

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

7.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 511

Premiada nas exposições de: Antwerpia, 1894, medalha de bronze  
Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra — S. Luiz, 1904, medalha de bronze — Liège, 1908, medalha de prata

Engenheiro-consultor  
Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

Proprietário-director  
L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretário da redacção  
CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exército

Redactor efectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador efectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro.

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

LISBOA, 1 de Abril de 1909

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

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Companhia Real. — Tarifa internacional n.º 203 g. v.  
Sul e Sueste. — 4.ª ampliação á tarifa especial n.º 8, p. v. e 3.ª  
ampliação á tarifa especial interna n.º 43, p. v.

## SUMMARIO

	Paginas
Estado e Companhias, por J. Fernando de Souza	97
Bibliografia — W. H. Koebel — Madeira old and new — por Mello de Mattos	99
Parte oficial — Decretos do Ministerio das Obras Publicas de 18 de março	
de portarias de 17 e 29 de março	101
Tarifas de transporte	102
As festas de Sevilha	102
Caminhos de ferro de Orleans e do Meio Dia da França	102
A propósito do Cincocentenario — LVI	103
Linha do Vale do Tamega	104
Notas de viagem — XI — Os caminhos de ferro de La Rotta a Valmaseda	
e da Costa — Santander e as suas praias — Bilbao e os seus hoteis	104
Os caminhos de ferro hungares	106
Viagens de recreio pelo Mediterraneo e Levante	106
Tracção eléctrica — Porto — Lamego — Espanha — Estados Unidos	106
Uma nova ordem	106
Os caminhos de ferro da Argentina	106
Solidariedade humana	107
Exposição de aeronáutica	107
Comércio português	107
Linhos portuguesas — Barreiro a Cacilhas — Regoa a Lamego — Portimão a	
Lagos — Valle do Vouga — Estremoz a Castelo de Vide — Beira Alta	107
— Malange	
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas	108
Boletim Commercial e Financeiro	108
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras	109
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	109
Linhos estrangeiras — Espanha — França — Inglaterra — Holanda — Argentina	110
Companhia Através d'Africa — Relatório do Conselho de Administração	110
(continuação)	
Avisos de serviço	111
Arrematações	111
Agenda do Viajante	112
Horário dos comboios	112

tugal, creou-se um regime mixto, que não convém alterar, e pelo qual a zona central do país é e deve continuar a ser teatro exclusivo da acção de companhias concessionárias; a região do sul é apanágio exclusivo do Estado; a do norte tem e deve ter na posse do Estado as suas linhas principais, com a cooperação de companhias relativamente a certo número de linhas secundárias.

Houve um momento em que a situação financeira da Companhia Real permitia o resgate, tornando-o vantajoso para o Estado. Não se tendo feito então, deixou de ter razão de ser e a crescente prosperidade e melhoria de serviços da companhia, torna-a útil auxiliar do Estado sem necessidade de ser por elle substituída na sua missão exploradora.

Assim pois: ao norte do Douro estão e devem continuar a estar na posse do Estado as linhas do Minho e Douro com as linhas complementares do Tamega, do Corro, da Regoa a Villa Franca, do Pocinho a Miranda.

As linhas de Guimarães, do Porto a Povoa, do Alto Minho, podem e devem constituir objecto da acção de uma empresa concessionária, cujo labor se torne fructuoso pela unificação de linhas e da exploração. A linha de Foz-Tua a Bragança pode sem inconveniente ser explorada, como até agora, pela Companhia Nacional, desde que se não aproveitou em tempo oportuno o ensejo para o resgate do primeiro troço.

Entre Douro e Tejo a entidade predominante deve ser a Companhia Real, sendo para desejar que na sua rede se incorporasse a linha da Beira Alta, o que seria em rigor realisável pelo resgate d'esta, legal e possível, mas que pode occasionar dificuldades financeiras.

A par das arterias de via larga ha a rede capilar das linhas secundárias, mal esboçada apenas, em que a Companhia do Vale do Vouga pertence o papel preponderante, pela extensão da linha de que é concessionária e pela conveniencia de prolongar esta para o sul na direcção de Mangualde-Gouveia.

Entre as linhas da Beira Alta, Beira Baixa e de Leste e a costa occidental estão previstas varias linhas que não convém fraccionar por multiplas concessões, sempre nocivas a uma boa exploração e origem de encargos escusados para o publico.

Multiplicam-se os pedidos de concessões, que devem ser objecto d'acção ponderada e reflectida, subordinada ao criterio da possível unidade de exploração.

Ao sul do Tejo e salvo a linha de Leste, pertencente à Companhia Real, tudo quanto falta construir são linhas de via larga, prolongamentos ou ramificações das do Sul e Sueste, que atingem já hoje 667 kilómetros em exploração, não convindo pois crear novas entidades exploradoras, onde a unidade de acção do Estado mais proveitosa pode ser a obra de fomento de aquella vasta região.

\*  
Nas suas linhas geraes está pois definido e imposto pelas circunstancias um regimen eclectico, que se deve manter.

## Estado e Companhias

As multiplas e encontradas circunstancias que determinaram a constituição da nossa rede ferroviária deram lugar à vigencia de um regimen eclectico, ao qual tem de ser subordinada a acção dos governos.

Attribuiriam-se os caminhos de ferro ao domínio público, inalienável e imprescriptível.

Ora se recorreu porém ao concurso de companhias concessionárias, construindo e explorando as linhas por determinado prazo, com ou sem auxilio do Estado, ora se preferiu a construção e exploração por conta do Estado.

Qualquer dos dois sistemas tem vantagens e inconvenientes, encontrando por isso partidários e inimigos.

No campo da teoria a discussão permanecerá indefidamente em aberto, exactamente porque se trata de um assunto essencialmente prático, em que o criterio dominante da solução a adoptar depende das circunstancias peculiares de cada país, de cada época e de cada região.

Não admira por isso que entre nós variasse com o tempo e as circunstancias a orientação administrativa no que respeita a caminhos de ferro.

