	760	351 " 355	15890	15090
201 " 205	15270	770			

Por esta nota comparativa de preços facilmente podemos dar varios exemplos das vantagens que offerece a nova tarifa, e isso vamos fazer:

As excellentes peras do Fundão, cujo transporte custava só até Lisboa-Rocio, 16,5 réis por kilogramma, são agora postas nas praças por 9,6 réis apenas.

Os generos da fertil região de Coimbra podem vir abastecer as praças de Lisboa, onde serão collocados a 8,3 réis o kilogramma.

As hortaliças e legumes que Elvas produz em abundancia e que só expedia em pequenas quantidades, podem tambem vir a Lisboa por preços convidativos.

E Torres, Caldas e Alcobaça encontram na nova tarifa meio facil e economico para collocação dos seus excessos de producção, nas praças de Lisboa, pagando apenas por cada kilogramma 4,5 e 6 réis approximadamente.

Muitos outros exemplos poderiamos dar ainda mas estes parecem-nos bastantes para mostrarmos que a nova tarifa virá augmentar o trafego da Companhia Real e que com tal medida lucrarão os productores pela facilidade que encontram na collocação dos seus generos e os consumidores pela boa qualidade dos generos que a maior offerta lhes proporcionará a melhor preços.

Tambem dissemos no ultimo numero da *Gazeta* que a Companhia Real estava empregando os seus bons officios para que a Alfandega reduzisse os seus direitos de trafego pelas remessas a que é applicavel a nova tarifa. Taes diligencias já deram os seus resultados, pois que os referidos direitos que eram de 120 réis por cada 100 kilogrammas, foram reduzidos a 72 réis o que vem a dar em tonelada uma differença de 480 réis.

O transporte da estação para as praças e domicilios está a cargo da Empresa Geral de Transportes que ha pouco passou por uma radical transformação. Reorganizada por commerciantes, capitalistas e profissionaes, tem agora na sua administração elementos que offerecem as melhores garantias.

Por seu lado a Companhia Real fiscalisa de perto os serviços da empresa e dá-lhe o seu apoio e facilidades para que possa melhorar e desenvolver os serviços que presta.

Convidativa excursão ao Algarve

A administração das linhas do Estado está fazendo serviços especiaes verdadeiramente notaveis e que são uma perfeita innovação em Portugal.

A excursão ao Algarve agora annunciada é uma d'essas, e bom será que o publico lhe reconheça as vantagens e d'ellas se aproveite em larga escala.

Trata-se de bilhetes de ida e volta das principaes estações para todo o litoral algarvio, que facilitam as mais interessantes excursões e o pleno conhecimento de todos os pontos d'esse litoral, tão apreciavel nesta epoca em que a pujança da sua vegetação se manifesta e os encantos do seu clima nos acariciam.

Os bilhetes são por zonas, com destino ás estações do litoral do Algarve situadas desde Tunes a Portimão e a Villa Real de Santo Antonio, com os seguintes preços:

	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Lisboa, Barreiro a Aldegallega,			
Palmella e Setubal.....	65500	45900	35300
Poçoirão a Montemor.....	55700	45300	25900
Casa Branca a Vianna, Villa Nova			
a Cuba, Beja e Moura a Quintos	55000	35800	25500
Villa Viçosa a Extremoz, Ameixial			
a Azaruja, Evora a Monte das			
Flores e Arrayollos a Móra ...	65000	45500	35000

Vendem-se para os comboios ordinarios de 18 a 23 de março, e rapidos dos dias 19 e 23, e são validos, para o regresso por qualquer comboio, incluindo os rapidos, até o dia 31 (inclusivé) do mesmo mez, abrangendo, portanto, os dias da Semana Santa.

Os passageiros munidos com estes bilhetes, podem percorrer o litoral desde Tunes a Portimão e a Villa Real de Santo Antonio, por mais d'uma vez em qualquer sentido e em todos os comboios, durante a validade dos mesmos bilhetes entrando e sahindo em qualquer estação.

Concessão esta de grande vantagem para o excursionista que, comoda e demoradamente, pode visitar as differentes povoações Algarvias, passar mesmo a terras de Hespanha, como Ayamonte, etc., e escolher a localidade que mais lhe convenha para centro da excursão, servindo-lhe, assim, o bilhete como que,—um passe—visto não se lhe exigir, por esta repetição de percursos mais nenhuma formalidade do que a apresentação do mesmo bilhete.

Quando o passageiro pretender regressar á estação de procedencia do bilhete, deverá apresentar este na bilheteira da estação de partida afim de ser devidamente carimbado, depois do que só dá direito ao regresso directo.

Das principaes estações da Companhia Real ha tambem bilhetes combinados para esta excursão, via Vendas Novas para as procedencias de Lisboa Norte e via Barreiro para as do Oeste.

Excursões ao Minho e ao Douro

A exemplo do que se faz para o Algarve, tambem na rede do Minho e Douro, haverá nos mesmos dias, bilhetes de excursão, para, do Porto, se visitarem qualquer d'estas duas provincias pelo mesmo systema de livre circulação n'uma determinada zona.

Na parte do Minho, para a qual os bilhetes do Porto ou Campanhã, custam, 1.^a classe 2\$600, 2.^a 2\$000, 3.^a 1\$500, os passageiros vão por qualquer comboio até Fimalicão, e d'ahi em diante, até Braga e Valença tem passe de livre circulação durante todos os dias até 31.

No Douro onde os bilhetes custam apenas, 1.^a classe 3\$100, 2.^a 2\$700, 3.^a 1\$800 réis, isto é, menos que uma simples ida, os passageiros gosam de percurso livre desde Molledo até as Pedras Salgadas ou Barca d'Alva.

Com estes bilhetes o passageiro é completamente livre para se deter em qualquer ponto da linha, retroceder, voltar ao mesmo ponto—viaja com plena independencia em todo o percurso de 165 kilometros.

Serviço identico não o conhecemos senão nas linhas da companhia do *Midi* de França, para visita das estações dos Pyrneos.

Excursões a Mirandella e Bragança

A exemplo do que pratica a linha do Douro tambem a Companhia Nacional estabelece bilhetes eguaes na sua linha.

Estes bilhetes serão vendidos em Tua nos mesmos dias 18 a 23 e válidos até 31 para ida até Mirandella gosando o excursionista de livre circulação entre Mirandella e Bragança.

Os preços são 1.^a classe 2\$600; 2.^a 2\$200; 3.^a 1\$500 réis.

Assim os excursionistas do Porto poderão não só visitar, com os bilhetes do Douro, a Regoa, Villa Real, Pedras Salgadas e povoações da margem do rio, como tomar em Tua os bilhetes da via reduzida, e visitar tambem livremente Mirandella, Macedo de Cavalleiros, as apraziveis povoações que se lhe seguem e o velho solar da casa de Bragança, cidade curiosa pelos seus costumes e pittorescos aspectos.

Semana Santa em Sevilha

Na secção d'*Avisos* publicamos o que se refere aos bilhetes de ida e volta e comboios especiaes para Sevilha por occasião de Semana Santa e feira de abril.

Feira dos Ramos em Evora

Nos dias 17 a 19 d' este mez vendem-se nas estações do Sul e Sueste bilhetes de ida e volta para Evora, por motivo da feira annual que se realisa na interessante cidade alemtejana nos dias 18 e 19.

Os preços são muito reduzidos, uns 45 % e portanto a occasião é boa para se assistir á feira e visitar as curiosidades historicas que a cidade encerra em grande quantidade.

Ampliações da tarifa P. 11

Conforme os *avisos* que hoje distribuimos, por accordo entre a Companhia Real e a administração do Sul e Sueste é desde hontem, 15, ampliada esta tarifa á estação de Fonte; e aos figos seccos passa a ser applicavel o preço do grupo 4, 7.^a serie da mesma tarifa na qual estavam incluidos na secção 9.^a.

Consultas

A. C. A—Porto—O nosso assignante ao qual ha um mez respondemos aqui fazendo-lhe varias perguntas, informa-nos:

Que a excursão á Suissa será de 25 a 30 dias;

Que já conhece a Côte d'Azur os Pyrneos e o norte da Italia e portanto queria ir directamente á Suissa, da qual já conhece uma parte.

