

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Contém uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e de 30 de março de 1909, do MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

## Premiada nas exposições

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898

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

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

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

## REDACTORES

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

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

Secretario da redacção, **Christiano Tavares**, tenente de cavallaria

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



Redacção, Administração e Typographia  
48 — Rua Nova da Trindade, 1.º — Lisboa

Telefone n.º 27 — Endereço telegraphico: CAMIFERRO

## PREÇOS DE ASSIGNATURA

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

ALLEMANHA .....	14,40 marcos	ESTADOS UNIDOS .....	3 dollars
AUSTRIA.....	9 florins	FRANÇA.....	18 francos
BELGICA.....	18 francos	INGLATERRA.....	14 sc. 6 p.
BRAZIL (moeda fraca).....	15\$000 réis	ITALIA.....	18 liras
CHINA.....	7 dollars	JAPÃO .....	7 yens
DINAMARCA, NORUEGA E SUECIA.....	13 Kronas	RUSSIA .....	6 rublos
ESPANHA .....	18 pesetas	SUISSA.....	18 francos

VENDA AVULSO: Até á publicação do seguinte, numero simples 120 réis  
anexos 10 réis por folha; atrazado o duplo

## ANNUNCIOS

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

# INDICE

DOS

## ARTIGOS E SECÇÕES DO 22.º ANNO = 1909

Africa do Sul, 234, 266, 280, 296 e	326	Cincoçtenario dos caminhos de		Emprestimo (O) dos Caminhos de	
Alcoolismo (O) e os Caminhos de	331	ferro (A proposito do) 7, 21, 38, 55,		ferro, por <i>J. Fernando de Souza</i> ♦	81
ferro.....	331	70, 89, 103, 119, 135, 151, 167, 183,		Estado e Companhias, por <i>J. Fernan-</i>	
Almanack Bertrand.....	347	199, 216, 231, 247, 263, 279, 295 e	310	do de Souza.....	♦ 97
André Leproux, 166, 227 e.....	228	Comboio (um) fugitivo.....	139	Estatistica de 1907 das linhas da	
Anuario (O) Commercial.....	91	Comboios de recreio.....	215	Companhia Real, por <i>J. Fernando</i>	
<b>Arrematações:</b> 15, 31, 47, 79, 95,		Commemoração do dia.....	33	de Souza.....	♦ 193
111, 143, 159, 175, 208, 223, 239,		<b>Commercio Portuguez:</b> 27, 75, 107,		Estatistica de 1907 das linhas do	
271, 303, 319, 335, 367 e.....	383	123, 139, 155, 171, 203, 220, 235,		Minho e Douro, por <i>J. Fernando</i>	
Arsenal (O) da Mariuba, por <i>J. Fernan-</i>		268, 331 e.....	364	do de Souza, ♦ 145 e.....	♦ 161
do de Souza ♦ 34 e.....	♦ 63	Companhia dos Ascensores.....	40	Estradas (As) no futuro, por <i>Mello</i>	
Assembleia da Companhia Real,		Companhia Atravéz d'Africa — Re-		de Mattos.....	275
171, e.....	185	latorio do Conselho de Administra-		Estudo sobre a mudança d'horario	
Associação (A) internacional perma-		ção e parecer do Conselho Fiscal, 14,		do comboio <i>sud-express</i> — Relato-	
nente dos Congressos de Navega-		ção, 14, 30, 46, 62, 78, 94, 110, 142,		rio apresentado e aprovado pela	
ção, por <i>Mello de Mattos</i> .....	244	158, 366 e.....	382	S. P. P. por <i>L. de Mendonça e Costa</i>	84
Associações (As) para o progresso		Companhia da Beira Alta — Relato-		Europa (Da) ao Pacifico.....	10
das sciencias, por <i>Mello de Mattos</i>	267	rio do Conselho de Administração		Evora a Reguengos, por <i>J. Fernando</i>	
Associação Commercial do Porto...	235	e parecer do Conselho Fiscal, 174,		de Souza, ♦ 273 e.....	♦ 321
Atravéz da Noruega.....	373	190, 206, 222 e.....	238	Excursão de engenheiros.....	167
<b>Automobilismo:</b> 10, 43, 75, 123, 169,		Companhia de Benguela (illustrado)	374	Excursão (Uma) a Traz-os-Montes,	
185, 219, 251, 299, 330 e.....	363	Companhia dos Caminhos de Ferro		por <i>Mello de Mattos</i> , 164 e.....	179
Automoveis taximetros.....	343	do Norte de Espanha.....	171	Exposição de aeronautica.....	107
Comboios automoveis.....	25	Companhia de Guimarães.....	139	Exposição (A) internacional de	
Exposição de automoveis em Paris	35	Companhia Nacional dos Caminhos		transportes de Buenos Ayres....	158
Avencas e fetos.....	378	de Ferro.....	140	Exposição de quadros.....	121
<b>Aviação e aerostação:</b> 219, 234,		Companhia Real dos Caminhos de		Festas (As) de Sevilha.....	102
250, 267, 298, 315, 329, 363 e....	376	Ferro Atravéz d'Africa.....	154	Francisco Maximo d'Abreu.....	313
<b>Aviões de serviço:</b> 15, 31, 47, 63,		Companhia Real dos Caminhos de		Freio (O) de vacuo automatico de	
79, 94, 111, 126, 143, 159, 175, 191,		ferro Portuguezes — Relatorio do		acção rapida para comboios de	
223, 239, 255, 271, 286, 302, 319,		Conselho de Administração, 191,		mercadorias, por <i>Mello de Mattos</i> ...	355
335 e.....	367	207, 223, 239, 251, 270, 286, 302, e	318	Função (A) moral dos Caminhos de	
Barreiro a Cacilhas, por <i>J. Fernan-</i>		Concursos.....	63	ferro.....	71
do de Souza.....	♦ 49	Concurso (O) de Reims.....	265	Funicular (O) de Grasse.....	378
Barreiras automaticas.....	70	Concursos hygienicos, por <i>Mello de</i>		Guide d'Espagne et Portugal.....	183
Basculas divisoras (illustrado)....	122	<i>Mattos</i> .....	359	Grande (Uma) viagem circulatoria...	373
Bibliographia, por <i>Mello de Mattos</i> ,		Conferencia ferroviaria.....	363	Grandes (As) velocidades.....	334
52, 99, 117 e.....	149	Congresso internacional de Cami-		Honra (Em) d'um morto.....	363
Bilhetes kilometricos em Espanha...	362	nhos de ferro, 155 e.....	327	Horario (O) de Cintra.....	360
<b>Boletim Commercial e financeiro,</b>		Conferencia internacional ferrovia-		Horario do <i>sud-express</i> , 148 e.....	162
12, 27, 44, 60, 76, 92, 108, 124,		ria.....	423	Hulha negra, hulha branca e hulha	
140, 156, 172, 188, 204, 220, 236,		Congresso Internacional de turismo	314	verde, por <i>Mello de Mattos</i> .....	371
252, 268, 284, 300, 316, 332, 348		Construção e constructores, por		Hygiene dos vagões.....	219
364 e.....	380	<i>Mello de Mattos</i> , 36 e.....	67	Ideal (O) do turista.....	251
Caminho de ferro de Lourenço Mar-		Construções em terrenos sujeitos a		India (A) ao pé da porta.....	26
ques.....	24	abalos sísmicos, por <i>Mello de</i>		Industria (A) allemã de locomoveis	123
Caminho de ferro de S. Gothardo..	75	<i>Mattos</i> .....	134	Industria (A) e a Engenbaria, por	
Caminho de ferro secundario de Sa-	38	Contra a collisão dos comboios....	378	<i>Mello de Mattos</i> .....	298
lamanca.....	38	Contractos tarifarios.....	♦ 429	Instrução do pessoal ferroviario...	379
Caminho (O) de ferro de Tauern...	249	Convenção Mocambique-Transwaal	250	José Miguel da Costa, por <i>Miguel</i>	
Caminhos (Os) de ferro e a sessão		Cotações nas bolsas portugueza e		<i>Queriol</i> .....	58
parlamentar, por <i>J. Fernando de</i>		estrangeiras, 13, 28, 45, 61, 77, 93,		Juan (D.) de Bona.....	231
<i>Souza</i> .....	♦ 289	109, 125, 241, 157, 173, 189, 205,		Linha Budapesth-Constantinopla...	121
Caminhos (Os) de ferro da Argentina	106	221, 237, 253, 269, 285, 301, 317,		Linha (A) de Cezimbra, por <i>J. Fernan-</i>	
Caminhos (Os) de ferro do Brazil..	379	333, 365 e.....	381	do de Souza, ♦ 237 e.....	♦ 353
Caminhos (Os) de ferro do Canadá	121	Culto (O) da bandeira.....	9	Linha (A) de circumvallação do	
Caminhos (Os) de ferro do Estado		Defesa dos comboios.....	282	Porto.....	325
Belgas.....	361	Depuração das aguas de alimenta-		Linha (Uma) ferrea maritima.....	75
Caminhos de ferro de cremalheira e		ção (illustrado).....	200	Linha (A) dos Grandes Lagos.....	315
sua applicação no nosso paiz....	359	Desgracas no Ribatejo.....	188	Linha (A) de Konia a Kasima.....	154
Caminhos de ferro de Orleans e do		Diario (O) de Noticias — Natal de 1908	11	Linha (A) da Madeira.....	248
Meio-Dia da França.....	102	Directoria da Companhia Real.....	324	Linha (A) mais cara do mundo....	74
Caminhos (Os) de ferro hugaros..	106	Duas pontes de cimento armado, por		Linha (A) do Monte Branco.....	283
Caminhos (Os) de ferro em Ingla-		<i>Mello de Mattos</i> .....	196	Linha (A) de Portalegre, por <i>J. Fernan-</i>	
terra.....	321	<b>Electricidade:</b>		do de Souza.....	♦ 177
Caminhos (Os) de ferro peruvianos	169	Electrificação das linhas ferreas		Linha (A) do S. Gothardo.....	121
Caminhos de ferro do Sul e Sueste	263	na Austria.....	313	Linha (A) do Sado, por <i>J. Fernando</i>	
Caminhos de ferro na Suissa.....	23	Iluminação electrica nos com-		do de Souza.....	♦ 257
Caminhos de ferro da Swazilandia,		boios.....	334	Linha (A) do isthmo de Tenantepec	299
198 e.....	232	Lampadas electricas (illustrado)..	298	Linha (A) transandina.....	362
Caminhos de ferro do Transwaal..	362	Telegrafo nos comboios.....	282	Linha do Valle do Tamega.....	104
Caminhos (Os) de ferro turcos....	41	Telegrafos (Os) sem fios nos com-		Linha (A) de Vernet les Bains....	317
Caminhos (Os) de ferro de Venezuela	74	boios.....	283	Linhas (As) do Alto Minho, por <i>J.</i>	
Carruagens (As) leito da Companhia		Tracção electrica: 9, 59, 106, 154,		<i>Fernando de Souza</i> .....	♦ 17
d'Orleans.....	26	170, 185, 234, 266, 299, 331 e....	379	Linhas (As) belgas secundarias....	43
Carta de França.....	358	Tremvias (Os) electricos na Eu-		<b>Linhas estrangeiras:</b> Africa, 366.	
<b>Carteira dos accionistas:</b> 41, 60,		ropa.....	41	Allemanha, 78, 142, Argentina,	
76, 108, 124, 140, 156, 172, 188,		Tremvias (Os) nos Estados Unidos	362	110, 171, 222, 270, 335, 366, Aus-	
204, 220, 252, 268, 284, 300, 316,		Tremvias (Os) no Japão.....	26	tria, 366, Belgica, 41, 254, 335, 366,	
332, 364 e.....	380	Tremvias (Os) de Shaesbeck....	42	382, Bolivia, 30, Brazil 45, 222, 254,	
Casa Catalã.....	347	<b>Elementos estatisticos dos Caminhos</b>		270, 335, 366, Bulgaria, 366, Chile,	
Cidades (As) arruinadas, por <i>Mello</i>	87	de ferro do continente de Portu-		335, China, 254, 382, Dinamarca,	
de Mattos.....	87	gal de 1877-1907 por <i>J. Fernan-</i>		45, 158, Espanha, 14, 30, 45, 59, 78,	
Cidade Moderna, por <i>Mello de Mattos</i>	211	do de Souza.....	♦ 369	110, 138, 171, 190, 222, 251, 270,	

# INDICE

<p>284, 300, 335, 366, 382. Estados Unidos, 284, 300, 335. França, 11, 30, 59, 110, 158, 254, 270, 284, 300, 335, 350, 382. Grecia, 284. Guiné franceza, 30. Hollanda, 110. Inglaterra, 110, 222, 300. Italia, 300, 382. Madagascar, 78. Mexico, 366. Russia, 11, 142, 284, 300, 335. São, 335, 382. Suissa, 270. Turquia, 11, 270, 300, 335 e..... 350</p> <p>Linhas (As) ferreas colonias..... 56</p> <p>Linhas ferreas espanholas..... 10</p> <p>Linhas (As) ferreas europeias de 1908..... 38</p> <p>Linhas (As) ferreas da Indo-China..... 379</p> <p><b>Linhas portuguezas:</b> 10, 30, 43, 59, 78, 92, 107, 123, 139, 154, 170, 188, 203, 220, 236, 252, 268, 283, 299, 318, 334, 350 364 e..... 380</p> <p>Linhas (As) transpyrinaicas..... 26</p> <p>Locomotivas (Las) Compound de Lion Olivares..... 232</p> <p>Locomotiva electrica com turbo gerador..... 378</p> <p>Locomotivas a vapor sem fogo..... 328</p> <p>Lucien Guillaume Mathiote..... 279</p> <p>Mais uma medalha..... 150</p> <p>Mappa de Portugal..... 364</p> <p>Melhoramento (Um) no Estoril..... 234</p> <p>Melhoramentos na estação de Lisboa-Rocio..... 25</p> <p>Metropolitano (O) de Paris 298 e..... 379</p> <p>Mudança do <i>Sud-Express</i>..... 72</p> <p>Nafta (A) nas locomotivas..... 297</p> <p>Negocios (Os) da Companhia Real..... 202</p> <p>Notas estatisticas..... 39</p> <p><b>Notas de viagem:</b></p> <p>V. Aveiro—Fermentellos—Agueda—Angeja—Espinho..... 8</p> <p>VI. Entre-os-Rios—Arouca..... 22</p> <p>VII. Molêdo—Villa Real—Pedras Salgadas..... 40</p> <p>VIII. Vidago—Chaves..... 56</p> <p>IX. Verin—Orense—A linha das Asturias..... 73</p> <p>X. Leon—Oviêdo—Gijon..... 90</p> <p>XI. Santander—Bilbao..... 104</p> <p>XII. De Bilbao a S. Sebastião—Biarritz—Pau—Eaux Bonnes..... 120</p> <p>XIII. Arcachon—Angoulême—Poitiers..... 137</p> <p>XIV. Tours—Amboise—Blois—Chambord—Cheverny—Beauregard—Romo antin..... 152</p> <p>XV. Londres..... 167</p> <p>XVI. A cidade Branca..... 184</p> <p>XVII. De Limoges a Narbonne—De Narbonne a Perpignan—Vernet..... 201</p> <p>XVIII. Vernet les Bains..... 217</p> <p>I. (Nova série) O Porto..... 233</p> <p>II. A linha do Valle do Vouga—Albergaria..... 248</p> <p>III. O Porto e o <i>Sud-Express</i>..... 264</p> <p>IV. Cinq Mars—Angers—Nantes..... 280</p> <p>V. Guerande—Croisic e La Baule..... 296</p> <p>VI. Vannes—Sant'Anna d'Auray—Carnac—Quiberon—Pont Aven—Concarneau..... 342</p> <p>VII. A cidade mais bretã da Bretanha..... 327</p> <p>VIII. Audierne e a Ponta de Raz..... 345</p> <p>IX. De Chateaulin a Brest—A ponta do Finisterra..... 360</p> <p>X. Plougastel—Perros Guirec..... 376</p> <p>Nova (Uma) ordem..... 406</p> <p>Novas linhas suissas..... 282</p> <p>Novo (O) material da linha da Beira Alta, por <i>J. Fernando de Souza</i>..... 413</p> <p>Novo (O) material da Companhia do Norte de Espanha..... 363</p> <p>Novo (O) paquete «Hollandia»..... 74</p> <p>Novo (Um) restaurante..... 346</p> <p>Obras (As) n'um troço do metropolitano, por <i>Mello de Mattos</i>..... 323</p> <p>Omnibus voadores..... 314</p> <p>Orgamento (O) da Companhia Real Para comparar..... 329</p> <p>Para o Ribatejo, 172 e..... 204</p> <p>Paris subterranea..... 283</p>	<p>Pessoal (O) dos Caminhos de ferro do Estado..... 130</p> <p>Planos (Os) financeiros do sr. H. C. Ferreira, por <i>Mello de Mattos</i>..... 306</p> <p>Ponte (Uma) de cimento armado..... 348</p> <p>Ponte (Uma) gigante..... 331</p> <p>Ponte (A) do Pocinho (illustrado) por <i>Mello de Mattos</i>..... 292</p> <p>Porto e Caminhos de ferro de Lourenço Marques, 251 e..... 264</p> <p>Porto de Leixões, por <i>J. Fernando de Souza</i>, ♦ 209, ♦ 225 e..... ♦ 241</p> <p>Praia das Maças (illustrado)..... 215</p> <p>Preço (O) dos electricos..... 311</p> <p>Primeiro (Ao) de Janeiro..... 249</p> <p>Pró (Em) do turismo..... 348</p> <p>Problema (O) economico..... 42</p> <p>Progressos (Os) da navegação aerea..... 58</p> <p>Projecto de lei..... 275</p> <p><b>Publicações recebidas:</b> 139, 170 e Ramal de Aldegallega e Montemor Ramal de Montemor-o-Novo (illust.)..... 277</p> <p><b>Receitas dos Caminhos de ferro</b> portuguezes e espanhoes, 43, 29, 45, 61, 77, 93, 109, 125, 141, 157, 173, 189, 205, 221, 237, 250, 269, 285, 301, 317, 333, 349 365 e..... 381</p> <p>Reconstrução (A) de Benavente..... 138</p> <p>Record (Um) ferroviario..... 361</p> <p>Record (O) dos transatlanticos..... 27</p> <p>Réde (A) do centro, por <i>J. Fernando de Souza</i>..... ♦ 305</p> <p>Réde (A) ferroviaria da China..... 57</p> <p>Reivindicando..... 246</p> <p>Relatorio sobre Caminhos de ferro (illustrado), por <i>J. Fernando de Souza</i>, 2 e..... 19</p> <p>Resgate (O) da linha do Simplão..... 121</p> <p>Reunião de engenheiros industriaes..... 362</p> <p>Serviço de Banhos..... 182</p> <p>Serviço (Um) difficil..... 348</p> <p>Serviço (Um) modelo..... 249</p> <p>Serviços de correspondencia 115 e..... 147</p> <p>Sete de maio de 1853..... 151</p> <p>Signaes em tempo de nevoeiro..... 283</p> <p>Socorro para o Ribatejo, 220 152 e..... 268</p> <p>Solidariedade humana..... 107</p> <p>Substituição (A) de uma ponte em 68 minutos..... 109</p> <p>Sindicato Agricola de Mirandella..... 43</p> <p><b>Tarifas de transporte:</b> 5, 38, 70, 87, 102, 116, 134, 163, 181, 198, 215, 228, 246, 263, 325, 343, 358 e..... 373</p> <p>Terremoto (O) da Calabria e as linhas ferreas..... 26</p> <p>Triangulo de linhas subterraneo..... 379</p> <p>O tunel do Detroit River..... 314</p> <p>Tunnel (O) de Retschberg..... 75</p> <p>Unificação da exploração das linhas ferreas, por <i>Vasconcellos Porto</i>..... ♦ 2</p> <p>Valença a Monsão..... 217</p> <p>Viação (A) em Lisboa..... 5</p> <p>Viagens commodas ao Bussaco..... 249</p> <p>Viagens em França..... 124</p> <p>Viagens de recreio pelo Mediterraneo e Levante..... 106</p> <p>Viagens no paiz..... 164</p> <p>Viagens de verão..... 182</p> <p>Vigessimo segundo anno..... 1</p>	<p>Torres Vedras á Figueira e Alfarellos, 69 e..... 101</p> <p>Valle do Sado, 340, 343 e..... 357</p> <p>Valle do Vouga, 54, 69, 101, 116, 133, 294, 340 e..... 325</p> <p style="text-align: center;"><b>Diversos</b></p> <p>Emprestimo de 1909..... 87</p> <p>Criação da Direcção de Estudos de Caminhos de ferro..... 69</p> <p>Pessoal, 5 e..... 343</p> <p style="text-align: center;"><b>TARIFAS DE TRANSPORTE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Distribuidas com os n.ºs abaixo</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Companhia Real</b></p> <p style="text-align: center;"><i>Grande velocidade:</i></p> <p>N.º 7 (Ampliação) Bilhetes de ida e volta..... 528</p> <p>P. n.º 4—Bilhetes de excursão..... 545</p> <p>Internacional n.º 203—Bilhetes de ida e volta..... 511</p> <p>Idem n.º 306—Cavallos para França..... 522</p> <p>„ n.º 307—Passag.ros para França..... 521</p> <p>„ n.º 308—Viagens de excursão..... 522</p> <p style="text-align: center;"><i>Pequena velocidade:</i></p> <p>N.º 8 (Ampliação) adubos..... 528</p> <p>P. H. F. n.º 4—Mercadorias para França..... 507</p> <p>Internacional n.º 302—Mercadorias..... 528</p> <p>Idem n.º 303—Mobilias em carros..... 523</p> <p>„ n.º 304—Automoveis e car-ruagens..... 523</p> <p>„ n.º 305—Idem..... 523</p> <p style="text-align: center;"><b>Diversos</b></p> <p>Ampliação de varias tarifas da Companhia Real ás linhas do Valle do Vouga e Valle do Tamega..... 513</p> <p>Apeadeiro da Matta..... 519</p> <p>Ramal de Montemor..... 522</p> <p>Automoveis..... 524</p> <p>Serviço directo com o Sul e Sueste..... 526</p> <p style="text-align: center;"><b>Sul e Sueste</b></p> <p style="text-align: center;"><i>Grande velocidade:</i></p> <p>B. (Ampliação) bilhetes assignatura..... 514</p> <p>N.º 5—(Ampl.) Ramal d'Aldegallega..... 505</p> <p>N.º 8—(Ampl.) Ramal d'Aldegallega..... 505</p> <p>N.º 7—(Ampliação) Bilhetes de ida e volta, 508, 522 e..... 528</p> <p>N.º 3—(Ampl.) Ramal d'Aldegallega..... 505</p> <p style="text-align: center;"><i>Pequena velocidade:</i></p> <p>N.º 1—(Ampliação) Taras vazias, 505 e..... 520</p> <p>N.º 2—(Ampliação) Liquidos..... 505</p> <p>N.º 3—(Ampliação) Madeiras..... 505</p> <p>N.º 5-A—Gado..... 507</p> <p>N.º 5-B—Gado suino..... 522</p> <p>N.º 8—(Ampliação) Materiaes de construção e outros, 505 e..... 511</p> <p>N.º 9—(Ampliação) Drogas..... 505</p> <p>N.º 10—(Ampliação) Linho, juta etc..... 505</p> <p>N.º 11—(Ampliação) Farinhas, cereaes, 511 e..... 518</p> <p>N.º 12—(Ampliação) Palha, feno, etc..... 505</p> <p>N.º 13—(Ampliação) Carvão, cascos, 505, 511 e..... 516</p> <p>N.º 15—Transportes fluviaes, 516 e..... 525</p> <p>N.º 16—Ramal das Lezírias..... 527</p> <p>C. F. E. n.º 1—Liquidos..... 510</p> <p>P. n.º 9—Mercadorias diversas..... 512</p> <p>P. n.º 11—Madeiras..... 522</p> <p style="text-align: center;"><b>Diversos</b></p> <p>Ramal de Montemor-o-Novo, 522 e..... 525</p> <p>Serviço directo com a Comp. Real..... 526</p> <p style="text-align: center;"><b>Minho e Douro</b></p> <p style="text-align: center;"><i>Pequena velocidade:</i></p> <p>C. F. E. n.º 1—Liquidos..... 510</p> <p style="text-align: center;"><b>Beira Alta</b></p> <p style="text-align: center;"><i>Grande velocidade:</i></p> <p>N.º 7—Bilhetes de ida e volta..... 518</p> <p style="text-align: center;"><i>Pequena velocidade:</i></p> <p>N.º 1—5 (ampliação) Pedra..... 505</p> <p>N.º 2—6 (ampliação) Liquidos..... 522</p> <p>N.º 13—(ampliação) Volumes em 2 vagões..... 526</p> <p>N.º 3—(B. S. 12 Casca de pinho)..... 509</p>
--	---	---