Nos sessenta annos decorridos desde o inicio dos trabalhos para a construção de caminhos de ferro em Por-

Se convém continuar a utilizar a cooperação de companhias concessionárias, o que ninguém pôde contestar, é preciso que as relações do Estado com elas sejam subordinadas a um criterio intelligent e equitativo, vendo nellas auxiliares uteis e não inimigos suspeitos.

A experiencia mostra que sem subsídios do Estado é quasi impossivel construir caminhos de ferro entre nós.

Subvenção kilometrica ou garantia de juro, isenções de direitos, cedencia de impostos, participação de receitas liquidas: outros tantos modos de amparar a iniciativa privada, a que o Estado tem recorrido e terá que recorrer, alternada ou cumulativamente. Apesar d'esses auxílios não é nas concessões de caminhos de ferro que o capital encontra grossos proveitos; por feliz se pôde dar quando aufera juro rasoavel.

Onde estão os avultados dividendos de companhias ferroviarias? Nenhuma os usufrue. E' ou não útil para o Estado a sua cooperação? A affirmativa impõe-se. Porque tratá-las pois como patrão suspicaz a clientes importunos?

Trata-se de expropriações de terrenos e quer uma empresa construir com larguezas, pondo-se ao abrigo de dificuldades de exploração? Levanta-se o Estado imbuido de prejuizos acerca do alcance do direito de propriedade: esquece que os terrenos não ocupados a todo o tempo podem ser reivindicados pelos expropriados e põe-se do lado d'estes contra as companhias.

Ora é bom que se saiba e se diga bem alto: a exploração que se faz da expropriação por utilidade publica é revoltante.

Reclama uma região instantemente uma estrada ou caminho de ferro.

Pede, suplica, ameaça, allega temerosas crises a que é preciso acudir, proclama a benefica acção do fomento pela viação, que valorisará a região servida.

Os poderes publicos attendem os clamores e decretam a obra ou concedem uma linha. Desde logo se aguça o apetite feroz dos expropriados, atribuindo valores fabulosos aos terrenos precisos, tornando necessaria a acção lenta do mecanismo da expropriação judicial com o conluio sabio dos peritos contra o Estado. Arbitram-se indemnizações exageradissimas, sem ao menos se ter em conta quanto são desproporcionadas do valor em que a propriedade anda computada para efeitos tributarios.

Por vezes a expropriação judicial agrava, em vez de os corrigir, os exageros da exigencia.

Clamam contra elles as companhias e com razão. E' vítima d'elles o Estado, quando constructor. Pois apesar do incalculavel beneficio que á propriedade traz a abertura de vias de comunicações, que a valorisam, sacrificase a utilidade publica manifesta e incontestavel á superstição do direito de propriedade intangivel, e é do lado d'esta e contra as empresas que não raro encontramos o Estado.

Prestará um relevante serviço o ministro das obras publicas que tomar a iniciativa de substituir a nossa confusa, complicada e anachronica legislação sobre expropriações por uma lei bem orientada pela experiencia, equitativa para com os proprietarios, mas que defende resoluta e eficazmente o Estado e as companhias das suas extorsões, e tome por base o rendimento collectavel da matriz com um ligeiro coefficiente de correção por depreciação. Além de pôr cobro aos exageros de avaliação, deve essa lei tornar expedito e sumario o processo para evitar delongas excessivas, sobremodo prejudiciaes ao andamento dos trabalhos.

A isenção de direitos de importação para o material é uma forma de auxilio a empresas concessionárias, frequentes vezes adoptada e altamente recomendavel. Cede o Estado receitas que não podia auferir sem a construção das linhas, e se para esta tem de contribuir com sub-sídio, é natural que desista de um aumento de receitas

que por outra forma não teria e que é sobejamente compensado pelo desenvolvimento da receita publica, a que dá lugar o da viação.

Demais, uma Companhia concessionaria sujeita a acção fiscal do Governo não pôde ser tratada como agencia suspeita de contrabando. A fé dos contractos deve ser respeitada; mais ainda, na sua aplicação deve haver a mais larga e benevola interpretação. Desde que se trata de material de caminho de ferro, a isenção deve ser promptamente concedida sem mesquinhez, nem delongas, nem vexames, que se traduzem em despesas e em prejudicialissima perda de tempo.

Impõe-se de ha muito uma providencia reguladora, liberalmente concebida, que facilite o mais possivel o pronto despacho do material com isenção de direitos.

Outro prejuizo importa ainda lançar por terra. A nossa legislação está eivada do fetichismo do *concurso publico*, ante-mural da pusilanimidade administrativa, receosa de suspeções de favoritismo.

Casos ha em que o concurso publico se justifica e dá bons resultados.

N'outros, como por exemplo na aquisição de materiais, em que a melhor garantia é a seriedade e competencia do fornecedor, é mil vezes preferivel o concurso limitado a que apenas são admittidas entidades de confiança.

Em relação a concessões de linhas, dividem-se as opiniões, entendendo uns que se devem fazer sempre mediante concurso publico, julgando outros que a aceitação de uma proposta séria, baseada em estudos e combinações financeiras que a tornem aceitável, não pôde ficar á mercê dos azares de um concurso.

Ambas as opiniões podem ser sustentadas com bons fundamentos.

Quando se trata porém de modificar concessões feitas anteriormente e que deram lugar a dispêndio de capital, quando os factos mostram a necessidade da revisão das clausulas, exigencia especiosa é a de novo concurso.

As empresas concessionárias são auxiliares do Estado e não deve este recusar o seu auxilio, quando se prove ser-lhes impossivel levar a cabo o empreendimento nas condições primitivas, a despeito dos esforços honestamente empenhados. Que ha de mais natural e legitimo que a revisão do contracto de *commum accordo*, em procura de uma formula equitativa que concilie os interesses de ambas as partes contractantes?