Mas não conhece, por certo, as novas linhas do Oberland bernez, lindissimas, nem a rede dos Rheticos, um encanto.

Pode, portanto, tomando de Bayonna a Dax e Montauban, ou por Toulouse, Albi, atravessar o Auvergne, que é apreciabilissimo, o macisso central, Mont Dore etc., sair por Lyon, cidade interessante, e dar a volta na Suissa, indo á Engadine.

Se o tempo lhe chegasse podia sair á Baviera, aproveitando o facto d'este anno acabar em zero, para ir a Oberammergau, por que só de dez em dez annos se realizam ali as cerimoniaes da paixão de Christo. Vale bem a pena.

Do lago de Constança lá, é perto.

Mas o nosso assignante quer tambem que lhe indiquemos algo sobre uns outros projectos de viagem, por mar, á Escocia.

Por mar, não é a nossa especialidade; os nossos itinerarios só muito extraordinariamente se referem á via maritima, ou quando não ha a via ferrea.

Mas para o sr. C. A. faremos uma excepção dizendo-lhe que entre os nossos portos e os inglezes tem varias linhas de vapores que lhe dão transporte em 1.^a classe por £. 10 ida e volta.

Os itinerarios geralmente preferidos para excursão na Inglaterra e Escocia são os dois seguintes:

N.º 220.—Londres (Euston) pelo London & Nort-Whestern Railway, via *Rugby, Nuneaton, Lichfield, Stafford* ou via *Leamington, Warwick, Kenilworth, Coventry, Birmingham, Stafford, Crewe, Warrington, Wigam, Preston, Lancastre, Carnforth, Oxenholme* (para *Vindermere*) *Penrith, Carlisle, Lockerbie* (para *Dumfries*) *Glasgow, Balloch*, em vapor no *Loch Lomond* a *Inversnaid*, em «coach» a *Strohnachtacher*, em vapor no *Loch Katrine* aos *Trossach*, em «coach» a *Callandar*, comboio até *Stirling* e *Edinburgo* e d'ahi via *Carlisle* a *Londres* pelo mesmo caminho que na ida.

Preço em 1.^a classe, valido por 6 mezes, £ 7.1.5. Este bilhete permite a interrupção da viagem em todos os pontos indicados.

Esta mesma viagem pode ser feita regressando via *Edinburgo, Berwick, Newcastle, Durham York, Peterboro* a *Londres*, custando n'este caso £ 7.6.8.

Lagos inglezes.—Conjuntamente com a viagem acima podem ser visitados os lagos inglezes. Os bilhetes d'*Oxenholme* a *Windermere* e volta custam £ 0.3.3 d'*Oxenholme* a *Windermere* e d'ahi em «coach» a *Grasmere* e *Keswick* e pelo comboio a *Genrits*, £ 0.12.0.

N.º 221.—De Londres a Glasgow como no projecto n.º 220. De Glasgow em vapor no *Clyde* a *Rothesay* seguindo pelos *Kyles of Bute* e *Crinan Canal* a *Oban Ballachulish* (para *Glencos*) pelo *Calidonian Canal* a *Inverness*. Pelo comboio a *Forres, Elgin, Kingussie, Blair-Atholl, Pitlochry, Dunkeld, Perth, Dunblane, Stirling, Callandar*, em «coach» pelos *Trossachs* ao *Loch Katrine*. Vapor n'este lago a *Strohnachtacher*, em «coach» a *Inversnaid*, em vapor ao *Loch Lomond* a *Balloch*, comboio a *Glasgow, Edinburgo*,

regressando a *Londres* pelo mesmo caminho da viagem d'ida.

Preço em 1.^a classe £ 9.18.2 (De *Oban* a *Stawa Lona* mais £ 0.15.0). Regressando d'*Edinburgo* via *Berwich* *Newcastle* *Durham* *York* e *Peterboro* o bilhete custa £ 10.1.8.

Qualquer d'estes bilhetes encontra-os na Agencia de Viagens Ernst George, aqui em Lisboa, podendo esta *Gazeta* encarregar-se de os obter ali.

J. F. — Coimbra. — Pergunta: Querendo ir com sua senhora, dar um passeio na Andaluzia, que mais lhe convem, como preço:

a) tomar bilhete de ida e volta a Sevilha e d'ahi irradiar com bilhete ordinario?

b) ou tomar bilhete ordinario a Badajoz e d'ahi circular com bilhete kilometrico?

c) ou aproveitar os bilhetes baratissimos do Sul até Villa Real de Santo Antonio e ir e voltar por Huelva Ayuntamiento?

Convem-lhe mais o processo b.

Toma em Coimbra bilhete ordinario para Badajoz e como são duas pessoas, ali começam a servir-se do kilometrico (que podemos fornecer-lhe, pedindo-o e enviando nomes, photographias e o seu importe, 278,39 pesetas, com cinco dias de antecedencia) com o que pode percorrer:

Badajoz a Huelva, Sevilha, Cadiz, Utrera, Granada, Malaga, Cordova, Merida, Badajoz, regressando a Coimbra com bilhete ordinario.

Se não quizer ir a Malaga pode ainda ir de Merida a Caceres e entrar em Portugal pela fronteira de Marvão.

Caceres, como cidade antiga é bem interessante, e menos conhecida do que o merece.



XVI

À Arranches — À Granville, cidade sobre um promontorio — O caminho mais longo é o melhor — Um mau hotel e um hotel bom

Partindo do Monte de S. Michel no fim do dia, quem não queira viajar de noite e tenha que seguir para o norte, deve ir ficar em Avranches, uma cidade bonita empoleirada sobre uma montanha aos pés da qual passa o caminho de ferro.

Entre esta baixa e a cidade, no alto, ha uma estrada de cerca de 2 kilometros, ou um caminho em rampa violenta que esfalta os mais ousados alpinistas. Chegam os pés a escorregar n'aquella subida que tem, todavia, a vantagem de encurtar o caminho e offerecer bellos panoramas.

Pela estrada ha carros electricos mas só oito ou dez vezes por dia, isto é, às horas dos comboios.

O mais commodo, portanto, é ficar n'um dos hotéis em frente da *gare*, dos quaes o *Bonneau* é muito rasoavel, limpo e commodo.

Não servem, porem, vinho às comidas; só cidra, que é bebida do paiz, e nos faz aqui recordar a canção da *Mascotte*.

«Um thesouro a Normandia tem na cidra salutar.»

Com effeito, a cidra normanda é, para o nosso paladar, muito superior à bretã ou ao mau vinho que poderiam dar-nos.

Uma hora basta, depois de lá estarmos em cima, para ver a cidade, a igreja, pendida para a esquerda, os jardins, e admirar o bello golpe de vista que se desfructa da esplanada em frente d'elles.

Para continuar para o norte, melhor é que nos sirvamos da linha de tremvia a vapor pertencente á companhia da Mancha, que segue pela costa e nos offerece mais desafogadas vistas por sobre as numerosas povoações balneares a que vamos sobranceiros.

O comboio, chegando a Granville, entra na rua *Lecampion*, que percorre em toda a sua extensão, mansamente, até o porto, parando, se o pedimos previamente ao conductor, á porta do hotel.

É note-se que não é só esta linha de via reduzida, para tremvias a vapor, que faz este serviço. Tambem a via larga, da antiga companhia do Oeste, hoje explorada pelo Estado, vae com os seus trens de mercadorias até o porto, pela mesma rua, por onde, portanto, circulam comboios cada meia hora.

Só os da via reduzida, com passageiros são dez por dia, passam ás 7^h15^m, 8^h16^m, 9^h38^m, 10^h2^m, 12^h21^m, 1^h7^m, 2^h2^m, 6^h10^m, 6^h47^m, e 7^h27^m.

E não ha lá uma camara municipal como a nossa, que se preocupe com isso e queira forçar os passageiros a ir tomar o comboio a mais de um kilometro de distancia.

Granville conquanto seja uma cidade triste, pelo seu clima humido, o seu ceu cinzento, o seu aspecto grave de terra de grandes marinheiros, é uma povoação de banhos bem movimentada, com o seu elegante casino e as suas festas normandas muito notaveis.