## PARTE OFFICIAL

### Legislação por linhas

Alto Minho, 198 e.....	214
Atravez d'Africa.....	213
Beira Baixa.....	102
Benguella, 37, 51 e.....	214
Carris de ferro do Porto, 132 e.....	343
Evora a Reguengos, 295 e.....	310
Foz-Tua a Mirandella, 69 e.....	246
Guimarães.....	214
Leste.....	310
Mirandella a Bragança, 37, 69 e.....	246
Norte.....	69
Portalegre, 340, 343 e.....	357
Portimão a Lagos.....	246
Porto á Povoá e Famalicão.....	197
Regoa a Chaves, 214 e.....	358
Santa Comba a Vizeu, 69 e.....	245

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

1.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 505

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

Engenheiro-consultor  
Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO, Engenheiro

Proprietario-director  
L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção  
CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor dos Caminhos de ferro — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro

COMPOSIÇÃO  
Tipog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*  
IMPRESSÃO  
T. do Sequeiro das Chagas, 16-A

LISBOA, 1 de Janeiro de 1909

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

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste.— 1.ª Ampliações ás tarifas especiaes P. N.º 3 e N.º 5 e 8 de g. v. e ás N.º 1, 2 e 3 de p. v.; 3.ª ampliação á N.º 8 p. v.; 4.ª ampliações ás N.º 9 e 10 p. v.; 2.ª ampliação á N.º 11 p. v.; 1.ª ampliação á N.º 12 p. v.; 2.ª ampliação á N.º 13 p. v.  
Beira Alta.— 5.ª ampliação á tarifa especial N.º 5 p. v.

## SUMMARIO

	Paginas
Vigessimo segundo anno.....	1
Unificação da exploração das linhas ferreas, por Vasconcellos Porto.....	2
Relatorio sobre caminhos de ferro (illustrado).....	2
Parte official—Portaria de 10 de dezembro do Ministerio das Obras Publicas	5
Tarifas de transporte.....	5
A viação em Lisboa.....	5
A proposito do Cincoentenario — L.....	7

Notas de viagem—V—Aveiro—Cidade do canaes—Costa Nova—Fermentellos, Agueda, Angeja—Espinho e os maos hotels—As aguas de S. Vicente...	8
O culto da bandeira.....	9
Tração electrica.....	9
Automobilismo.....	10
Linhas ferreas espanholas.....	10
Companhia dos Ascensores.....	10
Da Europa ao Pacifico.....	10
Linhas portuguezas—Estação do Carregueiro—Estação da Livração—Móra a Ponte de Sôr.....	10
Linhas estrangeiras—Espanha—Franca—Belgica—Russia—Turquia.....	11
«O Diário de Noticias» — Natal de 1908.....	11
Brindes e calendarios.....	11
Parte financeira.....	11
Carteira dos Accionistas.....	11
Boletim Commercial e Financeiro.....	12
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	13
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	13
Companhia Através d'Africa — Relatorio do Conselho de Administração (continuação).....	14
Arrematações.....	15
Avisos de serviço.....	15
Agenda do Viajante.....	16
Horario dos combolos.....	16

## 22.º ANNO

COMPLETOU o vigessimo primeiro anno da sua existencia a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

No homem, é esta a idade considerada pelo codigo como a de perfeito conhecimento das cousas, do pleno desenvolvimento da razão, aquella em que a sua individualidade se marca e accentua.

E é com plena satisfação e sem falsa modestia que invocamos a nossa infancia, a nossa adolescencia e a nossa puberdade como testemunho da correção com que sempre procedemos com os nossos collegas, e da boa vontade com que procuramos satisfazer a missão que nos impozemos para com os nossos leitores.

Todos os assuntos que directamente se ligam com interesses ferroviarios foram tratados nas columnas da *Gazeta* em artigos firmados com os nomes mais competentes.

Todos os assuntos geraes que pódem interessar a collectividade portugueza nós procurámos tratar com o desassombro e desinteresse que foram sempre a norma do nosso proceder.

E o que até agora temos sido esperamos continuar a sê-lo.

Tinhamos iniciado no principio do anno ultimo uma secção exclusivamente dedicada á electricidade.

A complexidade do assunto, as sucessivas inovações d'esta sciencia que todos os dias nos surpreende com inesperadas maravilhas, obrigaram-nos a reconhecer que o pouco espaço de que podemos dispôr não nos permitia dar a esta secção o desenvolvimento que ella precisava ter, embora o illustre engenheiro que a dirigia, o nosso amigo A. Kendall, primasse em lhe dar o maximo brilhantismo e interesse.

Além d'isso a apparição proxima d'uma publicação da especialidade, faz com que a nossa secção de electricidade, attendendo ao pouco desenvolvimento que lhe podiamos dar, se torne insufficiente para satisfazer a curiosidade dos estudiosos que se dedicam á vasta e atraente sciencia que dentro em pouco revolucionará por completo os nossos habitos e necessidades seculares.

Por isso, resolvemos terminar com ella, consignando aqui mais uma vez a nossa gratidão para com o seu illustre director, e aproveitar o pouco espaço que podiamos dedicar-lhe ao maior desenvolvimento dos assuntos ferroviarios e automobilistas.

E agora, resta-nos apresentar aos nossos leitores, annunciantes e collaboradores os nossos agradecimentos e os votos que fazemos para que o novo anno lhes decorra cheio de prosperidades e alegrias.

A REDACÇÃO

## Unificação da exploração das linhas ferreas

Iniciamos o novo anno, registando um importante alargamento da nossa rede ferroviaria e, especialmente, notaveis melhoramentos nos seus elementos de exploração.

As administrações das linhas do Estado e das Companhias mais uma vez se empenharam no incessante aperfeiçoamento do seu material fixo e circulante, despendendo-se avultadas sommas em substituições de pontes metallicas, na applicação de carris e material accessorio de grande resistencia, emprego de material de signalização mais seguro, aquisição de locomotivas dos tipos mais modernos, motores potentes e de grande velocidade.

Sob este ponto de vista o anno findo pôde ser inscrito na historia dos nossos caminhos de ferro, como um anno notavel para a exploração das nossas linhas, cujas receitas se accresceram com o augmento de vantagens proporcionadas ao publico, que lhes reconheceram os beneficios.

Ao grande poder de attracção de si tão natural que deriva da viação accelerada nas regiões em que a sua acção se exerce, junta-se o effeito immediato das medidas occasionaes que vão despertar ou estimular novos transportes que vem pagar o seu tributo e augmentar o caudal successivamente crescente d'estas correntes vivificadoras da economia nacional.

E assim em pouco mais de meio seculo a transformação que se tem operado no nosso paiz na circulação das suas riquezas tem attingido no seu accrescimento annual um grau tão assombroso que traduzi-lo em numeros não seria sufficiente para o compreender.

O nosso espirito poderá avaliá-lo, se por um esforço da imaginação figurar a hypothese da suppressão simultanea do funcionamento da nossa rede ferroviaria, e apreciar o effeito desolador de um tal cataclismo.

Mas se fria e desapaixonadamente julgarmos o modo de evolucionar das linhas que no nosso paiz constituem a sua importante rede, notamos que os esforços são sobretudo especializados para cada linha, cuja exploração se subordina a um ponto de vista restricto ao seu interesse especial.

E este facto que dentro de uma mesma administração se dá naturalmente em menor grau, exagera-se entre as diversas administrações, que tem, como sua missão principal auferir as maiores receitas liquidas, que possam conseguir com o instrumento de que dispõem.

Nesta critica, só nos preocupa a ideia de despertar a attenção para um facto tão capital, e cuja modificação poderá ter o maior alcance.

Sem duvida que sem uma influencia superior e com absoluta independencia, se não conseguirá corrigir os prejuizos que de tal pratica adveem para a collectividade.

Em vez do paiz gosar das vantagens completas que lhe deve proporcionar a rede de caminhos de ferro com que se dotou, encontra-se sujeito a um sistema de funcionamento que a exploração das linhas, dividida pelos interesses proprios lhe impõe.

Julgamos indispensavel, para que os beneficios colhidos de tão admiravel instrumento do progresso sejam absolutos, que uma entidade official com funções consultivas, independente das administrações ferroviarias intervenha em solidarizar as acções parciaes de todas as linhas ferreas integrando-as na maxima resultante.

E assim veremos realizada a justa aspiração do paiz de não serem os seus interesses geraes sacrificados aos de caracter especial.

Esta formula de intervir superiormente na acção de cada uma das linhas das companhias ou do Estado imprimindo-lhe a direcção mais conveniente ás exigencias do interesse pu-

blico terá larga compensação em ser attendido o bem do paiz que deve ser o objectivo das entidades a quem elle confiou o uso d'estes valiosos elementos da sua vitalidade.

E, sem duvida, que effectuando-se a exploração sob este ponto de vista uno e superior, as proprias administrações depressa se aperceberão do benefico resultado que lhes advirá para as linhas em que a sua actividade se exerce.

Vasconcellos Porto.

## RELATORIO

Sobre caminhos de ferro, fazendo parte do livro « Notas sobre Portugal » feito pelo Ministerio das Obras Publicas para a Exposição Nacional no Rio de Janeiro, em 1908

### Resumo historico

A primeira iniciativa, aliás malograda, para a construção de caminhos de ferro em Portugal deve-se ao Conde de Thomar, que promoveu a fundação, em 1844, da Companhia de Obras Publicas de Portugal, encarregada de construir o caminho de ferro de Lisboa à fronteira.

Fontes Pereira de Mello abriu em 1852 concurso para a construção da linha ferrea de leste, Lisboa à fronteira, com garantia de juro, celebrando-se pouco depois contrato com Hardy Hislop.

Adoptava-se para a linha a largura normal de 1<sup>m</sup>,44. Pela mesma epoca era auctorizada a construção de uma linha do Porto a entroncar na de Lisboa à fronteira e que se chamaria *Caminho de Ferro do Norte*. A linha de leste teria tres secções: a primeira de Lisboa a Santarem, e as outras duas dependentes, na sua directriz, do ponto da fronteira escolhido para a ligação com a linha espanhola de Madrid.

Em 28 de outubro de 1856 abriu-se à exploração o troço de Lisboa ao Carregado, com 36 kilometros.

Depois de varios estudos e reconhecimentos fixou-se a directriz da linha de leste além de Santarem por Elvas e Badajoz, bifurcando-se no entroncamento para o norte.

O contrato com a Companhia foi rescindindo e substituido por outro para a construção da linha do norte, celebrado em 1857 com Morton Peto sobre a base da subvenção kilometrica. Ainda este não vingou, sendo afinal contratada com D. José de Salamanca, em 12 de setembro de 1859, a construção das linhas do norte e leste, com subvenção kilometrica e para a via de 1<sup>m</sup>,67, igual à que a Espanha adoptara, constituindo-se em seguida a *Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes*. Proseguiram então os trabalhos com actividade, de modo que em 1863 abria-se a linha de leste até a fronteira além de Elvas, e em 1864 toda a do norte até Villa Nova de Gaia.

Entretanto, uma série de contratos, desde 1854 até 1865, dava lugar à construção das linhas do sul e sueste, concedidas primeiro do Barreiro a Vendas Novas com um ramal para Setubal e a largura de 1<sup>m</sup>,44, mediante subvenção kilometrica; depois de Vendas Novas a Evora e Beja, com via de 1<sup>m</sup>,67, a outra empresa, a cuja concessão foram acrescentados os prolongamentos até a linha de leste, à fronteira na direcção de Huelva e ao Algarve. Chegaram a estar em exploração simultanea os troços com largura diferente de via, sendo em 1864 entregue à Companhia do Sueste o troço do Barreiro a Vendas Novas e o ramal (que o Governo resgatara e explorava), com a obrigação de alargar a via, igualando-a à das outras linhas. Em 1865 a subvenção kilometrica foi substituida por uma garantia de rendimento bruto com a restituição das subvenções recebidas, que, por não a ter podido effectuar a Companhia, deu lugar à posse das linhas pelo Estado, que desde 1869 as explora, tendo recebido 193 kilometros em exploração e elevando essa extensão a 310 kilometros até fins de 1873.

Em segunda etapa foram concedidas: em 1873 uma linha

de 0<sup>m</sup>,9, sem subsídio, do Porto a Povoia de Varzim, prolongada mais tarde a Famalicão; em 1877 um ramal de via larga, sem subvenção, da linha de Leste na direcção de Cáceres, assegurando comunicação mais directa entre Lisboa e Madrid; em 1872 a linha da Beira Alta, da Pampilhosa a Villar Formoso, com subvenção kilometrica, para ser a principal linha internacional, prolongada até a Figueira da Foz; uma linha de 1 metro, sem subsídio, entre a Trofa e Guimarães. Entretanto procedia-se á construcção, por conta do Estado, das linhas de via larga do Minho, Porto a Vianna e Valença, com ramal para Braga, e do Douro, bifurcando da do Minho em Ermezinde e indo por Penafiel e pelo valle do Douro em demanda da fronteira em Barca de Alva, de modo quem em 1882 estavam em exploração 1.299 kilometros de via larga, sendo 705 concedidos á Companhia e 594 explorados pelo Estado, e 57 de via reduzida.

Neste periodo associou-se á construcção pelo Estado o sistema continental das companhias concessionarias. Um

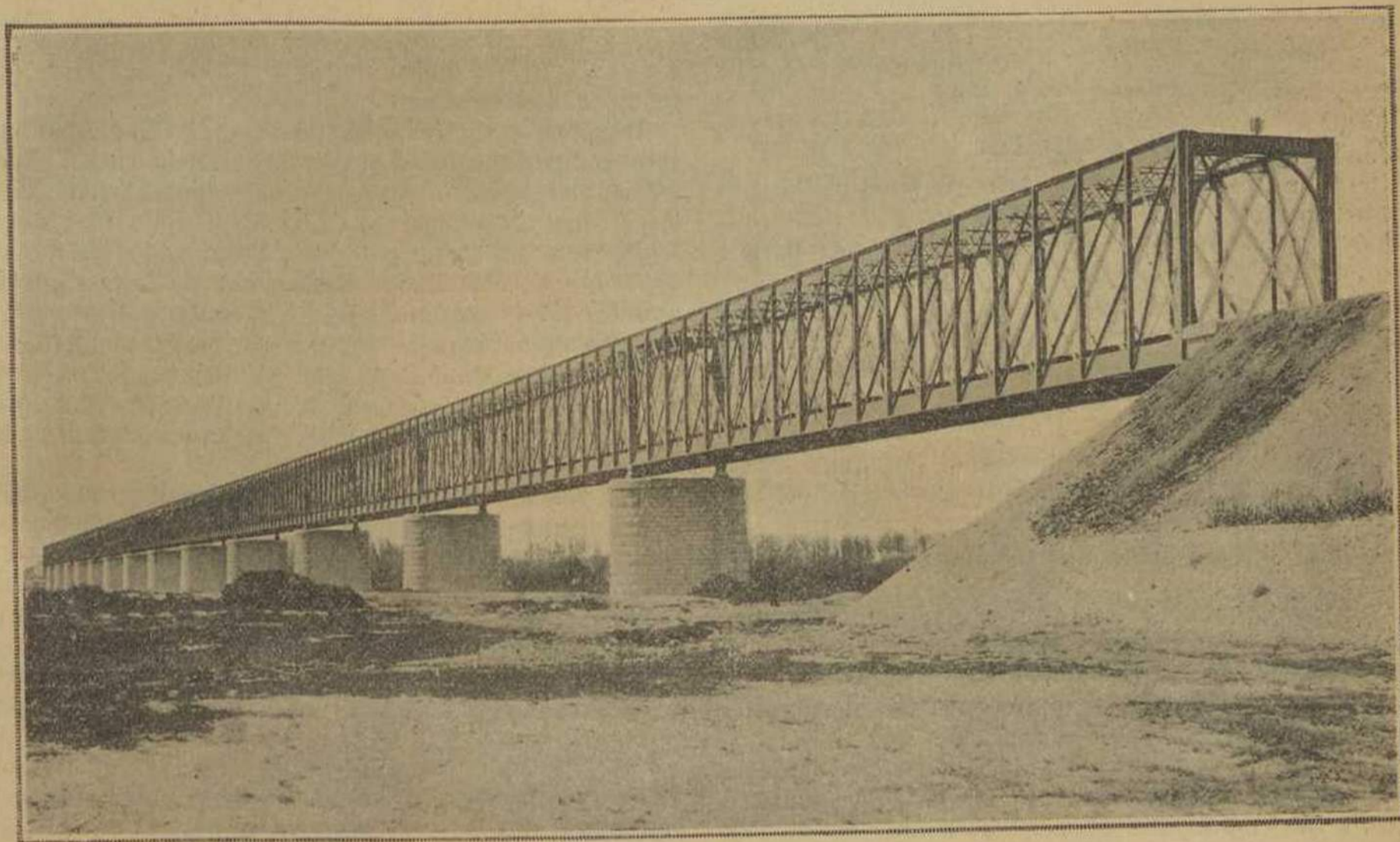
A crise financeira e economica, que em 1891 attingiu o seu periodo agudo, determinou uma paralização temporaria da construcção de linhas e até que, tanto a lei de 14 de julho de 1899, da iniciativa de Elvino de Brito, que creou a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado e instituiu um fundo especial dotado com os aumentos de receita para occorrer á construcção de novas linhas, como varias providencias subsequentes, devidas em grande parte ao Conde de Paçô Vieira, abriram novo periodo de actividade na construcção de linhas ferreas.

#### Extensão da rede

As linhas em exploração em 31 de dezembro de 1907 eram as seguintes:

*Via larga.*—Companhia Real, 1.171 kilometros; Companhia da Beira Alta, 253 kilometros; Estado, 964 kilometros, sendo no sul e sueste 621 kilometros e no Minho e Douro 343 kilometros; total 2.388 kilometros.

*Via estreita.*—Companhia Nacional, 184 kilometros; Com-



Ponte D. Amélia, na linha do Setil

decreto de 31 de dezembro de 1864 estabeleceu os principios fundamentaes, segundo os quaes os caminhos de ferro pertencem ao dominio publico, podendo ser concedidos por tempo limitado, com ou sem subsídio, sob a fiscalização do Estado, que toma posse das linhas no fim da concessão e durante esta tem o direito de resgate.