Se essa formula excede a alçada do poder executivo, é submetida á apreciação do parlamento. E' porém absurdo que só o possa ser, quando provenha de um concurso publico.

Em toda a parte se tem procedido por aquella forma, e entre nós como nos outros paizes.

Os contractos de concessão de linhas têm sido repetidas vezes modificados ao sabor das circunstancias, sem que se exigisse prévio concurso, admissivel para uma concessão nova, não porém relativamente a uma empresa que tenha já capitais de certo vulto compromettidos e que, se não estão valorizados, não é por falta de vontade sua, nem por minguia de diligencias.

Se assim se procede em paizes ricos e de larga iniciativa, onde abundam os capitais, quanto mais se não justificam essas normas onde faltam esses elementos de vida facil para as empresas?

Infelizmente ha muito quem pense entre nós que uma empresa concessionaria de caminhos de ferro é possuidora de uma mina de ouro e portanto que o Estado deve usar para com ella de todos os rigores, com o argumento de que deviam saber a que se obrigavam e de que outros poderiam ter vindo a concurso, se soubessem que as condições do contracto eram melhoradas.

E' preciso que domine outro criterio nas regiões legislativas e governativas.

Convençam-se os poderes publicos de que é muito difícil chamar capitais ao paiz e que para os atrair todas as facilidades são poucas.

Muitas se podem dar sem prejuizo do Thesouro, nem offensa de direitos de terceiro, antes com grande vantagem para o Estado e para a economia nacional.

J. Fernando de Souza.

*Facet*

## Bibliographia

**W. H. Koebel.** — *Madeira old and new.* 1 vol. in-8.<sup>o</sup> com 216 páginas numeradas, 42 de frontespícios e índices e 134 gravuras e mappas

Quem escreve esta notula bibliographica tem a pretenção de ser muito methodico e por isso coloca sobre uma mesa especial os livros, revistas e opusculos que recebe ou que adquire, para os ir lendo, nas suas horas de estudo, preferindo, já se vê, os mais antigos, para os ir passando, apoz leitura, para as respectivas estantes.

Succede porém que urgencias de serviço publico, dias de preguiça e de vontade de passear o afastam da casa de estudo e, como ha muita poeira em Lisboa, vem uma creada abelhuda, desarranja a ordem dos livros para os saudir e assim succede que lá se perde a bella classificação por abscissas e ordenadas em que estavam dispostos os livros e revistas.

Assim é que aquelle de que agora se vae tratar talvez tomasse o passo a outros mais antigos ou quem sabe se, pelo contrario, não terá este sido preferido por outros.

É problema que me não atrevo a resolver, mas devo notar que a obra do sr. W. H. Koebel foi impressa em Bristol no anno corrente, embora no frontespicio se leia que a vende o livreiro Francis Griffiths, de Londres.

É um bello trabalho devido a um bom amigo de Portugal que, em vinte e quatro capitulos, (oito na primeira parte e deseseis na segunda) dà perfeita ideia do viver da ilha da Madeira e refere casos interessantes da historia e das lendas que ainda tão vivazes se acham naquella flor do oceano, conforme a denomina o lyrismo inglês.

Todos quantos prezam o nosso paiz, e especialmente todos quantos teem passado pela ilha da Madeira, deviam ler o livro do sr. W. H. Koebel para verem como é que um cidadão do mais civilizado dos paizes do mundo sabe encontrar encantos onde nós só vemos carreiros de cabras condecorados com o nome de estradas reaes e onde o clima sempre constante do Funchal obriga, como medida de hygiene, a ir passar uns dias no Monte, de vez em quando, para estimular energias adormentadas pela quasi invariabilidade da temperatura.

Logo na introduçao observa o sr. Koebel que os ingleses ali se encontrarão como que em familia, porque a Madeira está mais *anglicizada* do que outras ilhas onde não panneja a bandeira britannica e, mais adeante, nota que, logo apoz o português, é a lingua inglesa a que mais se fala ali.

Seguidamente, descreve a largos traços a ilha e, de passagem, faz uma observação interessantissima, em que encontro claramente expresso o que, a medo e dubitativamente, escrevi em apontamento que tomei quando ali estive.

Em Ponta do Pargo, no Caniço, no Seixal e noutras localidades depararam-se-me expressões, modos de dizer, formas de trajar e processos de industrias caseiras quasi totalmente obliterados nos mais reconditos logarejos da Beira, do Alto Minho, de Trás-os-Montes, e notei-os em cahernos que sempre me acompanham quando viajo, pondo em duvida que tivesse bem observado.

Escreve porém o sr. Koebel: «não obstante a recente intrusão que recobre o Funchal, a Madeira está povoada por

uma porção de gentes cujo presente é o passado de muitas nações europeias. São desconhecidas as machinas nos departamentos rurais. O camponez, moerá o seu milho ou trigo á mão<sup>(1)</sup>, a sua mulher fiará com a roca e toda a familia trará á cabeça os productos do trabalho até ao mercado pelos bons velhos caminhos. Não mais adeantada é a attitudem mental do aldeão do que os seus methodos de producção. Na credulidade, ingenuidade e carencia de instrucção muito permanece no que era proximamente ha quinhentos annos, quando principiou a reunir-se firmemente a comunidade. Herdou os inconvenientes e vantagens do seu estado. A sua ignorancia da leitura é uma salvaguarda contra o erro. Teme os espiritos diabolicos, mas conforta-se com os presagios favoraveis; pôde evocar em occasião de noticia importante e em pleno dia o somno reparador, e mais facilmente encontra divertimentos do que uma simples creança de civilização mais adeantada. No entanto, é possivel estimula-lo de vez em quando; a sua natureza é normalmente tranquilla e socegada até certo ponto. Em raras contendas é conhecido praticamente o uso da faca ou de qualquer arma lethal. De facto, além de pequenos furtos, os outros crimes parecem estranhos ao seu temperamento pachorrento»<sup>(2)</sup>.