Como hotéis, são maus a valer; e pela noite nada ha que fazer senão ler os jornaes n'alguns dos poucos cafés desertos e mal illuminados. Quem não vae ao casino nada tem que fazer.

Em todo o caso, Granville é apellidada «a Monaco do Norte», não porque o seu casino seja dos mais importantes, mas pela posição unica em que está construida; sobre um rochedo, avançando audazmente sobre o mar, preso á terra apenas por uma passagem de não mais de 200 metros de largura.

As suas casas de um e outro lado da velha cidade debruçam-se sobre as aguas.

E' o ponto do globo onde mais se fazem sentir as marés, que por vezes, nas aguas vivas do equinoxio, attingem 14 metros.

Rodeiam-n'a não menos de 54 ilhotas em dois archipelagos que constituem um perigo para a navegação e um attractivo para os turistas e para os amadores de pesca que ali é abundante.

De Granville para Caen prova-nos o caminho de ferro que nem sempre a geometria tem razão afirmando que «a linha recta é o caminho mais curto».

Olhando o mappa vemos que temos que ir por Vire e Guiberville, mas vendo o horario depara-se-nos que, conquanto estas linhas pertençam á mesma rede, não ha coincidencia de comboios e portanto, se não queremos gastar todo o dia para fazer um pequeno percurso, temos que ir para o norte até Lison, d'ahi descer no rapido de Cherburgo-Paris.

Submettamo-nos, pois, e sigamos por uma linha sem interesse que nos dá o desgosto de pagar mais caro, mas nos deixa parar perto de duas horas, isto é, o tempo bastante para visitar Caen, a terra das tripas.

A capital do Calvados é tambem a metropole intellectual da região, especie de Athenas normanda, reunindo uma universidade, varias corporações de sabios e importantes colleções d'arte e de estudos dos seus museus.

Se não é isto que vê o excursionista apressado, aprecia, todavia, as vetustas igrejas, os edificios de aspecto respeitavel e a animação das ruas que é notavel.

Por ellas circulam carros electricos, a passo de boi, ligando entre si as tres estações ferro-viarias.

Mas para seguirmos viagem temos que voltar à mesma por onde chegámos, partindo sem provar o afamado guisado de tripas... porque não gostamos.

A linha até Trouville é interessante, mas o material que o Estado francez n'ella emprega daria ao nosso, usado nas linhas de menor trafego e em comboios mixtos, as glorias de luxosos salões.

Que carruagens de 1.^a classe! Por certo que as de 2.^a e de 3.^a pouco inferiores serão, porque peor do que aquellas caixas sem commodidade, sem altura e sem aceio, é difficil.

Chegamos, mal humorados à coquette estação balnear de Trouville, e peor impressionados ficamos ao procurar o hotel de France, recommendado pelo *Touring-Club*, e ali, com uma recepção bem pouco afavel, nos dão, por um preço caro, superior á tabella fixada no annuario, um quarto pessimo.

Vamos olhando a sala de jantar, e pela pobresa que ella apresenta já vemos que não é ali que nos convem comer.

Mas a dona da casa, ou gerente, observa-nos que, contra o uso francez, os hospedes são obrigados a comer em casa.

Temos que nos conformar, provisoriamente, verificando que as nossas suspeitas não eram infundadas; má cozinha e serviço miseravel como de quem quer dar ao hospede o menos possivel.

Escusado é dizer que levantámos vôo, logo na manhã seguinte, indo pousar no bello hotel *Bellevue*, onde por preço não superior ao outro, se tem excellentes aposentos, serviço primoroso e mesa de absoluta primeira ordem.

Não obstante, os preços, para quem não quer salões, não são exaggerados no *Bellevue*, quarto para uma pessoa, 4 a 8 francos, e para duas, de 8 a 15, é rasoavel, muito mais tratando-se de uma estação balnear das principaes da França.

Isto, porém, é no tempo ordinario, fóra do mez de agosto, porque n'esse mez, que é o de plena enchente por motivo das regatas, corridas e outras festas, os preços elevam-se, triplicam, desorientam, endoidecem, pedindo-se por qualquer mau quarto, em casa particular, 20 francos e mais.

Este hotel, como em geral todos os bons hoteis, no estrangeiro, é d'uma companhia que, alem d'aquelle, tem outros em Paris, em Nice e em Deauville.

E para o excursionista que quer commodidade e não exige preços infimos, é esta a organização que lhe convem.

Os hoteis privados obedecem sempre, na direcção que lhes é dada pelo seu proprietario, a uma economia que vulgarmente rasteja pela miseria.

A mesa é pobre, o serviço de quartos deixa a desejar.

Nas direcções de grandes companhias ha mais fartura, mais largueza, que para o hospede, se traduzem em commodidades, em confortos e facilidades de se sentir á vontade, como em sua casa.

E' por isso que preconisamos para o nosso paiz, a formação d'uma companhia que fundasse não só os grandes hoteis que nos faltam em Lisboa e Porto, como os outros menos grandes mas que podem e devem ser bons, determinados pelos pontos de attração, praias, thermas, estações climatericas, etc.

Para isso não ha que contar com a industria particular; só companhias podem preencher esse fim, e se houvesse iniciativa e boa vontade, ellas poderiam ser formadas mesmo no paiz, sem necessidade de os lucros irem para o estrangeiro.

Parece que será no sentido de facilitar d'esta forma a resolução do problema, o projecto de lei sobre construcção d'hoteis que o sr. ministro da fazenda vae, por estes dias apresentar ao parlamento.

TRACÇÃO ELECTRICA

Italia

Por ocasião da abertura da exposição de Turim, será inaugurada na linha do Monte Cenis, entre Modane e Bardonneche, a tracção electrica.

Será utilizada, enquanto não chegarem as machinas já encomendadas, uma locomotiva de 2.000 H. P. que mantém em rampas de 32 ^m/_m, como a do Canis, a velocidade de 45 kilometros á hora.

Inglaterra

Existem actualmente na Grã Bretanha quinze linhas electricas em exploração, e uma em trabalhos de adaptação, na qual brevemente será inaugurado este systema de tracção em substituição do vapor.

Das quinze em exploração, nove foram construidas expressamente para a tracção electrica, e as seis restantes substituíram a tracção a vapor pela tracção electrica.

O percurso total d'estas linhas é de 364 kilometros. O material de exploração é composto por setenta e cinco locomotivas electricas, 765 carruagens motrizes e 1.300 carruagens de reboque.



COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta no anno de 1909 — janeiro a junho

Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1909	1908
Animaes vivos.....	1.322.053	1.464.619
Materias primas para as artes e industrias	13.113.690	13.461.944
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	3.471.488	3.762.287
Substancias alimenticias.....	10.844.918	9.909.842
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	2.205.992	2.908.277
Manufacturas diversas.....	2.546.458	2.650.649
Taras.....	65.037	59.998
Total.....	33.569.636	34.217.616

Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1909	1908
Animaes vivos.....	2.308.225	1.888.620
Materias primas para as artes e industrias	3.381.797	3.253.379
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	933.688	561.685
Substancias alimenticias.....	7.173.962	7.005.301
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	71.540	57.662
Manufacturas diversas.....	1.063.215	1.007.132
Total.....	14.932.427	13.773.779



Congresso internacional de Caminhos de ferro

Como temos noticiado, e fomos os primeiros a dizel-o, por telegramma, da America, logo que na sessão de Washington assim foi resolvido, a 8.^a sessão d'este importante congresso realizar-se-ha em Berne, este anno.

Os dias de sessão serão de 3 a 16 do proximo mez de julho.

Como todos apreciam a Suissa e como são faceis as communicações de toda a parte para este paiz, consta que esta sessão será a mais concorrida de quantas se leem realisado.

Com effeito, os membros inscriptos, como represen-

tantes dos estados e das companhias, attingem a enorme cifra de mil, numero a que nunca chegaram, concorrendo tambem para isso o desenvolvimento que a viação ferroviaria vae tendo, cada anno.

— Aos congressistas é concedido na Suissa passe de livre circulação sobre todos os caminhos de ferro federaes, na rede secundaria e nas linhas de navegação nos lagos.