Na terceira etapa, 1882 a 1889, prevaleceu o sistema das concessões com garantia de juro, applicado: á linha de Torres á Figueira e a Alfarellos, seguimento em via larga da de Lisboa a Cintra-Torres, que fôra concedida sem subsídio; ás de Foz-Tua a Mirandella, e de Santa Comba Dão a Vizeu, ambas de 1 metro de largura, e da Beira Baixa: Abrantes á Guarda, de via larga.

Para assegurar rapidas communições internacionaes de Lisboa e Porto concedeu-se pela mesma epoca a garantia de juros ás linhas de Salamanca a Villar Formoso e a Barca de Alva, prolongamento em Espanha das da Beira Alta e do Douro. Foi nesse periodo construido por conta do Estado o prolongamento da linha do sul até Faro.

A extensão das linhas em exploração cresceu rapidamente, attingindo em 1894 2.353 kilometros, sendo: 2.151 de via larga, dos quaes 828 explorados pelo Estado e 202 de via reduzida.

panhia de Guimarães, 56 kilometros; Companhia do Porto á Povoia e Famalicão, 64 kilometros; Estado, 61 kilometros; total, 365 kilometros.

Estão em construcção adeantada 87 kilometros de via larga e 61 kilometros de via estreita pelo Estado e está iniciada a de 101 kilometros de via larga e 320 kilometros de via estreita por empresas, o que eleverá a extensão da da rede a 2.576 kilometros de via larga e 746 kilometros de via estreita; total, 3.222 kilometros; mais 960 kilometros que em 1899.

Estão sendo estudados, para serem construidos por conta do Estado, cerca de 390 kilometros de via larga e 320 de via reduzida. Estão classificados e por estudar 500 kilometros de via larga e 690 de via estreita, encontrando-se ainda por classificar alguns centos de kilometros de linhas, de utilidade já reconhecida.

A conta de estabelecimento das linhas do Estado estava em cerca de 40.000 contos de réis em 30 de junho de 1907.

Os adeantamentos por garantia de juros attingiram em 1906 729 contos de réis, sommando desde a origem cerca de 13.800 e 12.800 contos de réis os subsidios kilometricos ás linhas do norte e leste e Beira Alta.

Os 3.332 kilometros em exploração e construção representam 3<sup>k</sup>,745 por Mm<sup>2</sup> e 0<sup>k</sup>,664 por 1.000 habitantes.

Apenas 223 kilometros são de via dupla, devendo em curto prazo achar-se nessas condições toda a linha de Lis-

metros na Beira Alta, 2.600 metros á saída de Lisboa, 646 metros na Beira Baixa.

São em numero de 474 as estações e apeadeiros abertos á exploração, á distancia média de 5<sup>k</sup>,8.

Entre as estações merecem menção especial: as de Santa Apolonia e a Central do Rocio em Lisboa, notavel esta pelas difficuldades que offereceu a sua construcção, pela sua disposição em dois pisos ligados por ascensores hydraulicos e pela sumptuosidade da sua architectura; a de Campanhã e a Central do Porto, cujo vasto vestibulo vae ser revestido de azulejos artisticos representando a historia da viação, scenas populares e pontos pitorescos da região do norte; a de Vianna; a do Barreiro, na margem esquerda do Tejo, com extensos caes e uma ponte-caes para o serviço marítimo.

#### Material circulante

*Carruagens*—São geralmente tres as classes, excepto nas linhas de via reduzida, que teem quasi todas duas classes apenas.

Assentam em geral sobre dois eixos e são de tipo inglez com compartimentos isolados de entrada lateral. Vae-se porém alargando o emprego, nos comboios rapidos de via larga e na via reduzida, de carruagens de corredor sobre *bogies* com entradas pelas plataformas de topo e com *water-closets*. Nas linhas suburbanas de Lisboa circulam grandes salões com tres eixos e entradas pelos topos.

Na iluminação são geralmente usadas lanternas de azeite sistema Lafaurie & Pottel. Ultimamente tem-se empregado em larga escala com excellent resultado o gaz com mangas de incandescencia e nalguns comboios a iluminação electrica.

A amenidade do clima dispensa a generalização do aquecimento, limitado por enquanto a poucos comboios das linhas do Norte e Leste. Nas linhas do Minho e Douro vae ser ensaiado o aquecimento com o vapor da locomotiva.

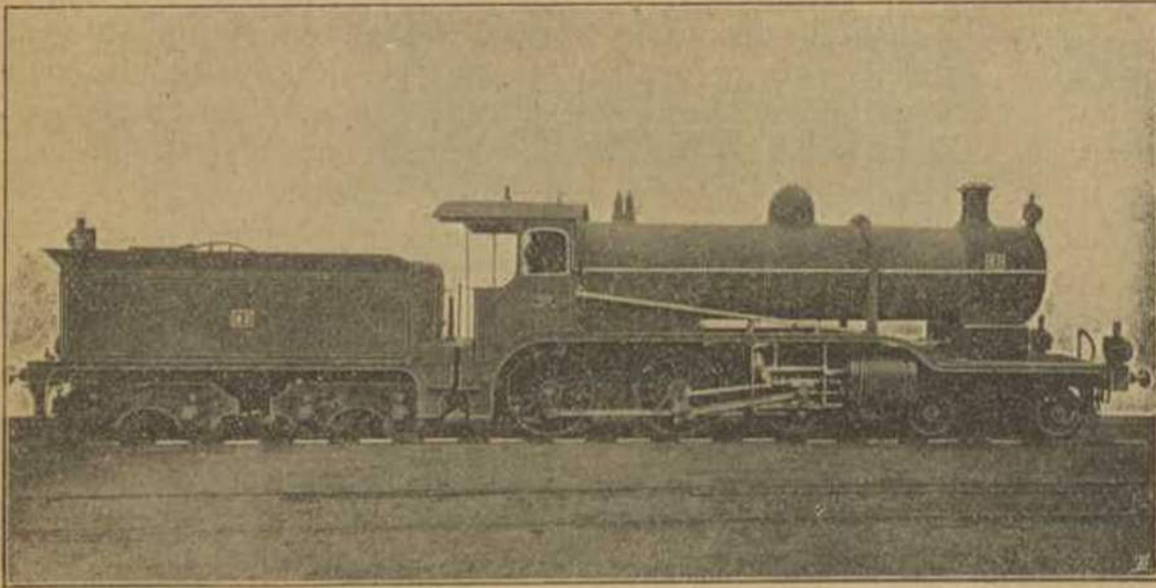
Nos rapidos de grande percurso e nalguns correios circulam vagões-restaurantes.

Os vagões são dos diferentes tipos geralmente usados e são actualmente quasi todos fabricados no paiz. As linhas de via estreita do Estado teem vagões sobre *bogies*.

Nas linhas de via larga é geral o emprego do freio de vacuo, automatico e continuo, tambem usado nas de via reduzida do Estado.

Os tipos de locomotivas são muito variados, predominando na via larga as de tres eixos conjugados, mixtas e de mercadorias.

Ultimamente nas linhas da Companhia Real e nas do



Locomotiva Compound, de via larga, das linhas do Estado

boa ao Porto, além do ramal de Cascaes e dos troços de Lisboa a Cacem e do Porto a Ermezinde.

#### Via e estações

A largura da via é de 1<sup>m</sup>,67 entre carris na via larga e 1 metro na via estreita, excepto do Porto á Povoá e a Fimalicão com 0<sup>m</sup>,90, mas que vae ser alargada para 1 metro.

Os carris usados são de aço, do tipo Vignole. Na via larga teem 30 kilogrammas de peso por metro, elevado a 36, 40 e 45 kilogrammas nas linhas de maior circulação.

Na via estreita usa-se o carril de 20 e 24,5 kilogrammas de peso por metro.

As travessas são de pinho creosotado em quasi todas as linhas, com 2<sup>m</sup>,80 de comprimento na via larga e 1<sup>m</sup>,80 na estreita.

Nalgumas linhas empregam-se tambem travessas de carvalho.

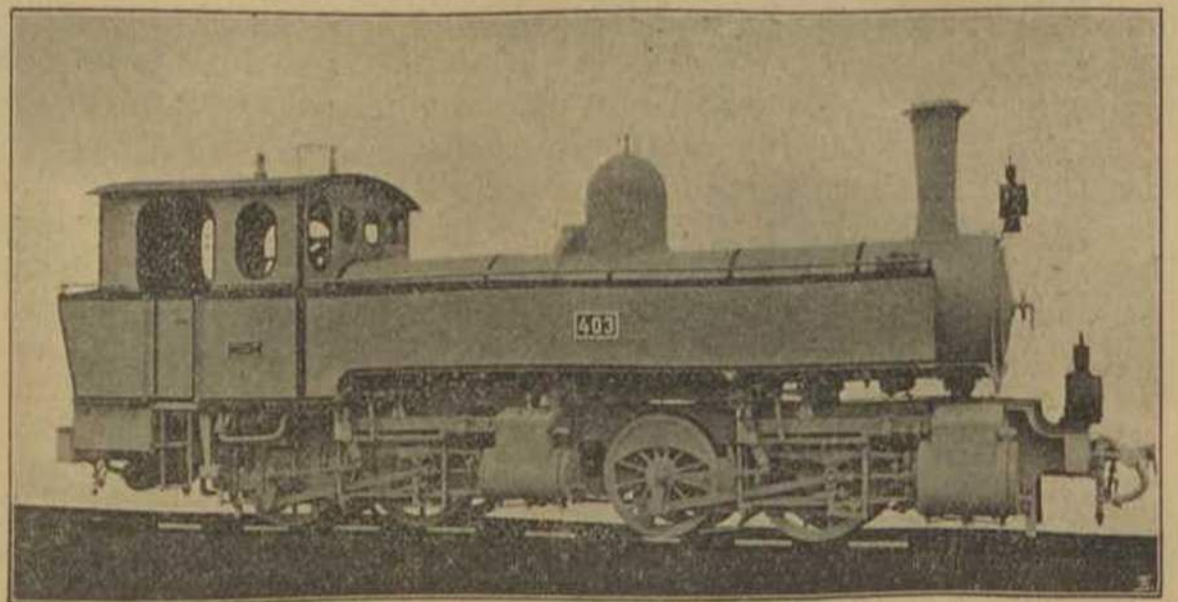
A fixação é geralmente feita com *tirefonds*, empregando-se nalgumas linhas chapins. As talas de junta nas linhas mais modernas são de cantoneira.

As agulhas modernamente empregadas são elasticas do tipo *Bochum* e munidas de ferrolhos.

Nas linhas de mais activa circulação existem postos de concentração e encravamento de alavancas de agulhas e sinais, e são empregados os cadeados Bouré.

Os limites de raios e curvas são geralmente de 300 metros na via larga (descendo excepcionalmente a 250) e 150 metros na via estreita. Ultimamente e nas regiões montanhosas tem-se descido ao limite de 60 metros, tendo porém a experiencia demonstrado que não convém empregar curvas de raio inferior a 75 metros. Quanto ás inclinações, variam os limites, sendo geralmente de 15 millimetros e excepcionalmente de 18 millimetros e mesmo até de 20 millimetros na via larga. Na via estreita tem-se ido até 25 millimetros.

São numerosas as obras de arte e muitas d'ellas de grande importancia, avultando tres pontes sobre o Tejo, especialmente a ponte D. Amelia, com 840 metros de comprimento, a maior da peninsula, a ponte Maria Pia no Douro, com um arco de 160 metros de abertura, as pontes no Douro e do Lima, as internacionaes do Minho e do Agueda, as do Vouga, do Mondego, do Guadiana e numerosos viaductos. Merecem tambem menção, entre os muitos tuneis existentes, os de 650 e 659 metros na linha do norte, de 697 metros na do sul, 980 e 770 metros na do Minho, de 1.086, 1.621, 710 e 750 metros na do Douro, 1.275 metros no ramal da Alfandega, 518, 1.095 e 541



Locomotiva Mallet

Estado tem-se introduzido em larga escala as machinas Compound, do tipo *Ten-wheel*, com tres eixos conjugados e *bogie* á frente, pressão de 15 kilogrammas, consideravel superficie de aquecimento e tender de grande capacidade,



adaptando-se perfeitamente ás curvas apertadas e permitindo rebocar comboios pesados com grande velocidade.

Algumas machinas tem apparelho registador das velocidades.

Na via estreita são empregadas machinas-tenders de tres eixos conjugados, muitas d'ellas do tipo *Mogul*, com um eixo de *bissel* á frente. Nas linhas do Estado, com curvas de pequeno raio, foram adoptadas com bom resultado as machinas-tenders *Compound Mallet*, com quatro eixos conjugados dois a dois, 12 kilogrammas de pressão e 42 toneladas de peso total adherente.

Iniciou-se já o emprego, como experiencia, das carruagens automotrices a vapor nas linhas do Estado e da Companhia Real.

O material circulante existente nas diferentes linhas é o seguinte:

Via larga:	Estado	Companhias	Total
Locomotivas .....	109	164	273
Carruagens automotrices .....	2	4	6
Carruagens .....	334	634	968
Fourgões e vagões .....	1.812	3.155	4.967
Via estreita:			
Locomotivas .....	5	39	44
Carruagens .....	13	149	162
Fourgões e vagões .....	42	267	309

Todas as Administrações tem officinas de repartição do material circulante, sendo dignas de menção, entre as da Companhia Real, as de Santa Apollonia e do Entroncamento, as do Estado no Porto e sobretudo no Barreiro, onde ha uma installação de ar comprimido para mover machinas ferramentas portateis, um grande numero de machinas-movidas pela electricidade e caranguejas electricas de nivel e de fossa para o transporte das locomotivas. Nestas officinas tem-se fabricado grande numero de carruagens e vagões.

O serviço das linhas do sul na via fluvial entre Lisboa e Barreiro é feito por vapores, que atravessam o Tejo em carreira que dura 35 minutos e será reduzida a 10 quando se concluir o troço do Barreiro até Cacilhas em frente de Lisboa. Para o transporte de passageiros, ha 5 vapores com lotação de 400 a 500 passageiros, sendo 4 de rodas e um de helice, illuminado pela electricidade e com projectores; para o de mercadorias empregam-se grandes barcaças de ferro com cobertura rolante e dois rebocadores, havendo o material de dragagem preciso para manter em boas condições o acesso das estações e uma doca com batel-porta para as reparações. A estação fluvial de Lisboa é uma installação provisoria, achando-se approvedo o projecto de installação definitiva com um grande desembarcadouro fluctuante de 100 metros de comprimento,

(Continúa).



J. Fernando de Souza.



Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria  
Caminhos de Ferro do Estado  
Conselho de Administração

Sua Magestade El-Rei ha por bem, conformando-se com a informação da Administração dos Caminhos de ferro do Estado, de 9 do corrente, determinar que os engenheiros director, sub-director e chefes de serviço de via e obras tracção e movimento da direcção do Minho e Douro, e o pessoal seu subordinado, sejam louvados em seu real nome pela fórma por que organizaram e desempenharam todos os serviços extraordinarios exigidos pelas visitas do mesmo Augusto Senhor a diversas localidades da provincia do Minho, contribuindo todos com o maior zelo para a perfeita e satisfatoria execução d'esses serviços.

Paço, em 10 de dezembro de 1908. — João de Sousa Calvet de Magalhães.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

**Tarifas para o ramal de Aldegallega.** — Distribuimos hoje os annexos de varias tarifas do Sul e Sueste n.ºs 5, 8 e P. 3 de grande velocidade, que ficam sendo applicaveis áquelle ramal.

**Ampliações de tarifas de p. v. do Sul e Sueste.** — Vão como annexo d'este numero as das tarifas n.ºs 1, 2, 3, 8, 9, 10, 11, 12, e 13 tornando estas tarifas applicaveis ás estações de Lisboa a Setubal, em geral e algumas a outros trajectos em que ellas não eram válidas, e mesmo a mercadorias que em algumas não eram incluídas.

Ao commercio das regiões servidas por aquella réde e mesmo aos que tem negocios de transporte com essas povoações, convém reunir essas ampliações ás respectivas tarifas e assim conhecer as modificações que são agora feitas e lhe pódem aproveitar.

E se alguma duvida tiverem, prontos estamos a resolver-lh'a com os nossos modestos conhecimentos tarifarios, ou o auxilio de quem mais competente seja.

Muitas vezes o conhecimento de uma tarifa facilita uma grande operação commercial.

**Ampliação da n.º 5 p. v. da Beira Alta — Pedra britada e parallelepipedos para calçadas.**

— É uma tarifa infima destinada sobretudo a promover a grande exportação d'estes productos applicando-lhe preços tão baixos que, no caso do mesmo transportador expedir, durante um anno, 1.000 toneladas se reduzem a 5,40 réis por tonelada e kilometro ou a 360 réis por tonelada para a pedra britada nos menores percursos.

— A Companhia Real de accordo com a da Beira Alta, vae conceder que os bilhetes de ida e volta, por preços reduzidos, da tarifa combinada N. B. numero 7, das estações de Maiorca até Mortagua, para Coimbra, se tornem de effeito reciproco, estabelecendo-se a venda diaria de bilhetes de ida e volta de Coimbra para aquellas estações, com a validade de 2 dias.

**Despesas nas fronteiras.** — Por accordo entre as companhias de caminhos de ferro: Real Portugueza, Beira Alta, Salamanca á fronteira, Medina del Campo, Norte de Espanha, Meio-Dia da França e Orleans vão ser brevemente substituidas as tarifas de despesas por operações e formalidades aduaneiras, nas fronteiras de Hendaya, Irun, Villar Formoso e Fuentes de Oñoro, reduzindo-se estes gastos consideravelmente.

## A viação em Lisboa

Dois factos importantes vão assignalar o anno que hoje entra com respeito aos serviços de transporte de pessoas na nossa capital.

Um d'elles, por certo o mais importante, é a fusão das companhias Carris de Ferro e Ascensores Mechanicos, passando para as mãos da primeira todas as linhas até agora exploradas pela segunda.

É mais um passo para o monopolio da viação lisboense, do qual ficam, por emquanto, só excluidos os dois ascensores de empresas particulares, Municipio e Chiado, que a companhia Carris não considera possam convir aos interesses do seu bloco.

Não sabemos — e quando não sabemos, não afirmamos, como muitos fazem, contentando-nos em registar a nossa duvida — se a fusão de duas entidades que, ambas, tem contratos, e contratos de importantes concessões feitas pela cidade, é assunto que á Camara Municipal deva ou possa ser indifferente.

Embora se resguarde o negocio da intervenção official, sob o euphemico disfarce de uma subsistencia figurada da companhia dos Ascensores, o facto é que estes passam por

completo a ser pertença da companhia dos Electricos, por ella vão ser transformadas as linhas para o seu sistema, alterados, ao que se diz, os traçados, substituido o material; pelas acções d'ella vão ser dadas acções da Lisbon Electric Tramways; portanto se para quaesquer relações com a camara, aquella companhia fica existindo, essa existencia é uma pura ficção.

Tem pois a Camara que decidir se está ou não d'accordo em que o contrato que fez com os Ascensores passe para a companhia Carris, porque nem a legislação nem a logica permitem que num contrato bilateral uma das partes se faça substituir por terceiro sem accordo da outra.

Está pois, principalmente nas mãos da camara a defeza das regalias do publico, de que ella não póde prescindir, visto tratar-se de interesses de terceiro que tanto estão em jogo.

O que neste, a capital póde ganhar ou perder constitue a segunda fase da questão.

No serviço, indubitavelmente que vae ganhar no que se refere á commodidade dos carros, á rapidez das carreiras, ao aceio das cabines dos ascensores que as tem proprias.

Não lhe succederá outro tanto no que se refere á quantidade de trajectos, porque já a companhia nos annunciou que vae supprimir carreiras, algumas das quaes, embora se visse que só existiam pelo espirito de concorrência, eram bem uteis.

Não temos presente o que o contrato da companhia Carris estipula sobre a supressão de carreiras; deve isso ser livre para ella, segundo a especiosa interpretação que ella dá a todas as clausulas, com beneplacito submisso de todas as passadas edilidades lisbonenses.

Mas a logica faz-nos esperar que ella não tenha a liberdade de supressão completa de um serviço uma vez que por seu puro alvedrio o estabeleceu.

Ha interesses creados, muitas vezes, contando com determinado serviço cuja desaparição representa prejuizos de que a companhia é responsavel, mas que não é obrigada a indemnizar.

Um funcionario, um commerciante, contando com meio de transporte, a certa hora e por determinado preço, transferiu a sua residencia para um ponto distante, e não póde ficar prejudicado porque a companhia entendeu, num dado momento, que não deve mais fazer esse serviço.

Ora, entre outras, já sabemos que termina o serviço de carros directos do largo das Duas Igrejas para a Estrella, o que altamente prejudica os que residindo nos sitios da Lapa e Buenos Aires, teem que vir frequentemente ao Chiado.

Outra é a do largo do Carmo a Campolide, cuja supressão igualmente prejudicará os que residem na zona por essa carreira servida e teem que vir ao centro da Baixa.

Dir-nos-hão que uns e outros terão outros carros, partindo de pontos differentes, que servem aquelles extremos; mas não só ficam obrigados a trasbordos, sempre morosos, como a pagar mais caro, porque nem o bilhete de correspondencia existe a evitar-lh'o.

Aquí entra em scena o segundo facto a que nos referimos no começo d'este artigo.