E' com pesar que detenho aqui esta citacão que pôde bem dizer-se que é a photographia do *villão*, conforme chamam na Madeira, sem o minimo intuito depreciativo, ao habitante dos campos. E todavia convém notar que uma senhora muito distinta do Funchal, lamentava deante de quem isto escreve o procedimento que os *villões* e as *villóas* tinham agora para com os donos da terra. «Imagine, dizia, que já não é de joelhos, como o faziam no tempo de meu pae, que pagam a renda» e a voz trémula e a intonação admirativa eram de tal ordem que parecia que grande cataclismo ia subverter todos os bons princípios, toda a sã moral.

Comtudo a illustre dama a que me refiro conhecia bem a Europa, passara grande parte da vida em Berlim e em Londres, mas nunca pudera libertar-se dos preconceitos com que foi educada.

Volvendo todavia á *Madeira old and new*, reservaremos a noticia de hoje para a parte historica a que se consagram oito capitulos em que se trata da velha Madeira.

Alguns d'elles são verdadeiramente interessantes porque o sr. Koebel teve artes de tirar dos contos de Gaspar. Fructuoso, deturpados não poucas vezes por Antonio Cordeiro, alguns episódios caracteristicos, que provam o fino criterio artistico com que o illustre inglês soube ler as *Saudades da Terra*.

Claro está que logo de principio refere a lenda dos malfadados amores de Robert Machin e Anna d'Arfet. Para o lyrismo innato da alma portugueza, a lenda referida por D. Francisco Manuel de Mello toma bem comovente aspecto quando lida nos periodos que traçou o sr. Koebel. A narrativa da morte de Anna d'Arfet nos braços do que tanto a amava que poucos dias lhe sobreviveu, o derradeiro pedido de Machin aos seus amigos para que o enterrassem no mesmo coval em que repousava aquella que mais lhe era do que a vida, e o altar erigido sobre a campa dos dois amantes e sombreado pelos ramos de majestosa arvore, dão vontade de lamentar a contenda em que intervieram Ferdinand Denis, Henry Major, Camillo Castello Branco, Pinheiro Chagas e outros, para afinal se concluir que esta poetica narrativa se reduz a uma simples questão philologica ácerca da maneira como os algarvios pronunciaram o nome da Serra de Monchique.

«Decididamente ha sabios muito samsaborões,» exclamava certa dama, quando um medico lhe apontava os inconvenientes do uso do pó d'arroz; e, quando vemos que hoje se nega a existencia de Homero, deitando assim por terra a affirmativa de Horacio de que elle dormitava por

(1) Observei o facto em S. Vicente. *M. de M.*

(2) Obra cit. p. 3 e 4.

vezes, quando se discute a existencia de Guilherme Tell, quando se tem duvidas sobre a authenticidade das obras de Shakespeare, quasi que se dà razão áquella dama, aplaudindo o sr. Koebel por passar em claro aquella discussão erudita.

E interessante em informações o segundo capitulo da obra do sr. Koebel por isso que, graças a elle, se sabe que datam de 1461 as primeiras irrigações na ilha da Madeira, e bem em relevo põe o auctor as dificuldades com que se defrontaram os engenheiros. «Devido á natureza accidentada do paiz, escreve, era difícil a applicação da engenharia ás beneficas correntes. Eram frequentes os erros de calculo, só se descobriam as faltas com a propria agua, quando, pela sua paralysação, a propria corrente demonstrava que não podia seguir o caminho traçado. Além de isso, o trabalho desenvolvido era extremamente custoso.

«Era frequentemente preciso excavar as levadas no flanco penhascoso de precipícios, e muitos centos de trabalhadores encontraram a morte nestes tentamens, embora estivessem suspensos por meio de cabos, exactamente como se pôde imaginar que podessem estar colhendo urzella. Mas de anno para anno augmentavam as correntes em numero e as terras produziam mais e mais abundantemente para corresponderem aos beneficos irriguos. Pelo anno de 1515, quasi que estava em acção um imponente sistema de levadas e deram-se ordens para a distribuição geral das aguas, mas mais particularmente para as pessoas que tinham plantações de cana de assucar, vinhas e azenhas»<sup>(1)</sup>.

E curioso como as riquezas que se desentranharam de estes trabalhos provocaram o espirito vaidosamente gastador que parece que caracteriza os portugueses, e que leva a admittir que todos nós somos *larvadamente megolomanos*. As paginas que o sr. Koebel dedica á narrativa das prodigalidades de alguns antigos donatarios são das mais dignas de leitura, e ao auctor não escapa a especie de pudor com que costumamos obscurecer propositalmente semelhantes factos.

Com efeito escreve, «em coincidencia com estes acontecimentos, no entanto, convém fixar no espirito a tendencia dos antigos historiadores portugueses em acentuar a voracidade dos comerciantes estrangeiros, e em atenuar a extravagancia e indifferença senhoril dos proprietarios indigenas».

Bem desejariamos transcrever para aqui a narrativa de alguns de esses feitos a par dos de João Gonçalves da Camara, indo com armada sua bater os moiros em Mazagão e pouco depois em Azamor. Estas narrativas, após os contos das vaidades pessoaes, e lidas em idioma estranho, commovem deliciosamente o coração, especialmente quando escriptor tão conspicuo as precede com a apreciação de que são dignas de referencia.

Como não nos é possivel todavia transcrevê-las, nem fazer selecção entre elles, dobraremos algumas paginas do *Madeira old and new* para transcrevermos a historia da peste de 1523, e a crença ingenua dos passados tempos. «Em 1523, escreve, a peste invadiu a Madeira e grandes foram as atribulações na cidade. A arte insuficiente dos medicos demonstrou não ter valor, e deliberou-se invocar mais alto auxilio. O bispo, clero e povo reuniram-se para escolherem o santo a quem especialmente confiariam esta honra».