Como de costume, para o trajecto nas linhas estrangeiras, entre a estação de origem e a fronteira suissa, os delegados gosarão livre percurso com a apresentação dos seus bilhetes de identidade, para uma viagem de ida e outra de volta.

No programma dos festejos que se realizarão em honra dos congressistas, o qual não está ainda por completo elaborado, figuram excursões a Montreux, pela bella linha do Oberland Bernois, a Lausana, Interlaken Lucerna, Zurich, etc.

Certamente que não deixará de haver uma excursão á Engadine, a região menos conhecida da Suissa, por ser aquella em que, pelas difficuldades de construcção, as linhas ferreas só ultimamente tem conseguido vencer as altas cumiadas, pondo em relação os seus diferentes pontos.

— Quem, como nós, já fez parte d'um congresso na Suissa, (o da Imprensa, em 1902) calcula bem quanto interessantes são estas festas, e como o povo suiso, tão acostumado a receber estrangeiros, acolhe estes, quando para mais, elles são seus convidados.

— As companhias americanas, á sua parte indicaram nas suas linhas proximamente 400 delegados, mas só uns 80 virão a Berne, limitando-se os outros a receber os relatorios. Os que vão a Berne já tomaram quartos no 1.º andar do Bernerhof. Assim o annuncia a *Railway Age Gazette*.

Mr. Willian Allen, o intelligente e activo secretario da Secção Americana, será um dos congressistas.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta.

— Lista das obrigações amortizadas no exercicio de 1909, por meio de compras effectuadas na Bolsa de Lisboa, conforme o preceituado no artigo 7.º da Convenção de 15 d'outubro de 1906 e artigos 13.º e 14.º dos Estatutos:

— 219 obrigações de 1.º grau, juro fixo, n.ºs 160, 203 a 206, 656 a 660, 2:960 a 2962, 3:521 a 3:533, 3:535 a 3:537, 4:973 a 4:990, 5:001 a 5:020, 5:286 a 5:295, 5:345, 5:374 a 5377, 5:821 a 5:825, 5:846 a 5:857, 6:170 a 6:173, 6:371 a 6:378, 6:395, 9:194 a 9:212, 38:460 a 38:482, 38:484 a 38:485, 38:487 a 38:488, 38:508 a 38:557, 39:179 a 39:193, 44:044.

580 obrigações de 2.º grau, juro variavel, n.ºs: 155 a 204, 997 a 1:000, 1:157 a 1:202, 2:004 a 2:153, 5:869 a 5:912, 7:969 a 8:068, 12:109 a 12:114, 12:203 a 12:228, 12:731 a 12:734, 12:754 a 12:778, 17:730, 18:257, 31:658 a 31:660, 34:021 a 34:048, 36:814 a 36:852, 44:263 a 44:269, 44:280, 48:227 a 48:232, 48:543 a 48:564, 57:771 a 57:774, 68:406 a 68:426, 68:468 a 68:482, 80:437 a 80:441, 82:150 a 82:154, 83:327 a 83:328.

Companhia de Seguros Fidelidade — *Dividendo de 1909* — Rs. 575000 por acção — *Livre de imposto de rendimento*. — Paga-se nos dias 7, 8, 9 e 10 d'este mez, das 11 horas da manhã ás 2 horas da tarde, e em todas as quintas-feiras, na sede da Companhia, largo do Corpo Santo 12

Quando seja santificado o dia de quinta-feira far-se-ha o pagamento na vespera.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. — *Capital Réis 934:3655000*. — Nos termos dos estatutos se annuncia que foram sorteadas para amortisação as obrigações da série «Mirandella-Vizeu», com os n.ºs 4:226 a 4:230, 13:011 a 13:015, 23:396 a 23:400, 23:866 a 23:870, 24:426 a 24:430 e 28:261 a 28:265.

Estas obrigações deixam de vencer juro e a importancia do capital nominal de cada uma (réis 905000) será paga a partir do 1.º de abril na sede da Companhia em Lisboa, rua de S. Nicolau,

n.º 88. e no Porto, na agencia da Companhia, casa bancaria dos Srs. Pinto da Fonseca & irmão, Praça de D. Pedro, 138 e no Banco Alliança.

O pagamento dos juros das obrigações da série «Mirandella-Vizeu», relativo ao 2.º semestre de 1909 (coupon n.º 41) começará no dia 1.º de abril e realizar-se ha: em Lisboa, na sede da Companhia, no Porto, nos estabelecimentos acima referidos e em Berlin, na sede do Deutsche Bank.

O pagamento em Berlin só se effectua até ao dia 30 de junho do corrente anno.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de março de 1910.

Logo que as importantes questões da politica portugueza o permittam, entrarão em discussão no parlamento as propostas de fazenda, que o intelligente ministro tem já prontas.

Entre estas, figura a da transformação da nossa base monetaria que, segundo informações que temos por fidedignas e já foram mesmo dadas a publico em uma revista financeira, não nos parece, desde já o diremos, a melhor solução para o que representa uma necessidade do paiz.

Esta questão não é das que podem admittir uma solução por gradações; não se pode alterar com frequencia a base monetaria d'um paiz. Assim temos que estudar maduramente o assunto e resolve-lo por uma forma radical que possa ficar para sempre.

Tudo, pois, que seja crear qualquer base que se afaste das da União latina, é tempo perdido; ficaremos peor do que estavamos, porque vamos crear uma base nova sobre moldes velhos.

Diz-se que a nova unidade seria o *cruzado* dividido em cem centesimos equivalentes estes aos actuaes 4 réis.

Isto é, ficamos com uma unidade que mais se aproxima do florin austriaco ou hollandez, do que do franco, da lira, da peseta ou mesmo do schilling, do marco ou da krane scandinava.

O inconveniente d'esta moeda-base foi, porem, reconhecido pela Austria, que, em 1896 modificou a sua base, subdividindo o florim em duas coróas, divididas em 100 hellers ou dinheiros, que equivalem muito approximadamente ao centimo francez, italiano, hespanhol, belga e suiso.

Com o nosso *luso*, valendo 200 réis, dividido em 100 centimos, teriamos a facilidade da comprehensão da nossa moeda por todos os paizes da união latina; com o *cruzado* elles continuarão a ter difficuldades, e se a não percebem hoje, achando grutesco que por um jantar lhes exijamos milhares de qualquer coisa, de futuro não se entenderão com os *cruzados* que tem ainda o inconveniente de ser palavra de tres syllabas quando por toda a parte a unidade tem só duas.

Razões haverá — deve have-las, e imperiosas — para não uniformisarmos o nosso toque pelo da União latina, continuando, o em 916 $\frac{2}{3}$ por 1.000, quando aquelle é de 900 para o ouro e prata grossa e 835 apenas para a moeda divisionaria.

A moeda de cobre passará a ser em aluminio.

N'este sentido ganharemos o *record* dos outros paizes, porque por lá ainda se está em estudos se este metal se presta bem para moeda. Que elle se presta á falsificação é coisa sabida, e por isso é perigosissima a sua adopção.

Continúa a falar-se no *trust* das livrarias, contra o qual já protestam varios elementos das artes que constituem a base da industria do livro.

Os promotores do *trust* não appareceram ainda a defender a sua obra, e só o farão, por certo, em ultimo caso, porque lhes hade ser difficil faze-lo.

Contrarios somos sempre a *trusts*, monopolios, syndicatos ou qualquer ficção que se dê á acaparação de interesses de uma determinada classe com prejuizo das outras.

Pelo que se refere ás livrarias não crêmos que ninguem lucre a não serem os *trustados*; e esses mesmos talvez, afinal, se enganem na operação.

A livraria ganha hoje ao autor ou editor, pelo menos 20 por cento, na maior parte dos casos sem empate de capital porque os livros são postos á venda á commissão, isto é, ganha muito mais do que o que o editor, correndo todos os riscos da edição, lucra para si.

O autor que dá a sua obra á edição, esse (se não vende o seu original por um preço irrisorio), tem que sujeitar-se a esperar que o editor se indemne de todos os seus gastos, e só quando este está perfectamente coberto d'elles, isto é, estando o seu socio, o autor, ainda por completo a descoberto do producto do seu trabalho, é que lhe distribue parte dos lucros.

Os *chanteclers* não são aves das nossas capoeiras.