Resulta elle da attitude da nova vereação municipal de Lisboa, que, pouco propensa a benevolencias com a companhia Carris, e disposta a attender ás reivindicações de empresas e classes populares, pretende introduzir importantes modificações no contracto de 27 de junho de 1892, baseando-se sobre os seguintes pontos:

- a) Reducção da licença da taxa de 500\$000 réis por cada carro, imposta pela condição 4.<sup>a</sup> do contracto de 27 de junho de 1892;
- b) Conservação das assignaturas sem augmento de preço;
- c) Fixação definitiva dos preços de algumas carreiras, que actualmente estão com caracter provisorio;
- d) Diminuição de preços de algumas carreiras, os quaes, em relação a outros, são excessivos;
- e) Augmento do numero, tanto de carros como em carreiras, os chamados «carros do povo», estabelecendo a obrigação de ha-

ver, aos domingos e dias santificados, o mesmo numero de carros e carreiras dos dias de semana;

f) Fixar os preços das carreiras, por zonas, ou por numero de metros;

g) Fixar, para domingos e dias santificados, os preços das carreiras dos dias de semana;

h) Estabelecer a obrigação de, em praso mais curto possivel, a companhia fazer assentamentos de linhas para Carnide, Alto do Pina e Ajuda e outras que as necessidades publicas exigirem;

i) Estabelecer assignaturas especiaes para operarios;

j) Fixar a obrigação da companhia, quando tiver, por qualquer circumstancia, de reduzir o preço de alguma carreira, de não poder elevá-lo ao preço anterior, ou a qualquer outro;

k) Attender a situação dos conductores e guardas-freios da viação».

A simples leitura d'estas bases demonstra que ellas, no seu conjuncto, são uma aspiração, muito louvavel, sem duvida, mas impossivel de conseguir realizar, no seu todo; muito mais, vistas as condições em que a companhia se encontra por outros contratos com a camara.

Levar-nos-hia longe a analyse de cada uma d'essas alineas, e em parte esse estudo seria escusado porque não se póde imaginar que ellas todas se convertem em condições do novo contrato.

Todavia como a camara nomeou uma commissão para estudar o assunto, entendemos que algum subsidio daremos a essa commissão com elementos nossos.

Sobre a alinea a foi já apresentada uma proposta para reduzir a taxa aos carros volantes de empresas particulares, de 500\$000 réis por anno, que hoje pagam, a réis 25\$000 apenas.

E' o exagero contra o exagero.

Se hoje repugna ver que sobre aquelles carros pende um imposto quasi prohibitivo, a taxa de 25\$000 réis seria irrisoria.

A poder a camara modificar essa taxa ella não deveria ser inferior a 100\$000 réis; e coincidindo com esta diminuição se torna indispensavel impôr áquellas empresas restricções no modelo e conservação dos carros, para que não se veja nas ruas da capital um enxame de carros sujos, ordinarios, com o gado esqualido, os arreios a desfazerem-se, as caixas velhas, sujas — uma miseria.

Se hoje ao vermos esses carros reconhecemos que, sobrecarregados de impostos como elles vegetam, não se lhes póde exigir serviço limpo e proprio de uma cidade, desde que esses impostos entrem na bitola do razoavel é imprescindivel exigir-lhes aceio, estetica e razoavel serviço.

Assim, se por qualquer meio se lhes diminuir a taxa, é indispensavel que se lhes imponham deveres de decencia.

Deveriam, pois, ser obrigados a uma inspecção semanal, tanto no que se refere á sua solidez como á boa disposição externa e interna, obrigando-os a apresentar-se sempre bem pintados, bem envernizados e bem limpos; gado bem tratado, arreios em bom estado e pessoal uniformizado.

As alineas b) e i) são uma exigência sem razão.

Impôr á companhia a manutenção de assignaturas sem augmento do preço, e ainda a criação d'outras mais baratas, quando a area das linhas augmenta, não é justo. Conservem-se muito embora as assignaturas, cuja existencia é um encargo para a companhia; mas é de receber que esta as estabeleça por zonas, que cada qual tomará segundo as suas necessidades; assim poderão ainda ser por preços mais reduzidos e beneficiar os operarios que vivendo em arrabaldes teem que vir diariamente á officina, e não devem pagar tanto como o medico ou o cobrador que circulam todo o dia em toda a rede.

Essas zonas poderiam ser por grandes linhas: Dafundo-Caminho de ferro; Alcantara-Poço do Bispo; Graça-Estrella; Lumiar, Bemfica-Rocio, ou Praça do Commercio; Rato-Conde Barão-S. Roque-Rocio; Arco do Cego-Alcantara.

Quem quizesse uma só zona pagaria X; quem quizesse duas ou mais pagaria  $X + \frac{x}{2}$  etc.

As alineas c) a g) e j) referem-se todas a preços das carreiras.

E'ahi o principal trabalho a fazer—obter que a companhia reforme as suas tarifas, em beneficio de todos... até d'ella propria.

Não vamos até exigir-lhe o ideal, que seria a taxa uniforme de 20 réis a qualquer distancia, como se usa em geral, na Europa, porque visto que isso não veio de espontanea determinação da companhia não supponmos que se lhe possa impôr, ou que mesmo que tal succedesse ella não soffresse nos seus interesses de forma a não soffrer o publico tambem, com a peioria do serviço.

Mas substituir a frase ridicula de «carros do povo» pela designação de 2.<sup>a</sup> classe, e adoptar em todas as carreiras e em todos os dias, para esta classe, uma tarifa de zonas—não as zonas impossiveis, incompreensiveis e algumas irrisorias que hoje existem, como a rua Alexandre Herculanio, 1 zona, 600 metros; a avenida Fontes até o Mata-douro idem, idem—mas zonas bem estudadas e estabelecidas com criterio.

Por uma judiciosa proposta de um vereador, distincto juriconsulto, foi nomeada uma comissão para estudar todos estes assuntos, tomando como base a apreciação das concessões identicas na Inglaterra, Estados Unidos, Canada, Suissa, Allemanha e Belgica.

Não citou o activo vereador outros paizes, provavelmente porque, conforme explicou em outra sessão, só d'aquelles elle já possui os elementos necessarios.

Mas, se bem que no que se refere ás condições dos contratos nada sabemos, um elemento temos que poderá aproveitar a esse estudo:—o conhecimento *de visu* do serviço, nesses paizes e em muitos outros, como França, Italia, Austria, Hungria, Suecia, Noruega, Dinamarca, e até no Mexico e no Japão, se quizerem; e uma curiosa collecção de milhares de bilhetes de passagem em todos os paizes.

Por ella se vê que em toda a parte as carreiras de tremvias electricos são mais baratas do que em Lisboa, e se nos Estados Unidos e Canada o custo minimo é 5 centimos ou 45 réis, é porque é essa a moeda infima naquelles paizes, correspondendo aos dois *sous* francezes ou quando muito ao nosso vintem.

Tudo isso nós pomos á disposição da commissão camararia.



## A proposito do Cincoentenario

### Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

Pedro Ignacio Lopes

L

Tendo o engenheiro Antonio Ganhado sido encarregado da direcção da construcção da Companhia Real, acumulando este cargo com o de administrador delegado do Conselho de Administração, foi nomeado para exercer o lugar de director da exploração o engenheiro civil Pedro Ignacio Lopes.

Era já grande a folha de serviços prestados por este engenheiro na Companhia Real.

Em época anterior, quando serviu como subordinado no serviço do Estado, na direcção de obras publicas do então director Manuel Affonso Espregueira seu antigo contemporaneo no curso de engenharia civil em Paris, foi pelo seu antigo chefe chamado para superintender na construcção do ramal de Torre das Vargens a Caceres e mais tarde no ramal que liga a antiga estação no Choupal em Coimbra com a central na cidade. Tambem já anteriormente superintendera na construcção da via entre as Devezas e Campanhã, com exclusão da ponte Maria Pia a cargo do empreiteiro Eiffel e sob a acção do seu pessoal tecnico por ser essa obra de um sistema completamente novo e pela primeira vez executado em Portugal

e do qual foi posteriormente seguido o sistema na ponte do Garabit e viaduto de Viaur, em França, e na Torre Eiffel em Paris.

Findos os trabalhos de construcção e encontrando-se o engenheiro Pedro Ignacio Lopes sem situação no serviço do Estado, por o haver resignado para exercer o cargo de engenheiro em companhia particular, e não havendo nesta logar em que fosse utilizado o seu serviço, foi-lhe incumbido pelo engenheiro director Espregueira, para ocupar o seu tempo e aptidão na factura de um relatorio detalhado historico da companhia, para execução do qual determinou lhe fossem ministrados todos os documentos e informações pelos chefes dos diversos serviços, e que existissem nos seus archivos.

Este relatorio que a administração Lefrançois julgou atentatorio dos interesses que naquella administração defendia foi apreendido e aferrolhado nos archivos do *comité* de Paris tornando-se por isso raro o seu conhecimento e leitura. (\*)

Nas visitas e exames dos documentos do archivo do *comité* de Paris foi descoberto pelos membros da nova administração aquelle relatorio e visto o conhecimento que o engenheiro Pedro Ignacio Lopes nelle mostrava dos assuntos da companhia, foi deliberado ser elle o nomeado para o cargo de engenheiro director da exploração em substituição do engenheiro Fontes Ganhado, exclusivamente encarregado da direcção de construcção.

A nova administração julgando pouco decorosa para a importancia da Companhia Real a sua installação principal no edificio da estação do Caes dos Soldados que julgava de mesquinha construcção e afastada do centro da capital, resolveu construir uma estação monumental no coração da cidade e para este fim escolheu o Rocio.

A esse tempo as obras do porto de Lisboa encetavam os seus trabalhos, aterrando a margem do Tejo a começar desde o Caes dos Soldados e seguindo pelo Terreiro do Paço e Caes do Sodré até Alcantara.

Aconselhavam alguns que conheciam os antigos projectos de João Evangelista de Abreu que se completasse o plano d'este saudoso engenheiro, ampliando a estação do Caes dos Soldados pela demolição das casas que do largo dos Caminhos de ferro seguem á Bica do Sapato desviando a actual rua para junto do Hospital da Marinha até a calçada dos Barbadinhos e adaptando para molhes e caes de mercadorias a rua actual tornando assim independente o serviço do Caminho de ferro do geral como confusa e difficil hoje se encontra.

Um outro alvitre era o de aproveitar o seguimento da via ferrea marginal decretada oficialmente até o Terreiro do Paço e ahi construir a estação central de passageiros, por ser aquelle local, pela sua situação, o mais adequado para as relações officiaes e particulares com o caminho de ferro.

Para serviço de mercadorias de importação e exportação maritima podiam aproveitar-se os terrenos juntos ás docas e assim completar-se o serviço interno e externo da principal linha ferrea do paiz.

Estas estações marginaes podiam ser adaptadas ao serviço commum das linhas E. e N com as de S. e S. E.

Ainda um terceiro alvitre, e esse de reconhecido valor pela competencia do seu auctor, o distincto engenheiro Ressano Garcia, que consistia em tornar effectiva a construcção da monumental estação de Lisboa no Rocio, mas demolindo o palacio do Conde d'Almada e adjacentes, e seguindo pelos terrenos então livres das actuaes construcções, pelas hortas e campos nas faldas dos montes da Graça, S. Gens e Penha de França, até encontrar a via principal.

Este projecto que ainda póde ser visto e existe em poder do seu auctor, parece que tendo o Rocio por ponto

(\*) De dois unicos exemplares sabemos a existencia, estando um nos archivos d'esta redacção e outro, cremos, em poder do auctor d'estes artigos.

obrigado de partida devia ser preferido ao actual, por que evitava os grandes gastos de expropriações que o actual exigiu, e sobretudo dispensava o tunel de 2 kilometros sobre as agulhas da gare, e que tão difficil torna as manobras naquella estação impropria para o serviço que nella já hoje é e de futuro ha de ser exigido.

A estação Ressano Garcia reunia desafogada, e amplamente, o serviço de passageiros e mercadorias que a actual não pôde reunir.

Motivos que não podemos descortinar influiram poderosamente na preferencia do actual local, e os resultados em gastos nesta construcção constituíram um dos principaes motivos de ruina que tanto prejudicou o credito e interesses da Companhia Real.



V

Aveiro — Cidade de canaes — Costa Nova — Fermentellos, Agueda, Angeja — Espinho e os maos hotéis — As aguas de S. Vicente.

Aveiro. Ahi está uma cidade que nos faz recordar, na mente e no jornal, o mal de que enfermamos — a falta de iniciativa e tambem a de gosto e engenho para produzir o bello, até mesmo onde a natureza a isso nos aconselha.

Não faltou por lá o que em Stockholm, em Haarlem, para não falar da bella Veneza ou da original Amsterdam, foi incentivo para se construirem cidades lindissimas sobre os canaes que as cortam, para se levantarem palacios ducaes á beira da agua, para cobrir esta de pequenos barquinhos pittorescos cujo estilo como que se casa com o das edificações, formando o mais delicioso conjuncto.

Aveiro poderia ser como aquellas cidades, se ao lado dos seus canaes se tivessem agrupado habitações artisticas e luxuosas.

Com as suas pequenas casinhas, pobres, sem gosto, é apenas uma cidade alegre, em que o sol dardejia, em que a luz inunda, unica compensação para a falta de vida d'aquelles canaes e d'aquellas praças, onde só ao domingo se vê alguma gente.

Pittoresco? sim, muito pittoresco, no que vem da natureza que dotou aquella bella planice com uma disposição talhada a uma grande cidade.

E não se diga que os antigos reis portuguezes não reconheceram isto. Bastantes concessões os primeiros monarchas fizeram áquella cidade, chegando até D. Pedro, regente do reino em 1444, a ir ali residir; e tendo já D. Diniz isentado de tributos os seus moradores, D. Manuel e D. João IV ainda mais foros e prerogativas lhe deram; mas tudo inutil; o espirito da época tendia exclusivamente a construir conventos antes que preciosos palacios, e assim Aveiro abunda em velhas casas monasticas quanto é falha em edificios seculares.

Na cidade, é muito interessante a igreja do convento de Jesus, toda em bella obra de talha, e onde se vê o tumulo, em mosaico, de Santa Joanna, e a de S. Domingos onde está o jazigo de D. Catharina d' Athayde, a Nathercia de Camões. (\*)

Os passeios á foz e á Costa Nova são interessantes, po-

dendo fazer-se em omnibus automovel por 360 réis, ida e volta.

Ahi se encontra uma povoação constituindo como que pefeitamente duas unicas familias em boas relações: os habitantes pescadores, exclusivamente — e os veraneadores, familias de todas as classes, mesmo algumas das mais gradas de Aveiro, que ali vão viver á vontade, sem cerimoniaes, sem exigencias.

Nas casas não se fecham as portas; nas pessoas não se apertam os pescoços com as gravatas. Vive-se á negligé ao ar livre, em perfeita liberdade — e é a melhor vida. Não ha club, não ha danças; e nem podia havê-las porque muitos nem calçado usam sobre áquella areia fina que forma o pavimento das improvisadas ruas.

Aveiro é o centro de importantes excursões que se pôdem hoje fazer commodamente em auto, que se aluga por preços rasoaveis, na empresa Martinho Girão.

Uma d'estas é a volta por Fermentellos, Agueda, Ponte da Rata e Angeja.

Fermentellos é uma pequena povoação em que ha de notavel o lago que ali fórma o rio Agueda, onde se navega entre nymphacias. Chamam-lhe a Pateira, pela quantidade de patos que ali se criam.

Depois, o caminho é encantador, sobretudo a descida para a ponte da Rata, de onde se gosa um panorama dos mais pittorescos, a entrada em Agueda, que, com certa razão mas por um exagero de amor filial, foi denominada no nosso parlamento «a villa mais bonita do paiz».

D'ali se pôde voltar directamente a Aveiro, ou melhor será seguir por Angeja, passando a ponte, trajecto que demanda apenas mais 4 kilometros mas que é muitissimo interessante.

Ainda neste anno teremos o caminho de ferro a levar-nos de Aveiro a Vizeu, por Albergaria a Velha, o que nos facilitará ver esta antiga villa e nella o velho edificio «Albergaria de pobres e passageiros da Rainha D. The-reza» que lhe deu o nome.

Era, como se vê o inicio do actual hotel, e indica que já no tempo da fundação da monarchia, a mulher do conde D. Henrique pensava no alojamento dos passageiros.

O que admira que a «Propaganda» trate, oito seculos depois, de promover a construcção de hotéis para turistas?

De Aveiro podemos fazer outra paragem em Espinho onde hoje se nos offerece a commodidade de uma bella linha ferrea para ir a 23 kilometros de distancia, emquanto não vae mais longe.

Bella praia de banhos, enormemente frequentada na epoca, já ahi se nota certo conforto, excepto nos quartos de hotéis que continuam a ser maos, embora a cosinha seja rasoavel.

Pasmosa incuria!

Alargou-se agora um hotel ali; construiu novos quartos, vasto corredor; tem boa mesa de restaurante; mas a falta de accio nos quartos e outras dependencias, o descuro, o desmazelo são manifestos.

As camas duras e mal feitas; da mobilia, cada peça é de sua differente origem. Não ha agua nos autoclismos nem sequer nas garrafas, nos aposentos; e quando a ha esqueceu o copo, e se este está falta a toalha, a unica toalha que se dá para todo o serviço de um hospede!

Resultado é que este, se não é pessoa cuja higiene e costumes de limpeza se possam regular pelos das creadas e gerente de taes hotéis, reduz a sua permanencia ao absolutamente indispensavel, e se vae só por passeio, toma as malas e o comboio no dia seguinte.

Ou toma tudo no mesmo dia, menos alojamento no hotel.

Passemos em claro a bella capital do Douro, da qual já repetidas vezes temos falado aqui; e visto que a digressão que estamos descrevendo se dispõe, no seu principio, á visita de estações thermaes antes de sairmos do paiz em excursão pelo estrangeiro.

\*) Por má remeniscencia, visto que de todas as nossas viagens tomamos mais impressões mentaes que notas escritas, indicámos no nosso numero de 6 de novembro que este tumulo estava na Louzã.

As thermas mais proximas do Porto são as de Entre-os-Rios, servidas pela estação de Cette, na linha do Douro.

D'ali parte uma excellente estrada que bem se vê não pertence ao districto de Aveiro, porque neste a viação está pessima, emquanto que na região do baixo Douro os caminhos estão muito bem conservados, e a rede de estradas chega a ser luxuosa.

Questão de influencias que teem puchado a braza á sardinha local, por fórma a torná-la apetitosa.

Da estação ha que tomar trem, porque a diligencia é má, como todas, em geral; e quem tiver tempo, á ida ou á volta, poderá vêr, a pouca distancia da estação, o antigo convento de Paço de Sousa, hoje transformado num asilo de creanças dos dois sexos; casa pobre e pobremente dirigida, porque comquanto fosse largo o legado de um benemerito, com que aquella instituição foi fundada e é mantida, a população do collegio é superior ao que os rendimentos permittiriam.

A 10 kilometros da estação vemos á direita a nova estancia d'aguas de S. Vicente, fundada ha pouco mais de dois annos e já em razoavel grau de prosperidade.

Não ha folheto, reclamo, ou prospecto sobre aguas que não diga que ellas foram usadas pelos romanos. Com effeito a estes se deve a descoberta de quasi todas as thermas da Europa; mas se em algumas duvidassemos d'essa origem não seria das de S. Vicente, porque o antigo balneario lá está a attestá-lo, com as suas piscinas, ainda menos mal conservadas, a mostrarem que as propriedades therapeuticas d'aquellas aguas foram por elles consideradas tão importantes que justificaram a construcção de um estabelecimento tão completo como aquelle.

Sabendo-se que ali existiam nascentes de aguas sulphurosas, um distincto engenheiro o dr. Lopes Coelho, a custo descobriu o antigo balneario luso-romano, que as lamas e as hervas acumuladas por muitos seculos completamente cobriam.

Desobstruido d'esse lamaçal enorme, o antigo edificio serve de attracção e estudo aos banhistas e visitantes, ornamentando o centro de um terreno ajardinado que antecede aquelle em que foi construido o novo balneario e o hotel annexo.

Tem aquelle todos os aparelhos de hydrotherapia mais modernos, gabinetes de banhos de immersão e salas de duches, de inalações, vaporização, piscinas etc.

O hotel tem quartos pequenos e comquanto novo soffre muito da falta de conhecimento d'estas construcções, que se nota entre nós.

Os tectos baixos, as salas de reunião acanhadas, dão ao edificio uma apparencia de pobreza que não agrada, e não convida.

E' que entre nós ainda se entende que um balneario é para doentes, especie de hospital em que o regimen das aguas é tudo; quem ali vae é porque soffre, e quem soffre não tem exigencias.

Não se pensou ainda que as estações d'aguas são, antes de tudo, estações de verão, de repouso, de recreio; ponto de reunião e de snobismo em que se tomam mais aguas por distracção do que por verdadeira necessidade.

E ha mesmo muita gente que não toma d'essas estações senão a parte recreativa.

São esses o maior numero.

## O CULTO DA BANDEIRA

### Mais subscrições

Bem o previamos.

Não nos deixam os nossos leitores arredondar a conta. Deixámol-a certa, perfeita, em 10\$000 réis, e logo veio um amavel leitor, J. D. A., enviar mais 200 réis que deixaram de novo a conta torta.

Para liquidar contas do anno entregámos hontem o saldo

na Liga Naval, mas notamos que a conta ficou de novo muito *bicuda* e muito prazer teremos de a arredondar... o que não impedirá de a fazerem de novo ponteaguda.

Afinal, cada bandeira custa, ao que nos consta, 3\$000 réis, e já agora, se chegassemos aos 12\$000 réis, seriam quatro bandeiras. Era um tropheu de gloria para os nossos patrioticos leitores.