«Deitaram sortes entre os doze Apostolos, o Salvador, a Virgem Maria e S. João Baptista. Coube a sorte a S. Thago Menor, que sem demora proclamaram o santo patrono da cidade e consagraram-se-lhe a egreja do Socorro. Conta-se que nessa occasião se evidenciou logo a protecção do santo.»

«Mas em 1538, quando uma terrível epidemia de peste grassou na cidade, tardou o auxilio d'elle. Por fim, o oficial de saude veio acompanhado por uma grande procis-

são até á egreja do Socorro. Avançando para o altar disse com arreganho: «Senhor, guardei esta cidade o melhor que soube, mas não posso mais. Neste lugar tendes o poder. Tomae, portanto, a minha vara do officio».

«Nisto collocou a vara sobre os degraus do altar, e desde essa occasião os doentes começaram a sarar. De onde resultou o uso de colocar todos os annos a vara do officio, em certo dia, nos degraus do altar n'esta egreja»<sup>(4)</sup>.

Do papel que a ilha da Madeira teve na colonisação do Brazil, não se esquece de falar o sr. Koebel, nem dos ataques que sofreu por parte dos corsarios.

Bem fez o sr. Koebel referindo a historia dos amores e do casamento de Antonio Gonçalves da Camara. N'aquellas nove paginas, em que resume as contendas, intermeadas de violentas explosões de amor entre o rico fidalgo madeirense e a gentil viuva Izabel de Abreu, ha todo o estofo de um romance psychologico, no genero dos de Paulo Bourget ou quem sabe se dos de Pierre Loti.

Depois, aquelle sistema de afogar os pezares de amor mal correspondido em batalhas contra os marroquinos, causando-lhes tantos danos que obtem o perdão real, é para tentar a pena de um romancista, accrescendo que a mudez de Gaspar Fructuoso ácerca do que entre os dois esposos se passou, quando por fim se juntaram, é de molde, como diz o sr. Koebel, a idear temorosas contendas, alternando com violentas manifestações de amor. O que se sabe é que Izabel de Abreu poucos annos durou após o casamento de que não houve filhos. Quanto ao segundo casamento de Antonio Gonçalves da Camara com Margarida de Villaverde, contrasta todo elle com o primeiro. Quasi que faz lembrar o *Coração, Cabeça e Estomago*, de Camillo Castello Branco, a historia de este donatario da ilha e justifica-se perfeitamente que o sr. Koebel termine este capitulo da sua obra com esta frase: «desconfio que Antonio da Camara vivia algum tanto tutelado pela sua segunda mulher».

Não é de presumir que os moiros que lhe sofreram as furias dos amores mal correspondidos, soubessem a que attribuir semelhantes impetos, mas como ririam certamente se lhes contassem que aquelle que tanto lhes fizera sentir o peso da espada, quando atacado da raiva d'amor, tremia ante o sobrecenho carregado da filha do capitão de cavallos da guarda real, com quem casara em segundas nupcias.

E triste a historia dos profetas de Porto Santo que seguidamente refere o sr. Koebel. Certamente que concorda com a da evolução mental de todos os que são atacados de esta forma de loucura, a de aquelle Fernão Nunes, conhecido pelo *selvagem*, e a da triste paralytica sua prima, que felizmente as leis canonicas da epoca não condenaram á fogueira, como sucedeu com tantos infelizes em circumstancias analogas.

Não menos tristes são as treze paginas em que relata as selvagerias praticadas por Montluc e os seus compaheiros que não se contentaram em saquear o Funchal, mas que trucidaram grande numero dos seus habitantes.

A seguir, o sr. Koebel extracta de uma carta de teste-munha ocular os episodios da tomada do Funchal pelas forças de D. Miguel. Por demasiado extensa diz o conspicuo escriptor inglés que a não transcreve, mas o que relata basta para dar ideia dos tristes episodios presenciais por Miss Chalmers e que fazem parte de uma historia ainda mais triste, que se chama a guerra civil.

A narração do temporal de 1842 e da invasão do colera morbus em 1856 completam este penultimo capitulo da primeira parte da *Madeira old and new*, reservando o sr. Koebel o ultimo para historiar a influencia inglesa n'aquella ilha.

Não viria talvez fôra de proposito transcrever para aqui o documento datado de 11 de setembro de 1761,

(1) Obra cit. p. 18.

(4) Obra cit. p. 28.

commentado em tres linhas pelo sr. Koebel na pagina 76 da sua obra, e que se refere ao commercio dos *diamantes negros*, que outros chamam *madeira de ebano*, para lhe não darem o nome proprio de escravatura. Não está porém na indole nem de esta notula, nem da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, entrar em contendas interesseiramente commerciaes e por isso limita-se a chamar de este modo a attenção dos curiosos para aquelle documento singular, sobre que na pagina seguinte volta a glosar o illustre auctor de *Madeira old and new*.

A historia da feitoria inglesa é a da influencia britanica na ilha, e por isso sr. Koebel largamente a ella se refere, pondo em evidencia os seus feitos de grandeza e a nullidade da sua infuencia commercial a partir de 1835.

Não foi porém sem lucta desesperada que a feitoria inglesa se resignou a cuidar apenas dos assumptos de culto e de beneficencia. Na lucta narrada minuciosamente, bem se vê, como diz o sr. Koebel, que juntou à audacia do leão alguma coisa da prudencia da serpente.

Falando da influencia inglesa, não podia deixar o sr. Koebel de referir os attrictos que se deram outr'ora entre o clero catholico e os protestantes, nem tampouco occultar as perseguições ao doutor Kalley, a que, em folheto que posso e que supponho raro, allude um auctor que esconde o seu nome sob tres estrellas (¹).

No entanto, a tolerancia que felizmente tem sido norma do procedimento do povo português, especialmente na Madeira, já não consente que se pratiquem as selvagerias que obrigaram o medico escossez a fugir para bordo d'um navio britannico e a refugiarem-se nas montanhas aquelles que elle chamara para o culto que professava. Conforme nota mui justificadamente o sr. Koebel, os descendentes dos que se converteram ás predicas do doutor Kalley constituem com outros portuguêses metade da congregação da egreja escocesa.