Feito o *trust* ainda, por certo, esta situação peiorará.

E quanto aos livros á commissão, reunidas n'um só bolco todas as livrarias, ellas que dispoem do mercado nacional e do brazileiro, imporão aos editores exageradas commissões para lhes venderem os livros, se não lhes impozerem tambem o preço a fixar a estes.

D'ahi redução de publicação, com o que perdem os que escrevem, os que fabricam e os que leem.

Durante a quinzena foram-se firmando as cotações das obrigações do Estado, por virtude dos proximos sorteios de premios e amortisações.

O mesmo succedeu ás acções de Bancos, havendo falta de papel para satisfazer os pedidos.

A Companhia dos Phosphoros começou já o pagamento do coupon das suas acções, complementar para 9 % do acompute que deu em setembro, 2550 por acção.

Os cambios agravaram-se levemente, mas voltaram de novo a fraquejar com tendencias de baixa.

As cotações de hoje deixam a libra a 55000 compra e 55040 venda e o Rio-Londres a 15 1/8 ou 15867 réis fracos a libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE MARÇO		EM 28 DE FEVEREIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	48	47 7/8	48 1/16	47 15/16
" 90 d/v	48 3/8	—	—	—
Paris cheque	594 1/2	596 1/2	595	597
Berlim "	244	245	244	245
Amsterdam cheque	—	—	—	—
Madrid cheque	925	935	920	930

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	MARÇO													—
	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	
Lisboa: Divida Interna 3% Essentamento	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35	—
Divida Interna 3% coupon	39,90	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	—
" 4% 1888, c/premios	21,700	—	—	—	21,700	21,750	21,700	21,750	21,750	21,750	21,800	21,800	21,800	—
" 4% 1888,9	58,900	—	—	58,000	—	—	—	60,000	59,200	59,700	—	60,000	—	—
" 4% 1890	—	51,000	—	52,000	—	—	52,000	52,100	52,500	—	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios	—	9,200	—	9,200	—	—	9,250	9,250	9,250	9,300	9,300	9,300	9,300	—
" 4% 1905, (C. de F. Est)	—	—	—	—	80,700	80,700	80,700	80,700	80,700	80,700	—	—	81,000	81,000
" 5% 1909, ob. (C. de F. Est)	80,200	80,500	80,500	80,500	—	80,700	80,700	81,000	81,000	81,000	81,100	81,000	81,000	—
Externa 3% coupon 1.ª serie	66,100	66,400	66,700	66,000	—	66,000	66,600	66,700	66,000	66,800	66,800	66,800	67,000	—
" 3% 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 3.ª serie	—	66,000	67,200	67,000	67,000	—	67,200	67,200	—	—	—	—	67,600	67,000
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	100,500	—	—	—	—	—	—	—	—	173,000
Acções Banco de Portugal	—	170,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	140,000	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino	100,000	99,500	—	—	—	99,600	100,000	—	100,500	—	—	—	—	—
" Lisboa & Açores	—	—	—	—	—	—	—	—	113,000	—	114,000	—	113,000	—
" Companhia Real	—	—	—	—	—	—	73,700	—	—	73,000	—	73,800	—	—
" Companhia Nacional	—	—	—	—	—	6,800	6,800	—	6,800	6,800	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon	82,000	—	—	83,300	84,000	86,000	84,000	83,300	82,600	82,500	82,800	—	—	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon	68,700	—	68,400	—	—	68,400	68,400	—	68,400	68,400	68,400	68,400	66,000	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real, 3% 1.ª gran	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real, 3% 2.ª gran	54,600	—	54,700	—	54,500	—	54,400	54,650	54,700	54,700	54,700	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 1.ª gran	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	65,000	—	—	—	65,500	—	65,500	66,150	—	65,600	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" prediaes 6%	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,100	91,000	91,000	—
" 5%	86,000	—	—	80,000	86,000	—	—	86,000	86,000	86,000	—	86,000	—	—
" 4 1/2%	78,000	78,000	—	—	—	—	77,900	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	66,55	66,70	66,60	66,52	66,50	66,70	66,65	66,55	66,57	66,55	66,55	66,60	—	—
Acções Companhia Real	—	365	367	—	373	—	—	—	365	368	—	369	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	—	—	—	35,25	35,75	35,75	35	35,75	—	36	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	423	429	425	425	427,50	425	428	428	—	428	—	—	—	—
" Andaluzes	221	221	221	222	222,50	223	225	—	221	224	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.ª gran	361	368	367	361	360	360	360	362	360	360	361	—	—	—
" Companhia Real, 2.ª gran	276	278	277	275	276	274	276	276	276	276,50	276,50	276	—	—
" Companhia da Beira Alta	34,50	—	—	315	315	—	315	314,25	314	315	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	140	143	142,75	141	143	143	—	145	143	143	—	144,75	—	—
Londres: 3% portuguez	66,25	66	66,25	66,25	66,25	66,25	66,25	66,50	66,50	66,50	66,50	66,50	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	87	—	—	—	86,37	—	—	—	—	87	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MÉDIA KILOMETRICA			
		1910		1909		Diferença em 1910	1910	1909	Diferença em 1909-10
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes				
Portuguezas		Réis		Réis		Réis			
Companhia Real	4 Março	1.073	960.153.000	1.073	949.504.000	+ 10.649.000	894.830	884.900	+ 9.930
	" "	70	11.505.000	70	17.452.000	- 5.947.000	164.357	219.314	- 84.957
	" "	29	2.778.000	29	4.158.000	- 1.380.000	95.793	143.379	- 47.586
Sul e Sueste	28 Fevereiro	638	247.240.740	638	208.100.315	+ 39.140.425	387.524	326.176	+ 61.348
Minho e Douro	" "	405	215.749.000	405	241.157.084	- 25.408.084	532.713	595.449	- 62.736
Beira Alta	4 "	253	45.040.658	253	38.881.991	+ 6.158.667	178.026	153.695	+ 24.331
Companhia Nacional	25 "	185	21.752.040	185	21.813.504	- 91.464	117.578	118.072	- 494
Guimarães	31 Dezembro	56	136.678.893	56	133.921.901	+ 2.756.992	2.440.694	2.391.462	+ 49.232
Porto à Povea e Famalicão	31 "	64	164.502.170	64	162.912.895	+ 1.589.275	2.570.346	2.545.513	+ 24.833
Espanholas		Pesetas		Pesetas		Pesetas			
Norte de Espanha	20 Fevereiro	3.681	16.765.149	3.681	16.476.779	+ 288.370	4.554	4.476	+ 78
Madrid-Zaragoza-Alicante	20 "	3.650	15.069.839	3.650	14.864.238	+ 205.601	4.128	4.072	+ 56
Andaluzes	28 "	1.083	3.659.244	1.083	3.068.898	+ 590.343	3.378	2.833	+ 545
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	28 "	777	746.920	777	709.229	+ 37.691	961	912	+ 49
Zafra a Huelva	25 "	180	474.950	180	546.396	- 71.446	2.638	3.035	- 397

AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

Novo dirigível allemão

Na exposição de aeronautica que ullimamente se realisou em Francfort, foi apresentado um dirigível, que embora seja do systema não rigido, não está incluído em nenhuma das tres categorias em que habitualmente se divide este genero de dirigiveis, pois que a barquinha é suspensa de umas vigas de madeira fixas na envolvente do balão, a qual não é rigida.

Estas vigas são muito elasticas e pode-se monta-las e desmonta-las facilmente, de maneira que este dirigível não apresenta para o transporte as difficuldades que apresentam os balões absolutamente rigidos.

O balão é de secção cilíndrica terminando em pontas aguçadas, tem quarenta e dois metros de comprimento, e oito de diametro, medindo a capacidade de 1.700 metros cubicos.

Aos lados da envolvente e na parte exterior estão fixadas as vigas de madeira, longitudinalmente, das quaes pende a barquinha, construída de tubos de aço, e segura por meio de cabos metallicos.

Tem duas helices de propulsão, com duas pás cada uma.

O motor tem a potencia de quarenta cavallos, desenvolvendo a velocidade de trinta e cinco kilometros por hora.

O balão pode levar combustivel sufficiente para manter-se no ar durante dez horas.