Quem dá, pois, os 1\$800 réis que faltam?

*Liga Naval Portugueza, n.º 146.*

Sr. — Accusando a recepção do officio que V. se dignou enviar acompanhando a quantia de 3\$700 réis para juntar á subscrição aberta pela redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e destinada ao culto da bandeira, é tambem com a mais subida demonstração de reconhecimento que em nome do Conselho Geral da Liga Naval Portugueza me dirijo a V., a fim de agradecer mais este valioso donativo.

Deus Guarde a V. — Secretaria Geral, 30 de dezembro de 1908. — Sr. Mendonça e Costa, Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

(a) O secretario, J. Botelho.

## TRACÇÃO ELECTRICA

### Braga

A camara municipal vae resolver em breve sobre o pedido que lhe fez a Companhia Carris e Ascensor do Bom Jesus, para applicar a energia electrica ao serviço dos seus carros, e alargar a rede por varios pontos da cidade.

### Regoa

O governador civil de Vizeu consultado acérca da linha de tremvias electricos de Regoa a Vizeu informou ser da maxima conveniencia para o publico.

Por sua vez consultado o conselho de administração dos Caminhos de ferro do Estado foi de parecer favoravel a ser feita a concessão salvaguardando porém para o Estado o direito de construir a linha ferrea de Regoa a Villa Franca das Naves, sem indemnização á empresa concessionaria.

### Espanha

Espera-se que até o fim do mez se realize a inauguração da linha de Venta a Cuatro Caminos.

Está-se procedendo já ás experiencias.

Trata-se neste momento da unificação dos tremvias de Madrid.

### Austria

O exito obtido por alguns omnibus electricos de *trolley* levou a Companhia de tremvias de Vienna a prolongar as suas linhas d'este sistema, inaugurando ha pouco uma com a extensão de vinte e dois kilometros.

Brevemente serão inauguradas mais duas linhas: a de Budweis e a de Preszburg.

### Estados Unidos

A Pennsylvania Railroad vae empregar a tracção electrica na linha que liga Filadelfia a Nova York, que mede 193.200 metros de extensão.

O trajecto passará, segundo a revista d'onde extraimos esta noticia, a ser feito em uma hora; anteriormente fazia-se em duas.

A companhia fez já a encomenda de cem locomotivas electricas.

Um dos poucos tremvias de cabo que ainda existem nos Estados Unidos, foi já transformado, passando a tracção a ser electrica.

E' o tremvia da ponte de Brooklin.

# AUTOMOBILISMO

## Automoveis de praça

O uso dos automoveis para o serviço publico, substituindo as carruagens puchadas por cavallos, está hoje introduzido em todas as grandes cidades da Europa e da America.

Em Paris, em 1898, havia vinte e dois automoveis de praça; nos fins de 1907 esse numero tinha subido a 2.359, tendo sido o maior augmento de 1904 para cá.

Vê-se bem como este genero de transporte tem sido bem recebido pelo publico.

Em Lisboa, infelizmente, em numero está ainda muito reduzido, devido ao elevado preço, e mesmo pela falta de tabella que ponha o publico a salvo das exigencias dos *chauffeurs*, que pedem quantias exorbitantes por pequeninos percursos.

Se se marcasse um preço convidativo por corrida, como succede com os trens, a concorrência seria bem maior, o publico ganharia em commodidade, e os proprietarios dos automoveis veriam, com certesa, augmentar os seus interesses.

### Espanha

A Companhia Madrid Automovel estabeleceu na capital espanhola um serviço de automoveis a mez ou prazos ainda mais largos.

Uma carruagem de luxo, de quatro logares, com motor de oito cavallos, custa mil e tresentas pesetas por mez. Sendo maior o praso, a companhia faz descontos porporcionaes.

O serviço é restricto a um raio de quinze kilometros, tomando a Porta do Sol, como centro. O percurso durante o mez não pôde exceder 1.000 kilometros. Os excedentes serão pagos a peseta e meia cada um.

### França

Foi inaugurada em novembro ultimo a duodecima exposição de automoveis em Paris.

Não ha novidade de importancia a mencionar. Apenas o motor Knight e a suspensão Granière poderiam passar como tal, mas bem estudados, vê-se que não passam de aperfeiçoamentos.

A nota predominante da exposição é a tendencia geral para a força moderada dos veiculos.

Pondo de parte as *voiturettes*, que são em grande numero, o que mais se vê são carruagens de quatro cilindros, de diametro inferior a 75 <sup>m</sup>/<sub>m</sub>.

Tendem a desaparecer os grandes monstros que galgavam rampas a cem kilometros á hora.

O publico hoje o que procura é a carruagem segura e economica, que tanto possa servir para viajar como para a cidade.

E é essa a razão por que os fabricantes mudaram de tipo.

## LINHAS FERREAS ESPANHOLAS

Ao terminar o anno de 1907 a rede ferroviaria espanhola aberta ao publico compreendia 14.097 kilometros, sendo 11.322 de via larga, e 2.775 de via reduzida.

O total das receitas foi 320.938.478 pesetas, correspondendo 295.030.867 ás linhas de via larga, e 25.907.611 ás de via reduzida.

A receita média por kilometro elevou-se a 23.072,47 pesetas, cifra sensivelmente menor do que a alcançada pelo conjuncto da rede europeia.

## Companhia dos Ascensores

A partir de hoje o serviço dos ascensores passa a ficar a cargo da Companhia dos Electricos.

Esta vae proceder, logo que a concordata seja approvada na primeira assembleia, aos trabalhos necessarios para a transformação da linha funicular da Estrella em linha electrica por meio de *trolley*. Haverá uma bifurcação no largo do Poço Novo seguindo um ramal pelo Poço dos Negros, Esperança e Avenida D. Carlos até entroncar na linha da calçada da Estrella, facilitando assim o movimento na rua de S. Bento.

A linha da Graça vae ser tambem modificada para o que se vae proceder aos respectivos estudos.

Os elevadores da Bica, Lavra e calçada da Gloria serão transformados, mantendo-se a tracção por sistema de cabo subterraneo.

As novas carruagens, de tipo pequeno, elegantes e confortaveis, são movidas a electricidade, para o que será preciso fazer importantes transformações nas suas instalações.

E seria para desejar que este sistema fosse tambem adoptado nas ruas do Arsenal, Aurea, Augusta e no Rocio, pelo menos, com o que muito ganharia a esthetica d'aquellas ruas, desaparecendo os postes que tanto pejam os passeios lateraes.

## Da Europa ao Pacifico

Pensa-se actualmente na construcção de uma linha ferrea que, pela exigencia de atravessar regiões povoadas em grande parte por populações estranhas á civilização, e pela sua extraordinaria extensão, excede em muito as dificuldades que se apresentaram para a construcção do transiberiano.

Trata-se que, partindo de Constantinopla, atravessará o Bosforo em direcção a Haidar Pacha, testa das linhas ferreas da Asia Menor, seguindo pelo valle do Aroxe até as planicies de Kura, para então seguir pela costa sul do mar Caspio e d'ali ganhar o planalto de Atrek e, depois de atravessar o rio Hert Rud, acompanhar o curso superior do Amu-Daria até o planalto de Pamir. Seguirá, depois, em um trajecto de trezentos kilometros o valle de Pandoch até a altitude de 4.300 metros.

Seguindo depois até o valle de Turkestan oriental descerá até a cota 1 350. Este é o troço mais difficil da construcção por causa da grande rampa a vencer.

Finalmente dirigir-se-ha a Si-Ngan, e d'aqui a Shangae.

Esta linha, aproximadamente paralela ao transiberiano, a realizar-se, ficará sendo o caminho mais directo entre a Europa e a China, evitando a subida a Moscou, e depois na Asia a descida de Vladivostok a Pekim.



**Estação do Carregueiro.** — Mandou-se proceder á cobertura de parte de um caes despendendo até réis 682\$000.

**Estação da Livração.** — Mandou-se construir um caes coberto e descoberto para transmissão entre a via larga e a via reduzida na importancia de 1:853\$000 réis.

**Móra a Ponte de Sôr.** — Foi auctorizada a divisão em duas partes apresentadas successivamente do projecto

definitivo do 1.º lanço da 3.ª secção compreendendo a primeira parte a ponte sobre o Raia.

Foi aprovada uma variante do respectivo ante-projecto que realiza um encurtamento de 1.810 metros e uma economia superior a 50:000\$000 réis.



**Espanha**

Acham-se interrompidas as linhas de Picamoixons a Barcelona, entre Castelldefels a Cavá; não se vendem bilhetes de passageiros nem se expede grande e pequena velocidade pela via de Villanueva.

Linha de Barcelona a Empalme, entre Canet e San Pol não se admitem passageiros nem expedições de especie alguma.

Linha de San Felin de Guixots a Gerona, as expedições de grande e pequena velocidade só se aceitam com reserva pelos prazos de transporte.

Tem-se realizado varios comícios para protestar contra a linha directa de Madrid a Valencia, e pugnando pela linha de Cuenca a Utiel, porque, dizem os promotores dos comícios, a primeira d'estas linhas é prejudicial aos interesses nacionaes.

Foi apresentado ao ministerio do Fomento o projecto de uma linha ferrea de Torre del Mar a Periana, por Veléz Malaga.

Proceder-se-ha brevemente á arrematação, em hasta publica, da concessão da linha transpirenaica de Ripoli a Puigcerdá.

**França**

A partir de 3 de novembro d'este anno, os caminhos de ferro da Corsega passam a ser administrados pelo Estado, mas fazendo parte distincta, para o effeito de contabilidade, das outras linhas exploradas pelo Estado.

**Belgica**

Para facilitar as communicações entre o grão-ducado do Luxemburgo e a provincia de Lutich, o governo belga pensa em construir uma linha ferrea que ligue a de Jemelles-Lutich com a de Jemelles-Arlon, o que diminuirá consideravelmente a viagem entre Arlon e Lutich.

**Russia**

Foi approvedo o projecto para a construcção do caminho de ferro da Siberia do Sul.

**Turquia**

O governo turco vae tratar de estudar um projecto relativo á construcção de 3.200 kilometros de linhas ferreas.

**O «Diario de Noticias» — Natal 1908**

Temos presente o numero do Natal correspondente ao anno findo, com que o *Diario de Noticias* costuma celebrar a festa da Natividade.

Publicação essencialmente artistica, é talvez a unica d'este genero que se publica em Portugal.

Na capa, a côres, uma brilhante aguarella de Roque Gameiro representando Jesus no berço; segue-se um artigo do nosso consul no Japão, Wenceslau de Moraes, acompanhado de mimosissimas illustrações de Joshu; depois uma gravura de pagina reproduzindo o grupo de Teixeira Lopes, *O somno da innocencia*; um conto de Malheiro Dias, com desenhos de Macedo, e uma gravura de pagina, colorida, do mesmo artista; uma poesia patriótica de Alfredo da Cunha com uma gravura a propósito de Alberto Sousa; uma cromotipia de Francisco Lima, *Ao fim da tarde*; um conto de Rangel de Lima, com illustrações de Nogueira, e finalmente um conto, em caricaturas, de Monterroso.

Por este ligeiro sumario se pôde fazer ideia do valor do numero do Natal do *Diario de Noticias* de 1908.

Acompanha-o, em *separata*, uma composição musical de Luiz Costa, *Embalando*.

A parte destinada aos annuncios é digna de nota pela belleza artistica da composição e impressão.

Como nos annos anteriores, este numero foi composto e impresso na typographia do *Commercio do Porto*, e attesta o desenvolvimento das artes graphicas em Portugal.

**Brindes e calendarios**

Dos srs. F. H. d'Oliveira & C.ª (Irmão), com deposito de madeiras e materiaes de construcção na rua 24 de Julho, 630, recebemos um elegante calendario para o anno corrente. Agradecemos.

— Da Companhia de Seguros *Portugal Providente*, recebemos um artistico calendario para 1909, o que muito agradecemos.

— Da casa Conde do Restello & Companhia — um elegante calendario de carteira, annunciando os productos farmaceuticos d'aquelle tão conhecido estabelecimento.



**CARTEIRA DOS ACCIONISTAS**

**Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através da Africa.** — Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de janeiro de 1909, conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs 805, 1.556, 2.961, 6.188, 8.274, 8.792, de réis 450.5000 e 11.554, 11.914, 15.082, 17.496, 17.600, 18.977, 20.190, 20.872, 23.166, 24.199, 29.318, 31.490, 35.943, 36.426, 37.289, 39.083, 39.816, 43.692, 44.539, 44.796, 45.388, 46.521, 47.146, 47.825, 48.340, 50.125, 51.873, 53.890, 53.997, 54.741, de 90\$000 réis.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de janeiro de 1909:

No Porto, na sede da companhia, á rua de Bellomonte, 49.

Em Lisboa, no London & Brazilian Bank, Limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank, Limited.

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

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

**Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta.** — Os portadores de obrigações d'esta companhia podem, desde já receber o coupon n.º 8, relativo ao 2.º semestre de 1908, das obrigações privilegiadas de 1.º grau, á razão de francos 7,02, cada um, liquido de imposto em França:

Em Paris, no Comptoir National de Escompte.

Em Lisboa, na casa Henry Burnay & C.ª;

No Porto, no Banco Alliança.

Os pagamentos em Portugal serão feitos ao cambio do cheque sobre Paris que vigorar na data da apresentação e com isenção do imposto de rendimento em Portugal, nos termos do artigo 5.º da lei de 29 de julho de 1899 e do decreto de 24 de outubro de 1905.

**Companhia do Caminho de Ferro do Porto á Pova e Famalicão.** — Procedendo-se em 22 de dezembro ao sorteio semestral de 19 obrigações para serem amortizadas, coube a sorte ás dos numeros seguintes:

13, 15, 585, 683, 689, 812, 897, 1.311, 1.313, 1.454, 1.566, 2.717, 3.110, 4.537, 4.894, 4.981, 5.177, 5.439 e 5.449.

O pagamento d'estas 19 obrigações pelo seu valor nominal e dos juros que lhes competem do semestre corrente, bem como o pagamento dos juros do mesmo semestre (coupon n.º 58) de todas as outras obrigações d'esta Companhia, em circulação, effectuar-se-ha no dia 2 do proximo mez de janeiro e em todas as quintas feiras seguintes, das doze ás duas horas da tarde, no Porto, na sua sede, e em Lisboa, na casa bancaria dos srs. Fonsecas, Santos & Vianna.

**Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães.** — No sorteio a que no dia 22 de dezembro se procedeu das obrigações a amortizar no corrente anno, saíram os seguintes numeros: 255, 464, 828, 1.246, 1.780, 2.748, 2.818, 3.488, 3.560 e 5.759.

O pagamento do capital nominal das referidas obrigações, bem como os juros das obrigações de 5% e 4 1/2% do 2.º semestre, pagam-se nos dias 31 do corrente, 2, 4 e 5 de janeiro proximo, das onze horas da manhã ás duas horas da tarde e nas quartas-feiras e sabados seguintes.

**Companhia Carris de ferro do Porto.** — A requerimento do conselho de administração d'esta companhia convidou os sr. accionistas para uma reunião extraordinária que deverá realizar-se no dia 18 de janeiro de 1909, ao meio dia, no salão nobre do Centro Commercial do Porto, sendo a ordem do dia a seguinte:

1.º Tomar conhecimento do projecto de reforma de estatutos apresentado pela commissão nomeada para esse fim em assembleia geral extraordinária de 14 de novembro ultimo;

2.º Discutir e votar esse projecto;

3.º Proceder á eleição dos restantes membros do conselho fiscal caso seja approvado o artigo 15.º do referido projecto de reforma de estatutos.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de dezembro de 1908.

A situação dos grandes mercados monetários, apesar de chegada a época das grandes liquidações, continúa a ser absolutamente desafogada.

O anno de 1908 acaba no meio de uma grande abundancia de disponibilidades. A pleora metallica assignala-se não já sómente nos grandes paizes da Europa, na Inglaterra, na França, na Alemanha e até na Austria, mas também nos Estados Unidos da America, de onde ha um anno irradiou a grande crise monetaria para os grandes centros financeiros do velho continente.

A questão dos Balkans continúa em estado latente mas menos ameaçadora para a paz europeia. A' proporção que vão correndo as negociações preliminares para a realização da conferencia das potencias, vão sendo cada vez menores as probabilidades de um conflicto armado.

As taxas de desconto mantem-se baixas apesar das differentes emissões já effectuadas e das que estão para se realizar brevemente.

E' de notar que o preço vil a que lá fóra, nos grandes mercados, desceu o aluguer do dinheiro e que é o corollario de uma abundancia anormal de capitaes, pôde ser propicio ás operações bancarias ou de especulação, mas é infelizmente o symptoma inilludível de um afrouxamento das transacções industriaes e commerciaes. Tanto nos Estados Unidos, como na Inglaterra e na Alemanha, a cifra das operações commerciaes e o trabalho industrial tem soffrido uma depressão enorme. A propria Belgica, apesar da sua grande actividade e iniciativa, tem pa'tilhado d'esse afrouxamento. A Austria, em consequencia do boycottage turco, paga, pela diminuição importante da sua exportação, as exigencias ou os erros da sua politica. Só a França se tem resentido menos d'esta depressão economica geral.

E', pois, certo que a actividade economica mundial está momentaneamente paralizada; o impulso de que carece, só poderá ser-lhe dado por meio de uma politica pacifica e da entrada dos capitaes em acção.

Foi publicado, durante a quinzena, o Boletim Commercial e Marítimo em que se conteem as estatisticas relativas ao anno findo, do movimento commercial do nosso paiz com o estrangeiro e do movimento marítimo nos portos da metropole.

O commercio geral attingiu a cifra de 129.829 contos de réis, contra 123.344 contos no anno anterior, o que traduz um augmento de 5.485 contos. A importancia do commercio geral em 1907 divide-se pela seguinte fórma: importação, 79.936 contos; exportação, 48.893 contos.

O commercio especial regista um movimento total de 94.863 contos, sendo: importação, 61.453 contos; exportação, 30.410 contos. No anno de 1906, o commercio especial somou a importancia de 90.984 contos, a importação 60.391 contos e a exportação 30.593 contos, o que dá para o primeiro e para a segunda os augmentos respectivamente de 879 contos e 4.062 contos, tendo a exportação diminuido 183 contos.

A exportação estrangeira e ultramarina é representada pela importancia de 18.483 contos, compreendendo: reexportação de mercadorias estrangeiras, 4.889 contos; reexportação de generos coloniaes, 10.499 contos; transito internacional de mercadorias estrangeiras, 3.038 contos; transito de generos coloniaes, 55 contos. O augmento do valor representativo da reexportação, baldeação e transito, em relação ao anno de 1906, foi de 2.303 contos.

O movimento dos metaes preciosos, em barra e em moeda, que não se achia comprehendido nos algarismos anteriores, é dado pelos seguintes numeros: importação, 285 contos; exportação 926 contos.

Os rendimentos aduaneiros em 1907 sommaram a importancia de 21.805 contos, contra 22.735 contos em 1906, tendo portanto diminuido 930 contos.

O movimento marítimo nos portos da metropole, no anno findo, foi o seguinte: navios entrados, 41.445; navios -aidos, 41.184; total 22.329 navios com 35.993.150 toneladas d'arqueação, contra 22.499 navios com 33.004.935 toneladas, em 1906.

Estes navios descarregaram 2.109.219 toneladas, pertencendo ao commercio estrangeiro 1.874.545, ultramarino 50.757, de pequena

cabotagem 183.917; e carregaram 1.284.356 toneladas, sendo: com destino ao estrangeiro, 1.016.398, ás nossas colonias, 71.630 e aos portos do continente e ilhas adjacentes 196.328.

Em 1906, as mercadorias descarregadas nos mesmos portos sommaram 2.061.947 toneladas, e as carregadas, 1.286.770 toneladas.

\*

A crise politica que deixámos assignalada no nosso ultimo boletim e com todas as tendencias para ser resolvida pela manutenção do *statu-quo* ministerial, acabou, afinal, como de todos é sabido pela imprensa diaria, por uma solução inesperada.

A politica ou os politicos, quasi todos, ficaram descontentes e dão largas ao seu desgosto em longos artigos de opposição violenta ao ministerio e pessoalmente aos que o compõem.

Nestas estereis campanhas se passa o tempo não se pensando senão em politica que é a calamidade para o nosso paiz, ao qual não faltam recursos para que se opéra o seu levantamento economico e financeiro, mas sim verdadeiros homens d'estado com patriotismo, talento e desinteresse. E' precisamente na falta de politicos nestas condições que reside, a nosso vêr, a grande crise nacional.

Reuniu ha hias a assembleia geral da Companhia dos Tabacos. Do que occoreu nessa reunião já deram relato minucioso os nossos colegas da imprensa diaria.

São as seguintes as conclusões do relatorio aprovadas pela assembleia:

1.º — Que o « deficit » do exercicio de 1907-1908, na importancia de 412:288\$366 réis, seja balanceado na escrituração, por meio de uma transferencia do dito valor da « Conta de Reservas » para uma « Conta de Provisão », que será liquidada com a resolução da reclamação apresentada ao Estado;

2.º — Que o remanescente da « Conta de Reservas » se desdobre pela seguinte fórma:

a) a quantia de 450:000\$000 réis, levada a credito de uma « Conta de Reserva Estatutaria ».

b) a quantia de 270:000\$000 réis, representando 6 % do capital realizado, para distribuição aos accionistas e a relacionar com o encerramento das contas do exercicio corrente.

c) o saldo restante, levado nos termos dos estatutos e da resolução da assembleia geral de 10 de agosto de 1907 a uma « Conta de Reservas Facultativas ».