Profundamente religioso é quem isto escreve, mas se se visse obrigado a impôr a outrem pela violencia as suas crenças, parece-lhe que, antes de tal fazer, morreria com horror de si proprio.

Longa foi a analise que fizemos da primeira parte do livro do sr. W. H. Koebel, mas supposmos que ella será de molde a despertar a curiosidade por uma obra digna de figurar nas bibliotecas de todos quantos amam o pais que tão grande foi, mas que bem para temer é que pereça afundado n'uma onda de egoismo, se todos deixarem de comprehender a tempo que a época vae para sacrificios e não para satisfação de vaidades ou de retalições individuaes.

(¹) ... Excursões na Madeira.

M. de M.

buquerque, Jacinto Rosa de Oliveira, viuva Maria Nunes da Silva, José Luiz Ferreira da Silva, Patrício Theodoro Alves Ferreira, Bernardo Nunes Clara, Patrício Bernardino Henriques, Maria Clara, Clemente Gonçalves, viuva de Dionisio Ferreira da Silva, idem, Delfim Correia de Mello, Anna Mathias, Margarida Mathias, Joaquim Branca, João Marques Nogueira e Manuel Marques da Silva, e respectivamente com a area 145<sup>m²</sup>, 4, 446 metros quadrados, 192 metros quadrados, 748 metros quadrados, 731 metros quadrados, 1.247 metros quadrados, 322 metros quadrados, 506 metros quadrados, 105 metros quadrados, 453 metros quadrados, 420 metros quadrados, 450 metros quadrados, 18 metros quadrados, 116 metros quadrados, 2.862 metros quadrados, 1.193 metros quadrados, 2.065 metros quadrados, 36 metros quadrados, 741 metros quadrados, 144 metros quadrados, 980 metros quadrados e 1.440 metros quadrados, todas as parcelas situadas na freguezia e concelho de Albergaria-a-Velha, distrito de Aveiro; e

Considerando que estas expropriações se acham compreendidas nas disposições da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1858 e 8 de junho de 1859, a expropriação das mencionadas parcelas que baixam com o presente decreto assinadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 18 de março de 1909. — REI. — D. Luiz Filipe de Castro.

Pedindo a companhia concessionaria do caminho de ferro do Valle do Vouga que, para a construcção do troço do mencionado caminho de ferro compreendido entre Oliveira de Azemeis e o rio Vouga, seja decretada a urgencia da expropriação de uma parcela de terreno com a area de 290 metros quadrados pertencente a José Coelho de Pinho e situada na freguezia de Valle Maior, concelho de Albergaria-a-Velha, distrito de Aveiro; e

Considerando que esta expropriação se acha compreendida nas disposições da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das cartas de lei de 23 de julho de 1858 e 8 de junho de 1859, a expropriação da mencionada parcela, que baixa com o presente decreto assinada pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 18 de março de 1909. — REI. — D. Luiz Filipe de Castro.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a exposição apresentada pela «Compagnie française pour la construction et exploitation de chemins de fer à l'étranger», por intermedio da Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro, sobre a interpretação a dar ao disposto no n.º 1.º da portaria de 2 de junho do anno findo: ha por bem mandar declarar que o disposto na mencionada portaria se refere aos casos geraes e não impede que as faixas ali delimitadas possam ser acrescidas de uma faixa suplementar em todos os casos em que essa necessidade seja devidamente justificada pela fiscalização oficial.

Paço, em 17 de março de 1909. — D. Luiz Filipe de Castro.

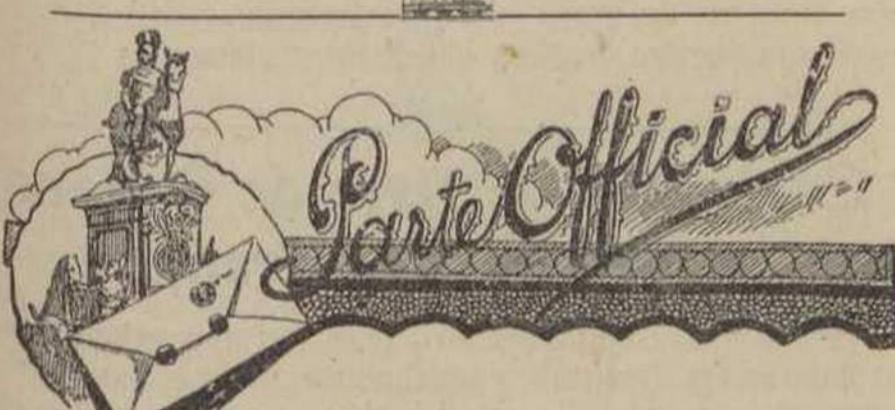
Tendo a Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro comunicado que a variante do troço do ramal de Aveiro, da linha ferrea do Valle do Vouga, compreendido entre o rio Agueda e o rio Vouga, aprovada por portaria de 15 de fevereiro findo, se insere nos kilometros 12.43188 e 21.77230 do projecto do referido ramal, aprovado por portaria da 11 do corrente, e não nos kilometros 12.43188 e 23.74600, como se declara na primeira d'aqueellas portarias em virtude da indicação constante do referido projecto de variante, mas posteriormente rectificada por inexacta: ha Sua Majestade El-Rei por bem mandar declarar que os extremos da mencionada variante são os pontos kilometricos 12.43188 e 21.77230 do projecto do troço entre o rio Agueda e o rio Vouga.

Paço, em 17 de março de 1909. — D. Luiz Filipe de Castro.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a planta cadastral da linha ferrea de Torres Vedras à Figueira da Foz e a Alfarellos, datada de 26 de outubro de 1905 e apresentada á Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, concessionaria da referida linha, em virtude do disposto no n.º 4.º do artigo 1.º do contracto de 23 de novembro de 1883: ha por bem aprovar a referida planta e ordenar que seja fixada em 168.12472 kilometros a extensão total da linha, devendo ser corrigidas em conformidade com esta extensão as liquidações provisórias das garantias de juro anteriormente feitas e ficando a mencionada Companhia Real obrigada a completar o disposto no supracitado artigo, relativamente á descrição de todas obras de arte da mesma linha.