Graças a uma forma elegante e dimensões relativamente redusidas, este dirigível presta-se muito ao desporte da navegação aerea.

Os Caminhos de ferro Argentinos

Durante o anno de 1908 e os quatro primeiros mezes de 1909, foram abertos á exploração 2.147 kilometros de vias ferreas, o que elevou a extensão total da rede ferroviaria argentina, em 1 de abril de 1909, a 24.763 kilometros.

Aquella data havia 6.500 kilometros de linhas em construcção e 10.000 kilometros em estudos.

Quando a construcção d'estas linhas estiver terminada, o que se espera dentro de cinco annos, as linhas da Argentina terão mais de 40.000 kilometros de comprimento.

Em 1908, foram transportados quarenta e oito milhões de passageiros, e 31.500.000 toneladas de mercadorias.

O capital empregado nas diferentes linhas argentinas é representado pela quantia de 801:690 contos de réis, da nossa moeda.

As receitas totaes elevaram-se, no mesmo anno, a noventa mil contos de réis da nossa moeda, e as despesas a 56:070 contos de réis.

O PETROLEO NAS LOCOMOTIVAS

Uma parte importante da rede ferroviaria da Austria está sendo servida por locomotivas em que se emprega o petroleo como combustivel.

Para o fornecimento, foi installada em Drohobycz uma fabrica de destillação de petroleo que pode produzir mil toneladas por dia, e onde são separadas as partes mais volateis do precioso oleo.

Para conduzir o liquido á fabrica, ha uma canalisação de nove kilometros e meio de comprimento, partindo do jazigo petrolifero.

Na rede ha trinta e cinco depositos para os quaes o petroleo é levado da fabrica, depois de refinado, por 212 vagões tanques com vinte e cinco toneladas de capacidade.

Nas officinas dos Caminhos de ferro foram transformadas 695 locomotivas de maneira a ficarem aptas para o

consumo de petroleo como combustivel, mas podendo tambem empregar o carvão.

O tender d'estas locomotivas transporta um recipiente para petroleo, com a capacidade de quatro toneladas. O deposito de carvão comporta tres toneladas.

A linha de Spiez a Brigue

A Companhia do caminho de ferro dos Alpes berneses Berne-Loetschberg-Simplon deliberou adoptar a tracção electrica na linha de Spiez a Brigue, a qual atravessa o macisso de Loetschberg.

A tracção electrica, a principio, será applicada apenas no troço que vae de Spiez a Frutigen, isto é, apenas em treze kilometros e meio.

No material circulante conta a companhia duas machinas dignas de menção.

Uma d'ellas, de seis eixos, tem dois motores de 1.000 cavallos cada um, e pode rebocar um comboio de 310 toneladas em rampas de 27‰ ou um comboio de 500 toneladas em rampas de 15‰ com a velocidade de 40 kilometros á hora.

Os motores d'esta locomotiva são os mais poderosos, de corrente monofasica, até hoje construidos. A outra locomotiva é maior, mais leve, tem tambem seis eixos e reboca um comboio de 25 toneladas em rampas de 27‰ com a velocidade de 40 kilometros á hora, para o que desenvolve a potencia de 1:600 cavallos.



Valle do Vouga. — Vão continuar dentro em breve os trabalhos n'esta linha que tem estado paralyzados. Varias expropriações tem já sido realisadas, tendo sido ha dias approvadas as das parcelas do terreno n.ºs 3, 4 e 7 na freguezia de Esgueira com 1950, 556 e 1172 metros quadrados, pertencentes a J. Figueiredo, José Figueiredo e Antonio Martinho para a construcção da estação de Aveiro na linha do Valle do Vouga, e igualmente approvadas as parcelas n.ºs 14, 16, 56, 62 e 63 com 2887, 1074, 996, 1088 e 1008 metros quadrados na mesma freguezia, pertencentes a Miguel Ferreira, Luiz d'Almeida, Marianno Ludgero, Francisco Pinho e Luiz Lopes de Almeida, parcelas que são terreno de lavradio, com excepção das duas ultimas, que são barro, todas no districto e concelho de Aveiro.

Foram approvadas as contas de liquidación do complemento de garantia de juro relativa ao 1.º e 2.º semestres de 1908-1909.

Companhia Real. — Vae proceder-se á construcção de uma nova linha em Espinho, que fique a coberto dos prejuizos que possam causar as invasões do Oceano.

Portalegre. — Foi já approvado o projecto da parte da linha de Portalegre comprehendido entre Souzel e Castello de Vide, 2.º, 3.º e 4.º lanços da 1.ª secção, respectivamente entre Souzel e Fronteira, medindo 18:024^m,50, Fronteira e Cabeço de Vide, medindo 10:280^m,69, Cabeço de Vide e Alter do Chão, medindo 11:552^m,20, e quatro lanços da 2.ª secção, respectivamente entre Alter do Chão e Ribeira da Enfermaria, medindo 15:186^m,80, Ribeira da Enfermaria e Fajardos, medindo 10:490^m,60, Fajardos e Areeiro, medindo 10:740^m,30, Areeiro e Castello de Vide, medindo 13:943^m,70.



Espanha

Reuniram-se em San Sebastian os delegados espanhols e francezes encarregados de realisar o projecto de assentamento d'um terceiro carril entre San Sebastian e Bayona.

França

Foi autorisada a abertura á exploração da linha de Saint Sever a Hagetman, na extensão de 15:286 metros.

Suissa

Em 31 de dezembro de 1908 a rede ferroviaria da Suissa comprehende-se de 4:874 kilometros e 400 metros assim divididos: via normal, 3:369.8 kilometros; via reduzida, 942 kilometros; de cremalheira, 136.3 kilometros; funiculares, 32.6 kilometros; tramways, 398.7 kilometros.

Brazil

Foi auctorisada a emissão de 100 milhões para a construcção do caminho de ferro de Goyaz. Proseguem activamente os trabalhos preliminares de novas linhas prolongando a rede do Ceará a Piauhy.

Bolivia

No fim do anno passado havia na Bolivia 807 kilometros de linhas ferreas em exploração, 720 em construcção e 200 em estudo.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Semana Santa e feira de Sevilha

Festas da Semana Santa de 20 a 27 de março de 1910. — Feira de 18 a 20 de abril de 1910

Preços de ida e volta muito reduzidos (sello incluido): De Lisboa-Rocio e Entroncamento — 1.ª classe 18\$300, 2.ª classe 12\$920, 3.ª classe 8\$620 réis; De Porto-Campanhã — 1.ª classe 21\$320, 2.ª classe 14\$920, 3.ª classe 10\$120 réis.

Validade dos bilhetes: em todos os comboios ordinarios e no especial (1.ª classe): 1.º periodo, ida de 15 a 22 de março, volta de 21 a 30 de março; 2.º periodo, ida de 12 a 18 de abril, volta de 20 a 30 de abril.

Comboio especial directo com « sleeping-car », vagão-restaurante e carruagens de 1.ª classe (numero limitado de passageiros):

Partida de Lisboa-Rocio ás 4.13 da tarde, do dia 16 de março; chegada a Sevilha ás 9.40 da manhã, do dia 17 de março; Partida de Sevilha ás 7.40 da tarde, do dia 23 de abril; chegada a Lisboa-Rocio, ás 12.11 da tarde, do dia 25 de abril.

Venda de bilhetes para este comboio desde 8 de abril na Agencia da Companhia Internacional dos Vagões Lits.

Transporte de automoveis: — Aos portadores de bilhetes d'este serviço especial é facultado o transporte de ida e volta dos seus automoveis, dentro do prazo de validade dos mesmos bilhetes, aos preços seguintes.

De Lisboa—Caes dos Soldados, Braço de Prata ou Entroncamento a Sevilha e volta — 38\$500 réis;

De Porto—Campanhã ou Villa Nova de Gaia a Sevilha e volta 46\$400 réis.

Os despachos e mais formalidades aduaneiras nas fronteiras de Elvas e Badajoz serão de conta dos proprietarios dos automoveis.