A reclamação apresentada ao Estado a que se refere a primeira conclusão do relatorio, é motivada pela baixa consideravel, no dizer do Conselho de Administração, que teve o consumo no exercicio de 1907-1908.

E' longo o texto d'essa reclamação que allega a insufficiente observancia do contrato de 8 de novembro de 1906. Baseiam-se as reclamações da Companhia, na diminuição da venda em consequencia do decreto de 7 d'agosto de 1907 relativo ao descanso semanal; na demora no decretar o augmento de direitos sobre o tabaco estrangeiro manipulado; na modificação que a Companhia diz necessaria do regimen de tabacos no ultramar; deficiencia da fiscalização do Estado; baixas de consumo produzidas pela crise que o paiz tem atravessado e atravessa.

Não falando já das outras reclamações, diremos que esta ultima, sobre todas, é de primeira ordem pelo engenho que revela e pela seriedade com que é feita.

O conselho de administração fundamenta estes pontos com largas considerações. Entre as reclamações, a companhia exige do governo uma indemnização de 980:732\$640 réis, só relativa ao continente, e 10 contos do ultramar, tirando porém a partilha de lucro do governo nesta quantia fica um saldo de 940 contos que a companhia entende que o governo lhe deve pagar.

E mais não pede a companhia.

O melhor commentario da reclamação da companhia está na declaração que o sr. presidente do conselho de administração fez a assembleia de que era sua opinião que se não imprimisse a mesma reclamação para que se não abrisse nos jornaes campanha contra ella.

Na verdade o segredo é a alma do negocio...

O nosso mercado bolsista manteve durante a quinzena uma certa animação.

Segundo corria hoje na praça a liquidação do fim do mez far-se-ha sem difficuldades, esperando-se também que os preços de *reports* se mantenham em limites moderados.

Dos preços que no mercado a contado obtiveram os principaes valores damos nota no logar do costume.

As operações a praso incidiram, durante a quinzena, sobre os seguintes valores:

FIM DE DEZEMBRO

Acções da Companhia Real, 70\$000.  
Acções da Companhia dos Tabacos, coupous, entre 82\$500 e 84\$700.  
Acções da Companhia de Moçambique, 3\$050 e 3\$100.  
Acções da Zambesia, 1\$600.  
Obrigações da Companhia Real, 2.º grau entre 45\$600 e 47\$600.



FIM DE JANEIRO

Acções da Companhia Real, entre 65\$000 e 71\$000 com diversas alternativas, voltando a descer a 69\$500.  
 Acções da Companhia dos Tabacos, coupons, entre 82\$000 e 86\$000.  
 Acções da Companhia da Moçambique, 3\$100 e 3\$150.  
 Acções da Companhia do Gaz, 65\$000.  
 Acções da Companhia da Zambezia, 1\$650 e 1\$600.  
 Obrigações da Companhia Real, 2.º grau, entre 45\$800 e 47\$700.  
 Obrigações da Companhia da Beira Alta, 2.º grau, entre 13\$900 e 14\$700.

\*

O nosso fundo externo reanimou-se um pouco, ficando: em Londres, a 61; em Paris, a 60,45.

A situação cambial tem continuado a melhorar, tendo-se, porém, firmado ligeiramente hoje, durante o dia, os preços das diferentes divisas.

O cambio do Rio sobre Londres continua a 15 1/4, o que dá para a libra o valor de 15\$737 réis francos.

Ultimos preços da libra: comprador, 5\$410 réis; vendedor 5\$460 réis.

Publicamos a seguir a nota das ultimas cotações cambias, de hoje.

	EM 31 DE DEZEMBRO		EM 15 DE DEZEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	44	43 7/8	43 1/4	43 1/8
" 90 d/v .....	44 5/16	—	43 9/16	—
Paris cheque .....	651	654	662	665
Berlim " .....	266 1/2	267 1/2	271	272
Amsterdã cheque .....	452	454	459	461
Madrid cheque .....	970	980	985	995

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	DEZEMBRO													
	16	17	18	19	21	22	23	24	26	28	29	30	31	—
<b>Lisboa:</b> Inscrições de assentamento ..	39,30	39,30	40,30	39,35 j.r.	39,30 j.r.	39,45 j.r.	39,50	39,50	39,75	39,75	39,75	39,80	39,80	—
" coupon .....	39,15	39,15	39,20	39,20 j.r.	39,20 j.r.	39,20 j.r.	39,25	39,26	39,55	39,55	39,55	39,55	39,55	—
Obrig. 4 1/2 1888 .....	21,200	21,200	21,200	—	—	—	21,250	21,200	—	21,200	21,200	21,250	—	—
" 4 1/2 1890 assentamento .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49,500	49,500	—
" 4 1/2 1890 coupon .....	49,000	—	49,300	—	—	—	49,000	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2 1/2 assentamento .....	57,500	57,500	—	—	—	—	57,500	—	57,400	—	—	57,400	—	—
" 4 1/2 1/2 coupon interno .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" externo, 1.ª serie .....	67,000	66,900	66,900	66,900	66,800	66,600	66,500	66,400	66,500	66,500	66,500	66,300	66,200	—
" 3 1/2 1905 .....	9,250	9,150	—	9,250	9,250	9,300	9,300	9,300	—	—	9,500	—	—	—
" Tabacos coupon .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	167,200	—	167,500	167,500	—
Acções Banco de Portugal .....	—	—	—	—	138,000	138,000	138,000	—	138,000	—	—	—	—	—
" Banco Commercial de Lisboa .....	—	—	—	—	—	—	—	91,800	—	91,800	92,000	—	—	—
" Banco Nacional Ultramarino .....	—	90,600	—	91,000	—	115,000	—	—	—	—	—	—	—	—
" Banco Lisboa & Acores .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Tabacos, coupon .....	83,000	82,600	82,300	—	83,000	—	82,800	83,100	83,200	84,000	85,000	85,500	85,400	—
" Companhia dos Phosphoros .....	63,300	63,300	63,300	—	63,500	64,000	64,000	64,000	64,000	64,000	64,000	64,000	69,000	—
" Companhia Real .....	64,000	—	64,800	—	—	67,500	—	70,000	70,000	70,000	71,500	70,000	6,800	—
" Companhia Nacional .....	—	—	—	—	—	—	—	7,000	—	—	—	—	6,800	—
Obrig. prediaes 6 1/2 .....	92,200	92,350	92,300	92,200	—	—	92,000	92,200	92,200	92,100	—	92,000	92,000	—
" 5 1/2 .....	86,000	—	—	—	86,150	86,000	86,000	86,100	86,500	86,500	86,500	86,000	85,000	—
" Companhia da Beira Alta .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real 3 1/2 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real 3 1/2 2.º grau .....	45,500	45,500	45,500	45,600	45,700	45,800	46,200	46,700	46,800	47,150	47,350	47,500	47,500	—
" Companhia Nacional 1.ª serie .....	—	—	—	71,500	—	—	71,500	71,500	—	—	—	—	—	—
" Companhia Através d'Africa .....	89,000	89,000	89,000	—	—	89,000	89,000	—	—	—	—	88,800	89,500	—
<b>Paris:</b> 3 1/2 portuguez 1.ª serie .....	59,60	59,65	59,52	60	59,75	59,87	60,10	60,05	—	60,60	60,60	60,45	—	—
Acções Companhia Real .....	290	290	292	310	310	218	—	317	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal .....	36,50	36,25	36,50	36,25	38	37	38	37	—	37	36,25	36,50	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante .....	418	417	420	418,50	420	420	416	416	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes .....	—	219	220	221	219	217,25	216	216,50	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau .....	339	344	343	339	—	340	340	341,50	—	—	338	348	—	—
" Companhia Real, 2.º grau .....	203	203	205	205	206	206,75	208,50	215	—	216	215	217	—	—
" Companhia da Beira Alta .....	—	274,50	—	—	275	—	278	276,50	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal .....	150,50	—	—	150	151,50	150,50	—	—	—	151,50	—	—	—	—
<b>Londres:</b> 3 1/2 portuguez .....	60,25	60,50	60,25	60,25	60,25	60,62	60,62	60,62	—	60,75	60	61	—	—
<b>Amsterdã:</b> Obrig. Através d'Africa .....	—	76,93	77,37	—	—	—	—	—	—	—	—	79,87	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhols

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÈDIA KILOMETRICA			
		1908		1907		Diferença em 1908	1908	1907	Diferença em 1908	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis		
Companhia Real.	Rêde geral .....	16 Dezembro	1.073	5.561.456.000	1.073	5.553.106.000	+ 8.350.000	5.183.090	5.175.308	+ 7.782
	Vendas Novas .....	" "	70	94.705.000	70	91.592.000	+ 3.113.000	1.352.928	1.308.457	+ 44.471
	Coimbra a Louzã .....	" "	29	25.317.000	29	24.948.000	+ 369.000	873.000	860.275	+ 12.725
Sul e Sueste .....	10 Dezembro	638	1.356.989.000	612	1.312.831.716	+ 44.157.284	2.126.941	2.145.149	- 18.208	
Minho e Douro .....	" "	405	1.622.003.000	405	1.526.577.011	+ 95.425.989	4.004.945	3.769.525	+ 235.615	
Beira Alta .....	4 "	253	411.598.975	253	405.888.566	+ 5.710.409	1.626.873	1.604.302	+ 22.571	
Companhia Nacional .....	8 Dezembro	185	151.067.030	185	158.053.480	- 6.986.450	816.578	854.343	- 37.769	
Guimarães .....	30 Setembro	56	101.797.108	40	86.022.652	+ 15.774.456	1.817.805	2.150.566	- 332.761	
Porto á Pova e Famalicão .....	31 Outubro	64	139.257.480	64	134.294.918	+ 4.962.562	2.175.898	2.098.358	+ 77.540	
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha .....	10 Dezembro	3.681	422.566.273	3.681	418.853.529	+ 3.712.744	33.297	32.288	+ 1.009	
Madrid-Zaragoza-Alicante .....	" "	3.650	406.976.309	3.650	403.562.102	+ 3.414.207	29.308	28.373	+ 935	
Andaluzes .....	" "	1.083	20.892.948	1.083	18.250.061	+ 2.642.887	19.291	16.856	+ 2.435	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp. .....	" "	777	8.106.373	777	8.044.097	+ 62.276	10.432	10.352	+ 80	
Zafra a Huelva .....	16 "	180	3.272.701	180	3.481.919	- 209.218	18.181	19.343	- 1.162	

# Companhia Através d'Africa

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

(Continuado do n.º 504)

Por esta fórma, a substituição será feita no prazo de cinco annos, devendo a economia, que se fará progressivamente nas despesas de conservação, ser mais que sufficiente para o encargo de juros a pagar.

Sendo informados de que ha certos productos que não podem com o encargo do transporte para a costa, mesmo pelas antigas tarifas, e que aproveitariam os nossos comboios descendentes que quasi sempre trazem vagões devolutos, se podessem transitar por uma tarifa inferior, auctorizámos o nosso director tecnico a entender-se sobre este assunto com o ex.<sup>mo</sup> governador da provincia, no sentido de se facilitar esse transporte, reduzindo-se as tarifas para o que for necessario e cedendo nós os vagões disponiveis.

D'isto, como bem podeis vêr, nenhuma vantagem nos advem e só beneficia o commercio, facilitando-lhe o transporte de taes productos, e principalmente o Estado, que pôde auferir um rendimento que até agora não tinha e que será deduzido na subvenção.

## Liquidação das contas com o Estado

SENHORES ACCIONISTAS:

Ha oito annos que reclamamos dos governos, como se vê dos relatorios anteriores, a liquidação da situação da Companhia com o Estado, situação que se estava tornando absolutamente insustentavel, não se dignando governo algum dar qualquer resposta ás nossas solicitações.

A Companhia não pedia que se lhe fizesse favor, ou que se procedesse a essa liquidação occultamente, beneficiando-a no quer que fosse, com prejuizo para o thesouro publico, mas sim pelos meios legais, entregando-se a resolução do assunto a um tribunal arbitral, como determina o contrato de 1885 e o estatuto.

A Companhia, apesar de crente nos seus direitos e na sua justiça não podia contar com qualquer acto de favoritismo da parte d'esse tribunal e estava pronta a acatar a sua sentença, pró ou contra. O que pretendia era definir a sua situação e saber com que podia contar.

Perdida por completo a esperança de obter uma solução e tornando-se essa situação absolutamente insustentavel, o vosso Conselho de Administração resolveu apresentar ao Governo, extra officialmente, propostas conciliadoras para uma liquidação immediata e delegou para esse fim o seu secretario, que sobre esse assunto teve varias conferencias com os ex.<sup>mos</sup> ministros da Marinha e da Fazenda, achando estes accetaveis as bases que lhes foram propostas genericamente, e que se tornaram officiaes pela remessa do seguinte officio, a que se seguiram os outros que, por sua ordem, publicamos:

Ill.<sup>mo</sup> e Ex.<sup>mo</sup> Sr. — Em consequencia das conferencias havidas com v. ex.<sup>a</sup> e o ex.<sup>mo</sup> sr. ministro da Fazenda, a Companhia Real dos Caminhos de ferro através d'Africa, tendo proposto aos governos por muitas vezes a arbitragem, como unico meio de resolver as questões pendentes entre ella e o Estado e no empenho de definir a sua situação, que se torna cada vez mais insustentavel, vem propôr a v. ex.<sup>a</sup> a regularização das mesmas contas por meio d'um accordo com o Governo, nomeando v. ex.<sup>a</sup> para esse fim um representante que se entenderá com os representantes da Companhia.

Como base d'esse accordo, e para facilitar a solução da questão a Companhia não duvidará desistir de parte das suas reclamações, de fórma a que o resultado da liquidação seja conveniente tanto para ella como para o Estado.

Resolvido este assunto, regularizar-se-ha definitivamente tambem a exploração do caminho de ferro de Malange, prontificando-se a Companhia a facilitar tanto quanto seja possivel essa solução. — Deus Guarde a V. Ex.<sup>a</sup> — Porto, 9 de maio de 1908.

Ill.<sup>mo</sup> e Ex.<sup>mo</sup> Sr. Conselheiro Augusto de Castilho Barreto e Noronha. Dignissimo Ministro da Marinha e Ultramar — Lisboa.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar — Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos — n.º 1308

Lisboa, 18 de maio de 1908. — Ill.<sup>mo</sup> e Ex.<sup>mo</sup> Sr. — Em resposta ao seu officio de 9 do corrente s. ex.<sup>a</sup> o ministro e secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar encarrega-me de pedir a v. ex.<sup>a</sup> se digue indicar quaes são definitivamente as reclamações que essa companhia entende assistir-lhe o direito de fazer, para depois de apreciadas pelo Governo este poder tomar a resolução acerca do exposto no citado officio de v. ex.<sup>a</sup> — D. us Guarde a V. Ex.<sup>a</sup>

Ill.<sup>mo</sup> e Ex.<sup>mo</sup> Sr. Presidente do Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de ferro através d'Africa.

Ill.<sup>mo</sup> e Ex.<sup>mo</sup> Sr. — Temos a honra d'accusar a recepção do officio de v. ex.<sup>a</sup> de 18 do corrente, a que respondemos

Em uma das conferencias havidas com o ex.<sup>mo</sup> sr. ministro da Marinha, foi pedida a esta Companhia uma exposição do que ella propunha, sendo verbalmente exposto a v. ex.<sup>a</sup>, que a Companhia não podia especificar a sua proposta, visto que essa especificação só podia ser resultante da discussão que sobre o assunto houvesse entre ella e v. ex.<sup>a</sup>

Resolveu-se, portanto, que a Companhia fizesse a sua proposta genericamente, nos termos do officio que em virtude d'isso foi entregue pessoalmente a s. ex.<sup>a</sup>, com data de 9 do corrente; e que, se o Governo entendesse conveniente accetá-la, em principio, nomearia o seu representante ou representantes, que se entenderiam com a Companhia, discutindo-se então o assunto na especialidade e resolvendo-se então quaes, das suas reclamações, as que ella mantinha.

Não pôde, portanto, a Companhia, pelos motivos que então apresentou e que foram julgados razoaveis, ir além da proposta generica feita no seu citado officio, visto que entendendo, pelas razões que tem apresentado em officios e relatorios, que lhe assiste o direito de fazer todas as reclamações que dos mesmos relatorios constam, na importancia de 8.296.519\$394 reis segundo o seu ultimo relatorio, só fez a sua proposta com o fim conciliador de facilitar a liquidação pronta de tão importante questão, por uma fórma conveniente e vantajosa para o Estado e para se terminar por uma vez com uma situação absolutamente insustentavel.

Mantemos, portanto, a nossa proposta, tal como foi feita no nosso officio de 9 do corrente, esperando a resolução de s. ex.<sup>a</sup> o ministro, mantendo tambem

a resolução de fazer tudo o que seja razoavel e justo para, pelo nosso lado, facilitar a solução de tão momentoso assunto. — Deus Guarde a V. Ex.<sup>a</sup> — Porto, 20 de maio de 1908.

Ill.<sup>mo</sup> e Ex.<sup>mo</sup> Sr. Conselheiro Arnaldo de Novaes Guedes Rebello. Dignissimo Director dos Caminhos de ferro Ultramarinos — Lisboa.

Ill.<sup>mo</sup> e Ex.<sup>mo</sup> Sr. — Pediu v. ex.<sup>a</sup> em nome do ex.<sup>mo</sup> sr. ministro da Marinha, em seu officio de 18 do proximo passado, nota das importancias que esta Companhia se julgava com direito a reclamar do Estado, pedido a que respondemos com o nosso officio de 20 do mesmo mez.

Examinando melhor este assunto, e ligando-o com o texto do nosso officio de 9 do proximo passado chegamos á conclusão de que v. ex.<sup>a</sup> desejava saber quaes as importancias que figuram na nossa conta de reclamações de que, segundo esse nosso officio, a Companhia podia desistir para facilitar uma liquidação immediata de contas. Nomeando o Governo o seu representante, como nesse officio se pedia, para discutir com os representantes da Companhia essa questão, é evidente que, em virtude mesmo d'essa discussão, o Governo conheceria immediatamente quaes aquellas importancias. Portanto, e restando que a demora da resposta de v. ex.<sup>a</sup> a tão momentoso assumpto seja motivada na falta de tal indicação, vimos apresentar a v. ex.<sup>a</sup> a fórma pela qual julgamos que, com grande vantagem para o Estado, a questão pôde ser liquidada.

As reclamações a que a Companhia justicadamente se julga com direito são todas as que figuram nas suas contas e relatorios desde 1900 e que em 30 de Junho proximo passado montavam a 8.296.519\$394

A divida da Companhia ao Estado na mesma data subia a 5.576.377\$292

Ha portanto o saldo de réis 2.720.142\$102 a favor da Companhia.

Se destacarmos da conta de reclamações só as verbas que mais directamente se ligam com o disposto nos contratos é que são, numeros redondos:

Diferença cambial na subvenção.....	2.818 contos
Dita em material.....	461 "
Juros na conta do thesouro.....	1.068 "
Ditos na conta do Ministerio da Fazenda.....	896 "
Ditos na conta do Banco de Portugal.....	298 "

5.541 "

vemos que a importancia que a Companhia deve ao Estado é constituída na sua totalidade, por diferenças cambiaes a que a Companhia tinha direito e que lhe foram debitadas e por os juros sobre essas diferenças, que lhe foram debitados tambem.

Postas as cousas nestes termos, e não entrando mesmo em conta com as restantes reclamações na importancia de 2.700 contos, devem os Governos reconhecer que nada razoavelmente podem esperar receber da Companhia, e o que é mais ainda para ponderar, que nada poderiam receber *effectivamente*, ainda que a sentença arbitral fosse contraria a Companhia por esta não ter, como se vê do seu balanço, recursos para pagar uma somma, que realmente não deve.

Pelo seu lado, a Companhia não se faz a illusão de supôr que, ainda que a sentença do Tribunal Arbitral fosse contraria ao Estado na totalidade das suas reclamações, ella viesse a receber do mesmo Estado importancia alguma representativa do saldo a seu favor.

Nestas circumstancias, fatalmente inludiveis, circumstancias que não podem ser nem mais delinidas, nem mais claras, a situação liquida-se de per si e, não havendo a menor probabilidade, pelo exame das contas da Companhia, de que esta, em um periodo mais ou menos longo, viesse a possuir recursos com que podesse pagar o que fosse arbitrado, *quando mesmo a sentença arbitral lhe fosse contraria*, não se compreende que vantagem possa haver, para o Estado ou para ninguem, em protelar a resolução da questão augmentando por essa fórma a causa predominante do descalabro d'uma Companhia, que na realidade tem todas as condições de vida e que, liquidada a sua situação, consolidaria essas condições, d' fórma a compensar o Estado dos sacrificios feitos e a desempenhar o seu papel no desenvolvimento material da provincia d'Angola.

Reduzida, por aquella fórma e em virtude das considerações que apresentamos, a nossa verba de reclamações á importancia considerada como divida da Companhia ao Estado, a situação simplifica-se absolutamente, porque as verbas que apresentamos são de facilissima confirmação, visto que figuram todas na contabilidade do Estado, em cujas repartições o Governo pôde independentemente de investigações estranhas, fazê-las verificar.

Mas a Companhia propoe-se ir mais longe, dando vantagens ao Estado, que este não colheria com certeza em uma liquidação forçada, facilitando ao Governo os meios da liquidação e annullando finalmente com o seu sacrificio qualquer pretexto de dilação d'ella.