Paço, em 17 de março de 1909. — D. Luiz Filipe de Castro.

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, concessionaria da linha ferrea da Beira Baixa, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro d'esta linha relativa ao 4.º se-



Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Indústria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

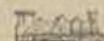
Pedindo a companhia concessionaria do caminho de ferro do Valle do Vouga que para a construcção do troço do mencionado caminho de ferro compreendido entre Oliveira de Azemeis e o rio Vouga seja decretada a urgencia da expropriação de vinte e duas parcelas de varios tratos de terreno com os n.º 17, 31, 38, 42, 43, 47, 48, 49, 53, 56, 57, 62, 66, 67, 73, 79, 92, 93, 94, 99, 100 e 101 pertencentes pela ordem por que vão enumeradas a Vicente de Sousa e Mello, Antonio de Almeida, Doroteia Brea, José Ferreira Parcilio, viuva Maria Nunes da Silva, Bernardino Maximo de Al-

mestre do anno economico de 1908-1909 (1 de julho a 31 de dezembro de 1908), na importancia de 162.642\$625 réis:

Ha Sua Majestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas e ouvida a comissão revisora de contas, aprovar a referida liquidação e determinar que seja paga á mencionada companhia a quantia de 162.642\$625 réis, como liquidação da garantia de juro da linha ferrea da Beira Baixa no 1.º semestre do anno economico de 1908-1909.

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

Paço, em 29 de março de 1909. — *D. Luiz Filipe de Castro.*



## TARIFAS DE TRANSPORTE

### Tarifa especial n.º 8 p. v. do Sul e Sueste.

Foram incluidos na 1.ª série d'esta tarifa os ladrilhos de marmore cujo fabrico em Alvito tende a attingir certo desenvolvimento, convindo por isso baratear-lhe o transporte.

**Tarifa P. n.º 9 p. v. do Sul e Sueste.** — Foi ampliada, de acordo com a Companhia Real esta tarifa combinada tornando-se extensiva a todas as estações.

**Tarifa n.º 7 p. v. do Minho e Douro.** — Segundo esta tarifa os adubos estavam sujeitos apenas a taxa estatistica de um real por tonelada e kilometro sem que a Administração fornecesse encerados para os resguardar.

Não foi suprimida essa taxa, cuja modicidade é determinada pela conveniencia de favorecer a viticultura pelo transporte quasi gratuito de insecticidas e fungicidas, mas estabeleceu-se nova taxa de 7 réis por kilometro para os primeiros 100 kilometros e 5 para os excedentes, como no Sul e Sueste, com o resguardo obrigatorio por encerados que a Administração fornece sem pagamento de aluguer.

**Internacional 203, de grande velocidade, da Companhia Real.** — Começa hoje a vigorar esta tarifa que em parte é a reforma da existente (§ 1.º bilhetes de ida e volta entre Lisboa e Porto e Madrid) e parte, o § 2.º, nova, estabelecendo bilhetes circulatorios entre aquelles tres pontos.

Os dois itinerarios indicados são propriamente um e o mesmo, demonstrado nos dois sentidos, e dando só o 2.º a faculdade do passageiro vindo de Espanha escolher a visita à Figueira à ida ou à volta. Para o de Portugal não se diz na tarifa, mas deduz-se das suas condições, — visto que a apresentação do percurso nos dois sentidos é dada como de dois itinerarios, e não se dá a faculdade de se seguirem estes no sentido inverso, — que os que de Lisboa desejarem ir ao Porto antes de Madrid terão que tomar bilhete do 1.º itinerario, e se quizerem ir a Madrid primeiro, tomam o do segundo.

Da mesma forma quem, do Porto, quizer vir primeiro a Lisboa e depois a Madrid tomará o 2.º itinerario, e se vae a Madrid e ao regresso vae do Entroncamento ao Porto, toma bilhete do primeiro.

Serviço parecido já de ha muito existe, sendo uma das viagens pela linha de Madrid-Valencia de Alcantara e outra pela de Ciudad Real-Badajoz.

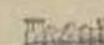
Falta — e muita falta — faz que a companhia consiga (para o que tanto tem trabalhado) que se estabeleçam tambem bilhetes semi-circulares, entre Medina-Porto-Lisboa-Madrid para ligar com o semi-circular Hendaya-Madrid-Barcelona-Cerbère; e entre Medina-Porto-Lisboa-Badajoz para os que prolongam a viagem á Andaluzia e dahi vão, por Madrid, Zaragoza, Pamplona, reentrar em França por Hendaya, ou que visitando apenas Sevilha e Cordova se dirigem pela linha do litoral a entrar em França por Cerbère.

Mas aos bons desejos da companhia portugueza tem-se oposto o egoismo feroz das companhias espanholas que

não querem, com esta combinação, deixar de perceber o seu participe pelo percurso Medina-Madrid ou Medina-Badajoz, o que inutiliza todos os esforços portuguezes.

Quem, mesmo estranho aos estudos ferro-viarios, tiver lido o que tantas vezes se tem dito neste jornal terá comprehendido que um dos maiores embaraços á approximação do nosso paiz dos melhoramentos de que disfrutam os viajantes nos grandes paizes europeos, é a necessidade de combinação com as rôdes espanholas.

E um dos espartalhos que nos afastam mais visitantes é a travessia da Espanha, cujos comboios teem universal fama de roncereiros e incommodos.



## Viagens a Sevilha

Como de costume e conforme o aviso que vae na secção respectiva, a Companhia Real estabelece um serviço especial, não só de bilhetes por preços reduzidos como um comboio expresso, de ida e volta, para as festas da Semana Santa e feira de Sevilha, que este anno, por aquella ser em abril, se seguem com pequeno intervallo. E por isso que os bilhetes se vendem desde 1 até 18 e são válidos para o regresso em qualquer dia até 30 d'este mez.