A Companhia Real porem para maior facilidade presta-se a effectuar nas condições da respectiva tarifa de operações aduaneiras, essas operações por intermedio do seu Agente Commercial e Aduaneiro n'aquellas fronteiras o qual constituindo-se fiador perante a Alfandega, se responsabilizará pelo regresso dos automoveis. Para esse effeito deverá o passageiro declarar na respectiva nota de expedição de ida que se compromette a fazer regressar o automovel pela mesma fronteira e se responsabilisa pelas importancias correspondentes aos direitos de saída de Portugal e entrada em Espanha, importancia pela qual o Agente da Companhia Real fica por fiador para com a Alfandega.

Para demais esclarecimentos ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Restabelecimento do serviço na linha de Coimbra a Louzã

A partir do dia 12 do corrente, é restabelecido o serviço normal de comboios entre as estações de Coimbra e Ceira, entrando de novo em vigor o horario de comboios annunciado pelo cartaz horario D. n.º 114 de 5 de Novembro de 1909, em virtude do que desde a mesma data se venderão bilhetes e despacharão bagagens e mer-

cadorias em grande e pequena velocidade de ou para as estações da linha de Louzã sem reserva alguma.

Fica pelo presente annullado o Aviso ao Publico B. n.º 1:824, excepto no que respeita á linha do Douro.

**Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta
Apeadeiro de Villa Fernando — Serviço provisorio de mercadorias**

Desde 18 de Março de 1910, o apeadeiro de Villa Fernando fica habilitado a fazer serviço de grande e pequena velocidade, interno e combinado. Não serão expedidos nem recebidos volumes de peso indivisivel superior a 100 kilos.

Os expedidores coadjuvarão a pesagem e a conducção dos volumes para o local onde devem ser carregados.

Os preços applicaveis são os resultantes das estações immediatas (Guarda ou Cerdeira), conforme o sentido da remessa.

Para o transporte de mercadorias por wagons completos com destino á via descendente ou d'ella provenientes, continua em vigor o Aviso ao Publico de 30 de Novembro de 1908.

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Arrendamento do local onde se acha installado o buffete da estação de Lisboa (Terreiro do Paço)

No dia 26 de março pela 1 e meia horas da tarde, na repartição do serviço do movimento, no Barreiro, perante o respectivo engenheiro chefe do serviço terá lugar o concurso para o arrendamento do local onde se acha installado o buffete da estação de Lisboa (Terreiro do Paço). O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de cinco mil duzentos e cincoenta réis.

A base de licitação é a renda actual de duzentos e dez mil réis por anno. Os concorrentes podem enviar em carta fechada para aquella repartição a sua proposta acompanhada de documento comprovativo de haverem effectuado o deposito provisorio.

As condições acham-se patentes na estação de Lisboa e na séde do mesmo serviço no Barreiro em todos os dias uteis desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Os concorrentes poderão comprovar com documento devidamente authenticado a sua idoneidade e competencia para gerir e manter um estabelecimento d'esta ordem, reservando-se a Direcção, na falta d'estes documentos, o direito de regeitar qualquer proposta ainda que seja a mais vantajosa.

Subtendendo-se que os concorrentes que hajam enviado as suas propostas em carta fechada, como acima se estabelece desistem de tomar parte na licitação verbal, quando a haja, e do direito de reclamarem acerca dos actos do concurso.

Fornecimento de terra para reforço d'aterros

Faz-se publico que no dia 22 de Março de 1910, pelas 12 horas do dia, na Secretaria da 2.ª Secção de Via e Obras, em Evora, perante o respectivo chefe, terá lugar a arrematação para o fornecimento de 1500^m3 de terra para reforço d'aterros entre as estações de Ameixial e Villa Vicosa.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 9\$750.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 10 da manhã ás 4 horas da tarde na Secretaria da 2.ª Secção de Via e Obras em Evora.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de vidros para caixilhos

No dia 28 de março pela 1 hora e meia da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de vidros para caixilhos de carruagens e fourgons.

As condições estão patentes na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edificio da estação de Santa Apolonia) 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 oleo de linhaça

No dia 21 do corrente mez, pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 10.000 kilos de oleo de linhaça crú.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edificio da estação de Santa Apolonia) 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.

AGENDA DO VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

CINTRA Hotel Netto.— Serviço de primeira ordem—Aposentos confortaveis e acaçados—Magnificas vistas de terra e mar—Sala de jantar para 150 pessoas—Magnifico parque para recreio—Iluminação electrica—Telefone n.º 15—Preços razoaveis—Proprietario: José Lopes Alves.

GUIMARÃES Grande Hotel do Toural.— Em Campo do Toural, 18.—Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcitaveis commodidades e acaço; tratamento de primeira ordem—Proprietario, Domingos Jose Pires.

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

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

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

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

PARIS Ad. Seghers.—Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc.—Rue Scribe, 7.

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

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

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

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuvada Justo M. Estievez.—Agente internacional de aduanas y transportes.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE MARÇO DE 1910