Propõe, portanto, a Companhia que a taxa de 5%, a que lhe tem sido contados os juros seja reduzida para 2 1/2%, ficando ainda assim essa taxa muito superior a que o Estado paga na sua conta com o Banco de Portugal, o que reduz a reclamação da Companhia sobre os juros a 1.131 contos numeros redondos, representando essa verba um saldo apurado a favor do Estado na liquidação de contas.

Esse saldo, não podendo a Companhia abandonar para sua amortização nenhuma das receitas que lhe garantem os seus contratos, seria amortizado por metade do excedente da receita geral da linha sobre os gastos de exploração, computados segundo o contrato de se embro de 1885 e sem prejuizo da partilha de lucros com o Estado estipulada no mesmo contrato.

Mais se propõe a Companhia a ficar como sua com a divida do Banco de Portugal na importancia de 447.299\$516 reis, que continuará a ser amortizada, como até aqui pela deducção de 28 com os semestraes na subvenção que o Estado paga para garantia das despesas d'exploração.

Resumindo: o Estado em vez de ter de debater com a Companhia pe a arbitragem determinada no contrato de concessão, um saldo de 2.700 contos a favor da Companhia, questão que esta venceria segundo a opinião de homens d'estado publica e officialmente formulada, ou sem a menor probabilidade de receber da Companhia importancia alguma pelos motivos apresentados, quando mesmo a sentença arbitral fosse contraria a esta, passa a ser credor d'uma importancia superior a 1.000 contos de réis, paga pela fórma mais razoavel, mais pratica e mais segura que as circumstancias permitem, ficando ainda a cargo da Companhia a divida de 447 contos ao Banco de Portugal, tida como fazendo parte da divida ao Estado, em virtude de aval do Governo as promissórias que a garantem, e cujo pagamento fica tambem seguramente garantido, sem receio de encargos para o Estado, pela deducção, feita pelo Governo de 28 contos semestraes na subvenção.

Tem ainda esta solução, como dissemos no nosso officio de 9 do proximo passado a vantagem de regular o mais favoravelmente possivel para o Estado a questão da exploração da linha de Malange, exploração que a Companhia não pôde continuar a fazer sem uma definitiva liquidação de contas.

Grêmos ter exposto sem subterfugios e o mais claramente possivel o que s. ex.<sup>a</sup> o M.istro da Mari ha desejava e fomos que s. ex.<sup>a</sup> saberá compreender convenientemente a ideia a que a Companhia obedece, sacrificando-se desinteressadamente com o unico fim de facilitar uma liquidação immediata da sua situação, sem o recurso á arbitragem, considerada com muitos bons fundamentos, como inconveniente para o Estado.

D'esta exposição resulta a urgente necessidade d'essa liquidação sem o que esta Companhia lerá fatalmente, e em breve prazo, de tomar o expediente que as circumstancias aconselharem, e que não pode ser outro senão o de fazer na sua escrita o encontro de contas a fim de que no seu activo figure o saldo devedor do Estado, para ser validado por quem tem de administrar os negocios da Companhia, logo que a força das circumstancias imponha essa administração.

Por ultimo e para não deixar duvidas sobre a futura situação da Companhia, não teja esta duvida alguma em provar evidentemente (o que aliás já está provado pelos seus relatorios) que, não lhe sendo cercadas as suas receitas, garantidas pelos seus contratos em mais do que o estipulado para a amortização

# Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## Comboio rapido semanal entre Lisboa e Faro

Os comboios rapidos semanacs entre Lisboa e Faro n.º 701 e 702 e os comboios que, com elles, ligam entre Tunes e Portimão n.º 801 e 802 que, segundo os avisos ao publico B n.º 53 e 55 de setembro ultimo, terminavam em 26 e 28 de dezembro do corrente anno, continuam a effectuar-se semanalmente e com o mesmo horario até 28 de junho do proximo anno de 1909, tendo os comboios n.º 701 e 702 uma paragem de 1/2 minuto, na estação do Carregueiro, para deixar e receber passageiros.

## Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

### Transporte de tóros de pinho nacional por descascar com destino á estação de Alcantara-Mar para exportação pela barra de Lisboa

3.ª ampliação da Tarifa especial n.º 3 de pequena velocidade

Desde 1 de janeiro de 1909 o quadro constante da alinea B) do § 2.º da tarifa especial interna n.º 3 de pequena velocidade, em vigor desde 10 de outubro de 1903, é ampliado ás estações da linha de Coimbra á Louzã e alterado no que respeita ás estações de Alfarellos a Mealhada, pela forma seguinte:

Procedencias: Alfarellos 15200 réis, Formosella a Coimbra 15300 réis, Souzellas a Mealhada 15400 e Coimbra a Louzã 15600.

Ficam em vigor as condições da referida tarifa especial n.º 3 de pequena velocidade em tudo que não seja contrario ás disposições do presente aviso.

### Despachos centraes em Barco de Avila e Becedas

Desde 1 de novembro foram abertos nas povoações de Barco de Avila e de Becedas ao serviço de passageiros, bagagens e mercadorias em grande e pequena velocidade, despachos centraes, ambos em correspondencia com a estação de Béjar na linha do Oeste de Espanha.

O preço de transporte de passageiros da estação de Béjar a qualquer dos dois referidos despachos centraes, ou vice-versa, é de quatro pesetas, quer para adultos quer para creanças, excepto as de menos de 3 annos que sejam transportadas ao collo dos passageiros.

Cada passageiro tem direito ao transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem. Os excedentes pagam 0,50 pesetas por cada fracção indivisivel de 10 kilogrammas.

Aos transportes de mercadorias em grande e pequena velocidade expedidos directamente dos referidos despachos com destino ás estações d'esta Companhia ou vice-versa, são applicadas as taxas em vigor estabelecidas nas respectivas tarifas para a procedencia ou destino de Béjar mais as sobretaxas seguintes, pela camionagem entre os despachos centraes e a estação de Béjar ou vice-versa:

Mercadorias de todas as classes	Preço por fracção de 10 Kilogr. <sup>as</sup>	Mínimo de percepção
<b>Grande velocidade</b>	4 Pesetas	Pesetas
De 1 a 5 kilogrammas .....	—	0,25
De 5 a 50 kilogrammas inclusivè .....	0,30	0,50
Além de 50 kilogrammas, taxa pelo peso effectivo.	0,20	1,50
<b>Pequena velocidade</b>	12,00	1,00
Por fracção indivisivel de 10 kilogrammas .....	12,00	1,00

### Deposito e arrecadação de objectos portateis nas estações

Desde 10 de novembro de 1908 todas as estações d'esta Companhia, tomam a seu cargo e sob sua responsabilidade a arrecadação e guarda de objectos portateis, mediante a taxa de 10 réis por objecto e por periodos indivisiveis de um dia, contados da meia noite a meia noite, com o minimo de cobrança de 20 réis.

O deposito limita-se a encomendas e volumes de mão ou de uso proprio; não aproveita ás bagagens registadas ou a registrar, nem a quaesquer outros volumes despachados ou a despachar para transporte em caminho de ferro.

Os depositantes recebem senhas comprovativas da existencia dos volumes em poder da Companhia, mediante as quaes reclamam a entrega d'estes quando queiram retirá-los, satisfazendo previamente as taxas em debito. As entregas só são feitas á vista das referidas senhas.

Fica pelo presente annullado e substituido o Aviso ao Publico B 1630 de 26 de fevereiro de 1908.

ao Banco de Portugal e sendo satisfeitos pontualmente pelo Estado os compromissos que tenha para com a Companhia, não tem esta, nem virá a ter necessidade de recorrer ao Estado para obter d'elle mais do que, pelos seus contratos, elle tem de dar-lhe. Como garantia do que avança e afirma, estão as suas contas dos ultimos annos, pelas quaes se prova que a Companhia, longe de receber do Estado mais do que o que este tem de dar-lhe, tem amortizado tudo o que lhe devia por capital, ficando apenas de pé a importancia de differenças cambiaes e juros, que é como dissemos o que hoje constitue a sua divida ao Estado. — Deus Guarde a V. Ex.ª — Porto, 1 de junho de 1908.

III.º e Ex.º Sr. Conselheiro Arnaldo de Novaes Guedes Rebello. Dignissimo Director dos Caminhos de ferro Ultramarinos — Lisboa.

III.º e Ex.º Sr. — Fez esta Companhia uma proposta para immediata liquidação de contas entre ella e o Estado, contida no seu officio de 9 de maio ultimo.

Não satisfeito com isto, o Governo pediu-lhe uma proposta detalhada, que, apesar da inconveniencia que a Companhia nisso via, não teve duvida em apresentar no seu officio de 1 do corrente, fazendo notar que cedia ao pedido feito, com o fim unico de facilitar uma liquidação immediata.

Reconhece a Companhia que actualmente a attenção do Governo é solicitada por varios assuntos de importancia; mas não pôde ao mesmo tempo deixar de reconhecer-se que este é d'uma importancia capital bem como de grande urgencia, não obrigando presentemente o Governo a grande dispendio de tempo, visto que a sua accção, na pres nte occasião, se limita apenas á nomeação d'um representante, que discuta com a Companhia a proposta apresentada. Não pôde a Companhia esperar mais tempo, tanto mais que acrece a circumstancia, que já se deu, de já se não apurar qual o saldo que a Companhia tem a receber entre a importancia da subvencção e as quantias recebidas, de forma que, dada a importancia total da subvencção garantida pelo contrato de setembro de 1885, está a Companhia reduzida, desde abril de 1907, a receber unicamente a importancia restricta e justa para o pagamento do seu coupon, como se effectivamente a subvencção se reduzisse exclusivamente a essa importancia.

Como não é possivel entrar-se sem protesto em tal caminho, que corta á Companhia os unicos recursos que lhe restavam da subvencção, vem esta Companhia solicitar de v. ex.ª uma pronta resposta áquelles officios, muito embora essa resposta seja negativa, a fim de que ella tome as resoluções, que a urgencia das circumstancias requer, seja com relação á exploracção provisoria da linha de Malange, cuja continuacção está dependente da liquidacção geral de contas, seja com relação a essa mesma liquidacção e aos seus resultados finais. Deus Guarde a V. Ex.ª — Porto, 13 de junho de 1908.

III.º e Ex.º Sr. Conselheiro Arnaldo de Novaes Guedes Rebello. Dignissimo Director dos Caminhos de ferro Ultramarinos — Lisboa.

Ministerio dos Negocios d' Marinha e Ultramar — Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos — n.º 1711

Lisboa, 1 de julho de 1908. — III.º e Ex.º Sr. — Tenho a honra de comunicar a v. ex.ª em referencia ao seu officio de 13 de junho ultimo, que s. ex.ª o ministro e secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, escolheu o engenheiro inspector geral das Obras Publicas, Augusto Luciano Simões de Carvalho, para, por parte do Governo, se entender directamente com a pessoa que essa Companhia designar. — Deus Guarde a V. Ex.ª

III.º e Ex.º Sr. Presidente do Conselho de Administracção da Companhia Real dos Caminhos de ferro através d'Africa.

III.º e Ex.º Sr. — Temos a honra de accusar a recepção do officio de v. ex.ª de 1 do corrente participando a nomeação do ex.º sr. Augusto Luciano Simões de Carvalho para, conjunctamente com o representante da Companhia, estudarem a proposta feita no nosso officio de 1 de junho proximo passado, referente á liquidacção de contas entre a Companhia e o Estado.

Cumpr-me participar a v. ex.ª que o Conselho de Administracção nomeou para o mesmo fim o seu secretario sr. Augusto Gama, rogando á v. ex.ª se sirva dizer qual o local onde devem effectuar-se as respectivas reuniões, a fim de que, sem perda de tempo, possa partir para ali o representante da Companhia. — Deus Guarde a V. Ex.ª — Porto, 3 de julho de 1908.

III.º e Ex.º Sr. Conselheiro Arnaldo de Novaes Guedes Rebello. Dignissimo Director dos Caminhos de ferro Ultramarinos — Lisboa.

III.º e Ex.º Sr. — Sempre na intencção de simplificar a liquidacção de contas entre esta Companhia e o Estado, vimos substituir a proposta feita da reduccção da taxa de juro de cinco para dois e meio por cento, que poderia ter o caracter d'um acto de favoritismo para com a Companhia, pela contagem directa dos juros sobre as differenças cambiaes na subvencção, o que deve dar uma differença a favor do Estado conforme nota que opportunamente enviaremos. — Deus Guarde a V. Ex.ª — Porto, 21 de julho, de 1908.

III.º e Ex.º Sr. Conselheiro Arnaldo de Novaes Guedes Rebello. Dignissimo Director dos Caminhos de ferro Ultramarinos — Lisboa.

III.º e Ex.º Sr. — Tendo o ex.º sr. Augusto Luciano Simões de Carvalho, representante nomeado pelo ex.º sr. ministro da Marinha para conjunctamente com o representante d'esta Companhia estudarem a proposta feita por esta em seu officio de 1 de junho proximo passado, compreendido que os termos do officio da sua nomeação lhe davam poderes mais amplos do que os precisos para a apreciacção restricta da mesma proposta, e não tendo o representante da Companhia recebido poderes para mais do que essa apreciacção, não podendo por isso entrar com o digno representante do Governo em mais ampla discussão, resolveu este não dar seguimento ao seu mandato.

E, como em taes circumstancias se manifesta nova divergencia, vem esta Companhia, mais uma vez propôr ao ex.º sr. ministro da Marinha a soluccção da questção por meio da arbitragem, que, além de ser uma disposicção clara do contrato de 25 de setembro de 1885, é a unica forma de se resolver imparcialmente tão momentosa questção.

Espera, portanto, esta Companhia que s. ex.ª, estando, como sobejamente está demonstrado, que compreende a urgente necessidade de a resolver, se digne nomear os respectivos arbitros nos termos do artigo 88.º do contrato de 25 de setembro de 1885 e do artigo 72.º do estatuto. — Deus Guarde a V. Ex.ª — Porto, 25 de julho de 1908.

III.º e Ex.º Sr. Conselheiro Arnaldo de Novaes Guedes Rebello. Dignissimo Director dos Caminhos de ferro Ultramarinos — Lisboa.



(Continúa).

# ARREMATACÖES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## Venda do rebocador Leão

Dia 23 de janeiro de 1908 pela 1 hora da tarde.

Local de abertura de propostas: — Direcção do Sul e Sueste, Largo de S. Roque, 22.

Condições estão patentes: Secretarias das Direcções dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste e do Minho e Douro, todos os dias uteis das 10 da manhã ás 4 da tarde.

Deposito provisorio: 755000 réis ou seja 2 1/2 % sobre a base da licitacção, 3:0005000 réis, feito em qualquer das thesourarias dos Caminhos de ferro do Estado.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

## Aide-mémoire du voyageur

Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres maisons, que celles indiquées i-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.<sup>a</sup>

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

**CINTRA Hotel Netto.**—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e acaçados, almôços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Preços razoaveis.—Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

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

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

**HAMBURGO Sautier & C.<sup>a</sup>**—Commissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores.—Serviço directo entre Hamburgo e Espanha.

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

**LISBOA Grande Hotel d'Inglaterra**—Em frente da Estação Central. P. dos Restauradores. De 1.<sup>a</sup> ordem. Ascensor. Luz electrica. Recommendado pela Propaganda de Portugal.

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

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

**MAFRA Hotel Moreira.**—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia a 1\$500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

**PORTO Hotel Continental.**—Rua Entreparedes (Frente a Batalha). Serviço de 1.<sup>a</sup> ordem, preços moderados, Frente do correio, theatros; muito central.—Prop. Lopez Munhós.

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

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

**SETUBAL Grande Hotel Esperança.**—Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1\$200 a 2\$500. 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 Viuva de Jue- to M. Estilez.**—Agente internacional de aduanas y transportes.

## HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JANEIRO DE 1909

COMPANHIA REAL				LISBOA-R. Sacavem Lisboa-R.				LISBOA-R. Caldas Lisboa-R.				LISBOA-R. Vila Viçosa Lisboa				Lisboa Évora Lisboa			
PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.		
C. Sodré Algés C. Sodré				Lisboa-R. Povoas de Varzim Lisboa-R.				Lisboa-R. Figueira Lisboa-R.				Lisboa Vila Real Lisboa				Lisboa Évora Lisboa			
9 15	9 29	9 40	9 55	11 51	12 40	7 36	8 34	7 30	2 26	3 55	6 53	5 50	1	4 30	10 24	7 50	8 21	3 55	8 50
9 28	9 42	10 10	10 25	11	11 58	1 15	2 13	3 45	3 1	4 55	11 36	8	1	4 45	6 30	7 50	8 21	3 55	8 50
4	4 14	4 29	4 44	4 28	5 37	5 29	6 30	4 40	5 1	3 55	4 16	8	8	9 44	6 40	8	8	9 44	6 40
5 40	5 54	6 20	6 35	4 35	5 37	5 29	6 30	8 20	8 41	7 40	8 1	8	8	9 44	6 40	8	8	9 44	6 40
11 25	11 39	12	12 15	12 30	1 53	—	—	—	—	—	—	5 20	5	5 4	—	—	—	—	—
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os ● e ○.				Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.				Lisboa-R. Alfaiellos				Lisboa Portimão Lisboa				Lisboa Évora Lisboa			
7	7 28	7 25	7 55	4 28	5 37	5 29	6 30	—	—	10 40	11 12	5 50	9 44	7 50	10 24	7 50	8 21	3 55	8 50
7 40	8 15	8 16	8 42	4 35	5 37	5 29	6 30	—	—	4 55	6 14	8	8	9 44	6 40	8	8	9 44	6 40
10 10	10 38	8 49	9 15	6	6 43	7 4	7 48	—	—	—	—	8	8	9 44	6 40	8	8	9 44	6 40
11 30	11 58	10 50	11 16	6 47	7 29	7 57	8 41	—	—	—	—	8	8	9 44	6 40	8	8	9 44	6 40
1	1 28	12 10	12 36	8 27	9 11	9 34	10 18	—	—	—	—	8	8	9 44	6 40	8	8	9 44	6 40
2 30	2 58	1 40	2 6	8 27	9 11	9 34	10 18	—	—	—	—	8	8	9 44	6 40	8	8	9 44	6 40
4 52	5 20	3 10	3 36	8 27	9 11	9 34	10 18	—	—	—	—	8	8	9 44	6 40	8	8	9 44	6 40
5 24	5 52	5 31	5 57	8 27	9 11	9 34	10 18	—	—	—	—	8	8	9 44	6 40	8	8	9 44	6 40
7	7 28	7 40	8 6	8 27	9 11	9 34	10 18	—	—	—	—	8	8	9 44	6 40	8	8	9 44	6 40
8 38	8 58	9 10	9 36	8 27	9 11	9 34	10 18	—	—	—	—	8	8	9 44	6 40	8	8	9 44	6 40
10	10 28	10 40	11 6	8 27	9 11	9 34	10 18	—	—	—	—	8	8	9 44	6 40	8	8	9 44	6 40
12 30	1 5	—	—	8 27	9 11	9 34	10 18	—	—	—	—	8	8	9 44	6 40	8	8	9 44	6 40
Mais os de Cascaes, excepto os ●				Lisboa-R. Setil Lisboa-R.				Lisboa-R. Espinho O. d'Azemeis Espinho				Lisboa Évora Lisboa				Lisboa Évora Lisboa			
6 15	7 15	6	7	8 50	8 26	7 23	8 9	8 30	10 13	6	7 30	5	6 30	1 30	3 13	5	6 30	1 30	3 13
8 10	9 3	8	8 46	8 50	8 26	7 23	8 9	8 30	10 13	6	7 30	5	6 30	1 30	3 13	5	6 30	1 30	3 13
9 10	9 46	8 56	9 32	8 50	8 26	7 23	8 9	8 30	10 13	6	7 30	5	6 30	1 30	3 13	5	6 30	1 30	3 13
9 45	10 38	9 15	10 5	8 50	8 26	7 23	8 9	8 30	10 13	6	7 30	5	6 30	1 30	3 13	5	6 30	1 30	3 13
10 40	11 16	9 56	10 32	8 50	8 26	7 23	8 9	8 30	10 13	6	7 30	5	6 30	1 30	3 13	5	6 30	1 30	3 13
10 45	11 32	10 50	11 54	8 50	8 26	7 23	8 9	8 30	10 13	6	7 30	5	6 30	1 30	3 13	5	6 30	1 30	3 13
12 15	1 22	11 26	12 2	8 50	8 26	7 23	8 9	8 30	10 13	6	7 30	5	6 30	1 30	3 13	5	6 30	1 30	3 13
1 40	2 16	12 15	1 19	8 50	8 26	7 23	8 9	8 30	10 13	6	7 30	5	6 30	1 30	3 13	5	6 30	1 30	3 13
1 45	2 52	1 30	2 54	8 50	8 26	7 23	8 9	8 30	10 13	6	7 30	5	6 30	1 30	3 13	5	6 30	1 30	3 13
3 10	3 46	2 26	3 2	8 50	8 26	7 23	8 9	8 30	10 13	6	7 30	5	6 30	1 30	3 13	5	6 30	1 30	3 13
3 15	4 15	3 15	4 19	8 50	8 26	7 23	8 9	8 30	10 13	6	7 30	5	6 30	1 30	3 13	5	6 30	1 30	3 13
4 40	5 16	3 56	4 32	8 50	8 26	7 23	8 9	8 30	10 13	6	7 30	5	6 30	1 30	3 13	5	6 30	1 30	3 13
4 47	5 37	4 28	5 15	8 50	8 26	7 23	8 9	8 30	10 13	6	7 30	5	6 30	1 30	3 13	5	6 30	1 30	3 13
5 20	6 10	5 26	6 2	8 50	8 26	7 23	8 9	8 30	10 13	6	7 30	5	6 30	1 30	3 13	5	6 30	1 30	3 13
6 10	6 46	6 15	7 19	8 50	8 26	7 23	8 9	8 30	10 13	6	7 30	5	6 30	1 30	3 13	5	6 30	1 30	3 13
6 15	7 22	6 56	7 32	8 50	8 26	7 23	8 9	8 30	10 13	6	7 30	5	6 30	1 30	3 13	5	6 30	1 30	3 13
7 40	8 16	7 5	7 52	8 50	8 26	7 23	8 9	8 30	10 13	6	7 30	5	6 30	1 30	3 13	5	6 30	1 30	3 13
7 45	8 52	8	9 4	8 50	8 26	7 23	8 9	8 30	10 13	6	7 30	5	6 30	1 30	3 13	5	6 30	1 30	3 13
9 15	10 22	9 20	10 24	8 50	8 26	7 23	8 9	8 30	10 13	6	7 30	5	6 30	1 30	3 13	5	6 30	1 30	3 13
10 40	11 16	9 56	10 32	8 50	8 26	7 23	8 9	8 30	10 13	6	7 30	5	6 30	1 30	3 13	5	6 30	1 30	3 13
10 45	11 52	10 50	11 54	8 50	8 26	7 23	8 9	8 30	10 13	6	7 30	5	6 30	1 30	3 13	5	6 30	1 30	3 13
12 25	1 15	11 26	12 2	8 50	8 26	7 23	8 9	8 30	10 13	6	7 30	5	6 30	1 30	3 13	5	6 30	1 30	3 13
Mais os de Cintra, excepto os ●				Lisboa-R. Louzã Lisboa				Lisboa-R. Aldegallega Lisboa				Lisboa Évora Lisboa				Lisboa Évora Lisboa			
9 20	9 51	10 14	10 42	9 30	6 29	7 15	5 15	8	9	8 5	9 50	7 40	9 40	7 50	10 10	6 10	9 9	7 10	11 12
11 20	11 51	12 14	12 42	8 20	5 19	5 30	10 50	10 50	12 34	11 18	1	10 50	12 34	11 18	1	10 50	12 34	11 18	1
1 20	1 51	2 20	2 48	10 10	11 54	7	8 38	10 50	12 34	11 18	1	10 50	12 34	11 18	1	10 50	12 34	11 18	1
3 10	3 41	4	4 38	5 35	7 15	3 33	5 9	10 50	12 34	11 18	1	10 50	12 34	11 18	1	10 50	12 34	11 18	1
7 32	8 12	6 17	6 35	10 10	11 54	7	8 38	10 50	12 34	11 18	1	10 50	12 34	11 18	1	10 50	12 34	11 18	1
Mais os de Cintra, excepto os ●				Lisboa-R. Coimbra Figueira Coimbra				Lisboa-R. Setubal Lisboa				Lisboa Évora Lisboa				Lisboa Évora Lisboa			
6 35	7 38	5 2	6 1	6 12	8 24	5 55	7 40	8	9 33	4 44	6 30	7 40	9 40	7 50	10 10	6 11	9 9	7 10	11 12
8	9 4	6 44	7 43	6 12	8 24	5 55	7 40	8	9 33	4 44	6 30	7 40	9 40	7 50	10 10	6 11	9 9	7 10	11 12
10 20	11 23	7 42	8 42	6 12	8 24	5 55	7 40	8	9 33	4 44	6 30	7 40	9 40	7 50	10 10	6 11	9 9	7 10	11 12
11 45	12 30	8 35	9 5	6 12	8 24	5 55	7 40	8	9 33	4 44	6 30	7 40	9 40	7 50	10 10	6 11	9 9	7 10	11 12
12 20	1 23	8 45	9 42	6 12	8 24	5 55	7 40	8	9 33	4 44	6 30	7 40	9 40						