COMPANHIA REAL				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.			
Lisboa-R. Sacavem Lisboa-R.				Lisboa-R. Caldas Lisboa-R.				Lisboa-Móra Lisboa				Porto Barca d'Alva Porto							
7 12 7 55 9 27 10 11				7 32 12 40 6 20 11 19				8 2 2 30 6 8 1				7 50 3 14 8 3 12 57							
8 7 8 50 10 28 11 12				— — 1 55 6 53				5 20 12 4 3 51 10 24				a 12 p 4 15 11 20 6 55							
10 51 11 34 11 51 12 34				Lisboa-R. Figueira Lisboa-R.				Lisboa Villa Viçosa Lisboa				Regoa Barca d'Alva Regoa							
1 13 1 56 2 40 3 3				7 30 2 15 5 5 11 41				8 3 3 25 5 55 1				5 40 10 25 4 30 8 58							
2 28 3 11 4 47 5 29				3 45 2 13 — —				5 20 11 55 11 35 6 30				Regoa Pedras Salgadas Regoa							
3 27 4 10 5 45 6 29				Caldas Figueira Caldas				Lisboa Moura Lisboa				Regoa Villa Real Regoa							
4 41 5 24 7 1 7 45				1 — 7 15 3 5 9 24				8 3 3 55 5 20 1				6 55 8 18 4 5 5 18							
6 47 7 29 7 57 8 41				— — 7 58 1 45				5 20 2 55 8 30 6 30				Lisboa Faro Lisboa							
8 27 9 11 9 34 10 18				Amieira Figueira Amieira				a 7 25 q 3 35 a 7 15 m 3 35				Lisboa Villa Real Lisboa							
9 51 10 35 11 5 11 49				1 52 2 13 1 10 1 31				8 12 30 4 45 6 30				Lisboa Vila Real Lisboa							
Lisboa-R. Povoa Lisboa-R.				Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.				Lisboa Faro Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
9 51 10 49 7 32 8 30				11 51 1 10 5 38 6 57				a 7 25 q 3 35 a 7 15 m 3 35				8 12 30 4 45 6 30							
11 10 12 8 1 15 2 13				4 29 5 21 8 2 9 20				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.				Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
6 14 9 50 5 40 9 20				5 44 7 2 2 39 4 6				8 3 3 55 5 20 1				8 12 30 4 45 6 30							
d 6 10 10 47 10 8 1 2				12 33 1 56 6 18 7 45				5 20 2 55 8 30 6 30				8 12 30 4 45 6 30							
— — 11 3 3 45				— — 7 55 9 22				Lisboa Faro Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
Muge Vendas Novas Muge				Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.				Lisboa Faro Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
8 42 10 25 11 15 2 8				6 14 9 50 5 40 9 20				a 7 25 q 3 35 a 7 15 m 3 35				8 12 30 4 45 6 30							
3 5 7 16 8 15 10 28				d 6 10 10 47 10 8 1 2				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
Lisboa-R. Porto Lisboa-R.				Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
8 25 8 1 6 35 5 15				11 51 1 10 5 38 6 57				8 3 3 55 5 20 1				8 12 30 4 45 6 30							
a 9 45 3 18 a 8 50 2 40				4 29 5 21 8 2 9 20				5 20 2 55 8 30 6 30				8 12 30 4 45 6 30							
1 46 12 26 3 6 12 33				5 44 7 2 2 39 4 6				Lisboa Faro Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
a 5 30 11 17 a 5 10 50				12 33 1 56 6 18 7 45				a 7 25 q 3 35 a 7 15 m 3 35				8 12 30 4 45 6 30							
d 6 10 c 11 33 8 45 6 25				— — 7 55 9 22				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
9 30 7 31 — —				Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
Figueira Porto Figueira				Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
7 20 1 47 9 30 3 44				6 14 9 50 5 40 9 20				8 3 3 55 5 20 1				8 12 30 4 45 6 30							
Aveiro Porto Aveiro				Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
3 54 6 34 5 59 8 37				d 6 10 10 47 10 8 1 2				5 20 2 55 8 30 6 30				8 12 30 4 45 6 30							
Ovar Porto Ovar				Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
7 30 9 2 5 19 6 58				6 14 9 50 5 40 9 20				8 3 3 55 5 20 1				8 12 30 4 45 6 30							
10 20 11 58 7 8 8 38				d 6 10 10 47 10 8 1 2				Lisboa Faro Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
5 35 7 15 3 30 5 5				— — 11 3 3 45				a 7 25 q 3 35 a 7 15 m 3 35				8 12 30 4 45 6 30							
Espinho Porto Espinho				Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.				Lisboa Faro Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
7 8 2 8 11 9 7				6 14 9 50 5 40 9 20				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
9 35 10 35 12 31 1 32				d 6 10 10 47 10 8 1 2				8 3 3 55 5 20 1				8 12 30 4 45 6 30							
3 27 4 30 7 48 8 45				— — 11 3 3 45				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
9 5 10 7 12 10 1 5				Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
Coimbra Louzã Coimbra				Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
5 25 6 54 7 10 8 39				6 14 9 50 5 40 9 20				8 3 3 55 5 20 1				8 12 30 4 45 6 30							
11 25 12 44 1 55 3 8				d 6 10 10 47 10 8 1 2				Lisboa Faro Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
Coimbra Figueira Coimbra				Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.				Lisboa Faro Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
6 42 8 21 a 5 55 7 40				6 14 9 50 5 40 9 20				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
4 10 6 10 11 10 12 47				— — 11 3 3 45				8 3 3 55 5 20 1				8 12 30 4 45 6 30							
— — 9 55 11 24				Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
Lisboa-R. Cintra Lisboa-R.				Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
6 35 7 56 5 3 6 5				6 14 9 50 5 40 9 20				8 3 3 55 5 20 1				8 12 30 4 45 6 30							
8 9 4 6 43 7 45				d 6 10 10 47 10 8 1 2				Lisboa Faro Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
10 19 11 21 7 26 8 40				— — 11 3 3 45				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
a 11 45 12 20 a 8 35 9 5				Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
12 29 1 27 8 43 9 45				6 14 9 50 5 40 9 20				8 3 3 55 5 20 1				8 12 30 4 45 6 30							
2 20 3 27 10 37 11 38				d 6 10 10 47 10 8 1 2				Lisboa Faro Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
a 4 35 5 10 12 41 1 42				— — 11 3 3 45				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
4 55 6 2 2 39 3 40				Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
5 37 6 41 a 3 35 4 13				6 14 9 50 5 40 9 20				8 3 3 55 5 20 1				8 12 30 4 45 6 30							
6 15 7 24 a 4 30 5 37				d 6 10 10 47 10 8 1 2				Lisboa Faro Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
8 19 9 27 a 5 28 5 28				— — 11 3 3 45				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
a 9 37 10 21 7 8 8 3				Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
11 12 8 8 32 9 30				6 14 9 50 5 40 9 20				8 3 3 55 5 20 1				8 12 30 4 45 6 30							
12 20 1 30 10 32 11 33				d 6 10 10 47 10 8 1 2				Lisboa Faro Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
Lisboa-R. Badajoz Lisboa-R.				Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
10 27 8 55 a 6 15 2 40				6 14 9 50 5 40 9 20				8 3 3 55 5 20 1				8 12 30 4 45 6 30							
8 27 7 7 6 15 5 15				d 6 10 10 47 10 8 1 2				Lisboa Faro Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
— — 5 55 12 33				— — 11 3 3 45				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
Lisboa-R. Val. d'Ale. Lisboa-R.				Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
10 27 6 33 j 6 a 11 45				6 14 9 50 5 40 9 20				8 3 3 55 5 20 1				8 12 30 4 45 6 30							
a 7 25 12 51 7 20 2 40				d 6 10 10 47 10 8 1 2				Lisboa Faro Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
8 — 7 6 7 20 5 15				— — 11 3 3 45				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
— — 4 49 12 33				Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
Lisboa-R. Guarda Lisboa-R.				Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
10 27 11 a 4 20 2 40				6 14 9 50 5 40 9 20				8 3 3 55 5 20 1				8 12 30 4 45 6 30							
8 27 9 55 a 4 20 5 15				d 6 10 10 47 10 8 1 2				Lisboa Faro Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
9 30 9 55 3 12 33				— — 11 3 3 45				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
Lisboa-R. Evora C. Branco				Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
6 49 7 24 7 50 8 35				6 14 9 50 5 40 9 20				8 3 3 55 5 20 1				8 12 30 4 45 6 30							
Lisboa Evora Lisboa				Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.				Lisboa Moura Lisboa				Lisboa Vila Real Lisboa							
6 10 10 46 6 10 24				6 14 9 50 5 40 9 20				8 3 3 55 5 20 1				8 12 30 4 45 6 30							

VERNET-LES-BAINS O Paraizo dos Pyreneos

Estação thermal e climaterica (alt. 650 m.) aberta todo o anno. Aguas sulfurosas-sodicas (14º a 66º). Tratamento dos Rheumatismos, Gotta, Nevroses, Affecções respiratorias (não tuberculosas) e Convalescências. Estabelecimentos hydrotherapicos modernos em comunicação directa com os hotéis mais confortaveis a preços moderados. Casino, theatro, jogos diversos, grande parque particular. Excursões. Envia-se franco a brochura illustrada em francez ou espanhol a quem a pedir aos srs. Henry Burnay e C.^a, 10, rua dos Fanqueiros, Lisboa, ou ao estabelecimento thermal de VERNET-LES-BAINS (P. O.) FRANÇA. Falla-se e responde-se á correspondencia em portuguez.



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

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

8.^a AMPLIAÇÃO À TARIFA ESPECIAL P N.º 11

DE

PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 25 de fevereiro de 1910)

A partir de 15 de março de 1910, a tarifa especial P n.º 11, de pequena velocidade, em vigor desde 5 de agosto de 1904. para transporte de varias mercadorias entre estações das duas rêdes, é ampliada como se segue:

PREÇO POR TONELADA (RÉIS)

Da estação abaixo às de Aveiro a Porto-Campanhã ou vice-versa	5. ^a série			6. ^a série			8. ^a serie		
	Sul e Sueste	Companhia Real	Total	Sul e Sueste	Companhia Real	Total	Sul e Sueste	Companhia Real	Total
Fonte	440	4\$130	4\$570	380	1\$720	2\$100	380	2\$120	2\$500

Da estação abaixo às da frente ou vice-versa	Caldas da Rainha à Figueira da Foz			Pampilhosa		
	8. ^a série — Secções 1. ^a e 3. ^a			9. ^a série		
	Sul e Sueste	Companhia Real	Total	Sul e Sueste	Companhia Real	Total
Fonte	400	2\$100	2\$500	380	1\$960	2\$340

Lisboa, 5 de fevereiro de 1910.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.

Exped. n.º 1:390



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

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

9.^a AMPLIAÇÃO À TARIFA ESPECIAL P N.º 11

DE

PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 18 de fevereiro de 1910)

Desde 15 de março de 1910, as rubricas figos seccos em caixas e figos seccos em táras não designadas, incluídas na secção 9.^a da tarifa especial P. n.º 11, de pequena velocidade, combinada com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, em vigor desde 5 de agosto de 1904, serão substituídas pela seguinte rubrica: **Figos seccos**, correspondendo-lhe o grupo 4, 7.^a série, carga minima do wagon completo: 10 toneladas.

Em tudo que não seja contrario ás disposições da presente, ficam em vigor as condições da referida tarifa P. n.º 11, bem como as suas ampliações.

Lisboa, 15 de fevereiro de 1910.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira

Exped. n.º 1390