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE



SERVIÇO DIRECTO COMBINADO

1.<sup>A</sup> AMPLIAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL P N.º 3

DE

**GRANDE VELOCIDADE**

(Volumes de peso não superior a 10 kilogrammas)

(Approvada por despacho ministerial de 5 de Dezembro de 1908)

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1909

---

A começar na data supra, esta tarifa é ampliada ao **Ramal de Aldegallega**, com os mesmos preços e condições.

Lisboa, 12 de Dezembro de 1908.

O Engenheiro-Director

*Antonio Lourenço da Silveira.*



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## 1.<sup>a</sup> Ampliação á Tarifa especial interna n.º 5

DE

## GRANDE VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 3 de Dezembro de 1908)

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1909

BILHETES DE IDA E VOLTA A PREÇOS REDUZIDOS

Procedencia	Destino ou vice versa	Dias de validade	Preços		
			1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe
Aldegallega	Pinhal Novo.....	2	450	350	240

**N. B.** — N'estes preços não está incluído o imposto do sello.

As condições são as mesmas da tarifa especial interna n.º 7 de grande velocidade, approvada por despacho ministerial de 25 de janeiro de 1906, em vigor desde 1 de março do mesmo anno.

Lisboa, 12 de Dezembro de 1908.

O Engenheiro Director

*Antonio Lourenço da Silveira.*



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

---

1.<sup>A</sup> AMPLIAÇÃO À TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 8

DE

**GRANDE VELOCIDADE**

(Volumes de peso não superior a 10 kilogrammas)

(Approvada por despacho ministerial de 5 de Dezembro de 1908)

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1909

---

A começar na data supra, esta tarifa é ampliada ao **Ramal de Aldegallega**, com o mesmo preço e condições.

Lisboa, 12 de Dezembro de 1908.

O Engenheiro-Director

*Antonio Lourenço da Silveira.*



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

---

## 1.<sup>a</sup> Ampliação á Tarifa especial interna n.º 1

DE

### PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 3 de Dezembro de 1908)

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1909

---

Os preços especiaes d'esta tarifa são ampliados como se segue:

**a)** Maximo cobravel por tonelada, das remessas da 2.<sup>a</sup> série, procedentes das estações de Lisboa a Pinhal Novo e das do ramal de Setubal, para as estações além de S. Marcos:

Até 340 kilometros . . . . .	2\$400 réis
Além de 340 kilometros . . . . .	2\$800 »

**b)** Toneis armados e talhas de barro para vinho, sem responsabilidade:

Por wagon . . . . . Tabella n.º 6 A.

Lisboa, 12 de Dezembro de 1908.

O Engenheiro Director

*Antonio Lourenço da Silveira.*





# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

## 1.<sup>a</sup> Ampliação á Tarifa especial interna n.º 2 — PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 3 de Dezembro de 1908)

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1909

O § 2.º — **Preços especiaes** — d'esta tarifa é ampliado como se segue:

**a)** Expedições de qualquer estação para as estações de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal e reciprocamente ou entre duas estações situadas ambas alem de Casa Branca.

As estações de Valdera até Casa Branca gozam dos preços d'esta tarifa applicaveis á estação do Barreiro quando estes preços sejam mais favoraveis que os da tarifa geral.

Mínimos por expedição, ou pagando como tal	Numeros das tabellas de preços (Por tonelada)		
	1. <sup>a</sup> série	3. <sup>a</sup> série	4. <sup>a</sup> série
50 kilogrammas . . . . .	8	—	16
500        »        . . . . .	—	13	—
Wagon completo . . . . .	—	14	17

Mínimo de percurso — 60 kilometros, ou pagando como tal.

Lisboa, 12 de Dezembro de 1908.

O Engenheiro Director  
*Antonio Lourenço da Silveira.*



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## 2.<sup>a</sup> Ampliação á Tarifa especial interna n.º 3 — PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 5 de Dezembro de 1908)

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1909

Os preços especiaes d'esta tarifa são ampliados como se segue:

A) Expedições das estações de Lisboa a Pinhal Novo e das do ramal de Setubal para qualquer estação ou vice-versa:

Expedições de 1:000 kilogrammas ou pagando como tal:

1. <sup>a</sup> série.....	Por tonelada	Tabella n.º 13
» » .....	» »	» » 17

Minimo de percurso: 60 kilometros ou pagando como tal;

Por wagon completo	1. <sup>a</sup> série.....	Por tonelada	Tabella n.º 14
	2. <sup>a</sup> » .....	» »	» » 18

Minimo de percurso: 60 kilometros ou pagando como tal;

B) Maximo cobravel por tonelada ou por cada remessa inferior a uma tonelada de mercadorias da 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> séries, procedentes das estações de Lisboa a Pinhal Novo e das do ramal de Setubal para as estações além de S. Marcos:

	1. <sup>a</sup> série	2. <sup>a</sup> série
Até 340 kilometros.....	3\$400 réis	2\$400 réis
Além de 340 kilometros.....	3\$800 »	2\$800 »

C) — **3.<sup>a</sup> série** — Nas expedições de motano (rama de pinheiro), fachina, carqueja, lenha, matto, trambulhia (lenha) destinadas ás estações de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal, o minimo de percurso é reduzido a **20 kilometros**, ou pagando como tal.

D) Expedições das mercadorias da 2.<sup>a</sup> série, procedentes das estações de Mora a Pavia para as de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal ou vice-versa:

Maximo cobravel por tonelada..... 2\$000 réis

Fica por esta substituida a 1.<sup>a</sup> ampliação datada de 16 de Junho de 1908.

Lisboa, 12 de Dezembro de 1908.

O Engenheiro-Director

*Antonio Lourenço da Silveira.*



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## 3.<sup>a</sup> Ampliação á Tarifa especial interna n.º 8

DE

### PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 3 de Dezembro de 1908)

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1909

#### § 2.º PREÇOS ESPECIAES

Os capitulos 1.º e 2.º d'este paragrapho são ampliados como se segue;

##### I

Expedições das estações de Lisboa a Pinhal Novo e das do ramal de Setubal, ou alem de Casa Branca para qualquer estação:

A)	— Carvão mineral, telhas, tijolos, pedra artificial e areia por wagon completo—Por tonelada	Tabella n.º 26
B)	— Mercadorias da 1. <sup>a</sup> série—Minimo de expedição de 1.000 kilogrammas— » »	» » 21
	— Wagon completo—Por tonelada .....	» » 24

Minimo de percurso para os preços A e B 30 kilometros ou pagando como tal.

#### Maximo cobravel das remessas por wagon completo para os preços A e B

Por tonelada	( Até 340 kilometros.....	2\$000 réis
	Além de 340 kilometros .....	2\$400 »

C) — Adubos chimicos, a saber:

- Chloreto de potassio e kainite;
- Adubos chimicos e compostos;
- Phosphatos de cal em pó, em detriectos ou em pedra;
- Superphosphato de cal, mineral ou de ossos;
- Sulphatos de amonio, de potassio, de cobre e de ferro;
- Sulphuretos de carbonio, de calcio ou de potassio;
- Adubos chimicos não designados;

Wagon completo—Por tonelada..... Tabella n.º 26-A

Minimo de percurso: 60 kilometros, ou pagando como tal.

(A Administração obriga-se a transportar estas remessas em wagons fechados ou cobertos com encerados e resguardal-as na estação de destino durante o praso de armazenagem gratuita.)

D) — Adubos e correctivos a saber:

Bagaçõ de qualquer especie;  
Cal da depuração das fabricas de gaz;  
Cinzas;  
Conchas e mexoalho;  
Guano natural e artificial;  
Gesso em pedra;  
Margas;  
Musgos fosseis;  
Negro das refinações;  
Ossos: aparas, pó e cinzas d'ossos;  
Poudrette;  
Residuos e fragmentos corneos e pilosos, aparas de sola, de pelles e chinellos;  
Sal proveniente de salga de peixe;  
Sangue de boi;  
Saragaço secco e matto comprimido;  
Residuos de lã;  
Trapo (em via ascendente);  
Adubos não designados;

Minimo de expedição de 500 kilogrammas — Por tonelada.....	Tabella n.º 26
Wagon completo por tonelada.....	» » 27

Minimo de percurso: 60 kilometros, ou pagando como tal.

(A Administração não resguarda estas remessas).

## II

Espedições das estações de Lisboa a Pinhal Novo e das do ramal de Setubal para as além de S. Marcos e reciprocamente.

E) — Aço, chumbo, ferro, folha de Flandres e zinco, em bruto ou em obra ordinaria e estanho em lingotes ou barras, devidamente acondicionado. — Minimo de expedição de 1.000 kilogrammas, ou pagando como tal:

Por tonelada	{ Até 340 kilometros .....	2\$400
	{ Além de 340 kilometros .....	2\$800

Lisboa, 12 de Dezembro de 1908.

O Engenheiro Director  
*Antonio Lourenço da Silveira.*



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## 1.<sup>a</sup> Ampliação á Tarifa especial interna n.º 9

DE

### PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 3 de Dezembro de 1908)

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1909

#### § 2.º PREÇOS ESPECIAES

As alíneas *A*, *B* e *C* d'esta tarifa são ampliadas como se segue:

*A*)—Expedições das estações de Lisboa a Pinhal Novo e das do ramal de Setubal para qualquer estação.

Insecticidas e fungicidas, a saber:

Agua celeste — Baryta com sulphato de cobre — cal com alcatrão, lysol ou sulphato de cobre — caparosa azul (sulphato de cobre) — caparosa verde (sulphato de ferro) — Enxofre — Flôr de enxofre — Fungicidas não designados — gesso com sulphato de cobre — Insecticidas não designados — Talco com sulphato de cobre — Vermífugos (para usos agricolas).

Expedições de 500 kilogrammas.....	Por tonelada —	Tabella n.º 26
» por wagon completo.....	» » —	» » 27

*B*)—Expedições de 100 kilogrammas de qualquer estação para as de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal e reciprocamente:

1. <sup>a</sup> série.....	Por tonelada	Tabella n.º 8
2. <sup>a</sup> » .....	» »	» » 15
3. <sup>a</sup> » .....	» »	» » 16

Minimo de percurso: 30 kilometros ou pagando como tal.

*C*)—Maximo cobravel por tonelada ou por remessa de peso inferior a uma tonelada, de fructas e hortaliças frescas, de figos seccos, passa ou amendoa, alfarroba, sabão, das estações de Lisboa a Pinhal Novo e das do ramal de Setubal para as além de S. Marcos e reciprocamente.

Até 340 kilometros.....	2\$000 réis
Alem de 340 kilometros....	2\$400 »

Minimo de percurso: 60 kilometros ou pagando como tal.

Lisboa, 12 de Dezembro de 1908.

O Engenheiro Director

*Antonio Lourenço da Silveira.*



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

## 1.<sup>a</sup> Ampliação á Tarifa especial interna n.º 10—PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 5 de Dezembro de 1908)

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1909

As 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> séries d'esta tarifa são ampliadas como se segue:

### 2.<sup>a</sup> série

Esparto, palma, linho, juta, cairo e pita, em bruto ou em obra.

Expedições das estações além de S. Marcos para qualquer estação além de Casa Branca ou para as de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal e reciprocamente:

Minimo de expedição: 100 kilogrammas ou pagando como tal..... Por tonelada—Tabella n.º 18

Expedições das estações de Lisboa a Pinhal Novo e das do ramal de Setubal para as além de S. Marcos:

Maximo cobravel por tonelada	Até 340 kilometros .....	2\$000 réis
	Além de 340 kilometros .....	2\$400 »

Linho, juta e pita, em bruto ou em obra.

Expedições das estações além de S. Marcos para as de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal:

Maximo cobravel por tonelada	Até 340 kilometros .....	2\$000 réis
	Além de 340 kilometros .....	2\$400 »

Percurso minimo:—60 kilometros, ou pagando como tal

### 3.<sup>a</sup> Série

Peixe em conserva, salmoura ou salgado.

Expedições das estações além de S. Marcos para as estações de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal:

Minimo de expedição:—100 kilogrammas ou pagando como tal;

Por tonelada	Até 340 kilometros .....	2\$000 réis
	Além de 340 kilometros .....	2\$400 »

Lisboa, 12 de Dezembro de 1908.

O Engenheiro Director

*Antonio Lourenço da Silveira.*



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## 2.<sup>a</sup> Ampliação á Tarifa especial interna n.º 11

DE

### PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 3 de Dezembro de 1908)

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1909

#### PREÇOS DE APPLICAÇÃO

As alíneas A, B e C d'esta tarifa são ampliadas como se segue:

A) — § 1.º — Farinhas e residuos de moagem:

Expedições das estações de Lisboa a Pinhal Novo e das do ramal de Setubal para qualquer estação.

§ 2.º — Arroz, cereaes, legumes seccos, com excepção de tremoços, sementes forraginosas:

Expedições de qualquer estação para as estações de Pinhal Novo a Lisboa, para as do ramal de Setubal e para as além de Casa Branca:

§ 3.º — Todas as mercadorias designadas na especificação supra:

Expedições entre duas estações ambas além de Casa Branca.

§ 4.º — Tremoços e batatas:

Expedições entre quaesquer estações.

Minimo de expedição	Preço por tonelada		
	§ 1.º	§ 2.º	§§ 3.º e 4.º
500 kilogrammas .....	Tabella n.º 16	Tabella n.º 20	Tabella n.º 21
Wagon completo .....	» » 17	» » 21	» » 22

Minimo de percurso — §§ 1.º e 2.º — 60 kilometros ou pagando como tal  
» » » — §§ 3.º e 4.º — 30 » » » » »

Maximo cobravel por tonelada das remessas por wagon completo a que se applica o § 2.º: 25000.

B) — Maximo cobravel por tonelada ou por remessa inferior a uma tonelada das farinhas e residuos da moagem a saber: cabecinha, farellos, rollão e sementes expedidas das estações de Lisboa a Pinhal Novo, das do ramal de Setubal e das além de Casa Branca para as estações além de S. Marcos:

Até 340 kilometros.....	2\$000
Além de 340 kilometros.....	2\$400

C) — Maximo cobravel por tonelada ou por remessa inferior a uma tonelada de **cereaes e farinhas**, expedidos das estações de Móra a Pavia para as de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal ou vice-versa:

Cereaes .....	1\$800
Farinhas .....	2\$000

Fica por esta substituida a 1.<sup>a</sup> ampliação datada de 16 de Junho de 1908.

Lisboa, 12 de Dezembro de 1908.

**O Engenheiro Director**

*Antonio Lourenço da Silveira.*





# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## 1.<sup>a</sup> Ampliação á Tarifa especial interna n.º 12

DE

## PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 3 de Dezembro de 1908)

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1909

O § 2.º — **Preço especial** — d'esta tarifa é ampliado como se segue:

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

1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> séries . . . . . Por tonelada — Tabella n.º 25

Minimo de percurso: — 60 kilometros ou pagando como tal.

Fica por esta substituida a modificação datada de 20 d'Abril de 1906.

Lisboa, 12 de Dezembro de 1908.

O Engenheiro Director

*Antonio Lourenço da Silveira.*



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## 2.<sup>a</sup> Ampliação á Tarifa especial interna n.º 13 — PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 5 de Dezembro de 1908)

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1909

Os preços de applicação d'esta tarifa são ampliados como se segue:

Minimo de percurso: 60 kilometros ou pagando como tal.

### I

Por wagon completo:

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

1. <sup>a</sup> série.....	Por tonellada.....	Tabella n.º 7-A
2. <sup>a</sup> e 4. <sup>a</sup> séries.....	» » .....	» » 15-A
3. <sup>a</sup> série .....	» » .....	» » 7-B
5. <sup>a</sup> » .....	» » .....	» » 22

B) — Expedições de mercadorias da 3.<sup>a</sup> série de qualquer estação para as estações de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal nos mezes de Dezembro a Abril:

Por tonelada..... Tabella n.º 10-A

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

Maximo cobravel, por tonelada..... 3\$000 réis

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

Maximo cobravel, por tonelada..... 2\$500 réis

D) — Expedições de mercadorias da 3.<sup>a</sup> série das estações de Villa Viçosa a Ameixial, para as de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal.

Por tonelada..... 3\$800 réis

Expedições de mercadorias da 3.<sup>a</sup> série das estações de Mora a Pavia para as de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal:

Por tonelada..... 3\$400 réis

E) — Expedições de cortiça em pranchas ou quadros, do Barreiro para Vendas Novas.

Por tonelada ..... 340 réis

F) — Expedições de mercadorias da 5.<sup>a</sup> série destinadas ás estações de Pinhal Novo a Lisboa e ás do ramal de Setubal:

Maximo cobravel, por tonelada..... 2\$300 réis

## II

Por expedição de 1:000 kilogrammas, ou pagando como tal.

Mercadorias da 1.<sup>a</sup> série expedidas das estações além de S. Marcos para as de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal:

Maximo cobravel, por tonelada	Até 340 kilometros .....	3\$400 réis
	Além de 340 kilometros ....	3\$700 »

A n.º 1 das condições especiaes d'esta tarifa é ampliada como se segue:

1.º — E' concedida a armazenagem gratuita, por trinta dias, á partida, sem responsabilidade para a Administração, ás remessas das 2.<sup>a</sup>, 3.<sup>a</sup>, 4.<sup>a</sup> e 5.<sup>a</sup> séries, destinadas ás estações de Pinhal Novo a Lisboa e ás do ramal de Setubal ou além de S. Marcos.

Fica por esta substituida a 1.<sup>a</sup> ampliação datada de 16 de Junho de 1908.

Lisboa, 12 de Dezembro de 1908.

O Engenheiro Director

*Antonio Lourenço da Silveira.*