Assim é este serviço muito mais commodo para o excursionista, porque entre uma festa e outra pôde aproveitar 7 dias para visitar diferentes pontos da Andaluzia, como é costume fazerem os que ali vao.

O serviço d'este anno apresenta ainda uma novidade: o transporte de automoveis, por preços reduzidos, de Lisboa e Porto a Sevilha e volta.

Têm isto por fim facilitar ás pessoas que possuem estes veiculos e desejam fazer n'elles excursões na Andaluzia, o aproveitamento do comboio até e desde Sevilha, para só d'ahi irradiarem, poupando o incommodo da viagem toda em auto.

Mas para os que não tenham automovel e queiram percorrer a Andaluzia em condições economicas, um outro meio ha que podemos lembrar-lhes: tomar bilhetes ordinarios até Badajoz, e utilizar desde ahi bilhetes kilometricos espanhóes, com o que realizam uma grande economia.

De Badajoz a Sevilha, Cadiz, Malaga, Granada, Cordova e regresso a Badajoz, são uns 1.600 kilometros, e indo 2 pessoas podem ter um bilhete de 1.º por 53\$000 réis: com 23\$000 réis da ida e volta a Badajoz faz 76\$000 réis, ou 38\$000 réis por pessoa.

Estes bilhetes (kilometricos) podem ser tomados nos nossos escritorios *unicamente pelos nossos assignantes*, sem aumento de preço sobre os da tarifa.

E' um serviço gratuito que lhes prestamos.



## Caminhos de ferro de Orleans e Meio-Dia de França

Agora que a epoca das viagens se approxima e que os habituados a sairem annualmente para o estrangeiro começam a planejar a sua proxima viagem, parece-nos que os nossos assignantes apreciarão o brinde que resolvemos offerecer-lhes com este numero.

E' um elegantissimo folheto, ilustrado com mimosissimas fototipias representando deliciosos pontos de vista, que acompanham as noticias sobre o que ha a vêr de mais bello nas provincias francesas da Touraine, Bretanha, Auvergne e Pyrineos.

Os srs. assignantes de Lisboa que recebem a *Gazeta* pelo correio podem mandar buscar o referido brinde a esta redacção; os das provincias que tambem o desejem deverão requisital-o para lhes ser enviado.

# A propósito do Cincocentenario

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

LVI

Eram efectivamente de vantagem para o desenvolvimento do tráfego internacional da Companhia Real as tarifas propostas pela Companhia do Norte de Espanha, pela aplicação das tarifas das estações das rôdes de França para Lisboa identicas ás aplicadas para Madrid.

Todos sabem a importância commercial que ha entre Paris e Bordeus para Lisboa em artigos de modas, comedeviveis e outros generos, que Portugal importa de origem francesa.

O chefe de tráfego, pessoalmente, procurando em Lisboa e Porto as principaes casas importadoras, recebeu as mais agradaveis impressões de aproveitamento do caminho de ferro de preferencia á via marítima para estes transportes, que além de vantagens no preço prometiam rapidez na execução das encomendas, o que assegurava desenvolvimento no commercio com mutuo interesse dos comerciantes e das companhias ferroviarias.

Nessa conformidade, os comerciantes interessados enviaram ordens para França para que por via ferrea fossem d'ali efectuadas as remessas para Lisboa.

As disposições da lei de transito, facilitando o transporte immediato atravez das fronteiras, davam a faculdade de presteza em favor d'este tráfego.

Contra toda a expectativa, as remessas por caminho de ferro chegavam a seu destino com demora exagerada e com graves prejuizos em defraudações e deterioração, maiores do que seguindo pela via marítima do Havre e Bordeus.

Apresentadas á Companhia do Norte de Espanha as justificadas e comprovadas reclamações contra este impedimento ao aproveitamento dos benefícios das novas tarifas, essa Companhia declinava para as companhias francesas a origem do mal.

O chefe do tráfego portuguez resolveu conhecer pessoalmente a razão d'esse inexplicavel facto e, em Paris e Bordeus, auctorizado pelo solicito director da Companhia de Orleans, Mr. Herteaux, que sempre mostrou o mais amavel empenho em ser agradavel á Companhia Real e seus agentes, verificou que nas gares de serviço de mercadorias os chefes, com a maior solicitude e em comprimento de ordens superiores, efectuavam com a maxima presteza as expedições para Portugal, a despeito de não atingirem as remessas pezo importante.

Nessa presteza ia o interesse da Companhia ferro-viaaria de atrair, desviando-o da via marítima, o tráfego que essa via lhe disputava, e privando-a do producto dos transportes.

Sendo obrigatorio o trasbordo em Hendaya-Irun das mercadorias procedentes de França para a Peninsula, verificou-se ser na agencia internacional de Irun que, a pretexto de completar o carregamento de vagões, as remessas de França para Portugal eram armazenadas até completarem o pezo de carregamento d'um vagão, e ahi, além da demora, se davam os casos de avaria e defraudação que por muito repetidas e prejudiciaes inutilisavam todas as vantagens tarifarias e exforços para as manter em vigor, sem a supressão do abuso, evidentemente provado, que era de esperar da Companhia do Norte de Espanha.

Mais tarde, quando em visita particular á sede da Companhia Real no Boulevard de l'Opera, em Paris, o antigo chefe de tráfego, já fóra do serviço da Companhia, teve mais cabal explicação d'esta incuria que favorecia a via marítima contra a via ferrea, porque ali pessoalmente verificou que um agente superior da Companhia Real, nos escriptórios da propria Companhia ferroviaria tratava das

remessas de mercadorias para Portugal pela via Rouen-Havre, no que era interessado como principal agente!!!

Mais tarde se verificou que este *leal* agente da Companhia Real, e por esta generosamente remunerado, abusando da confiança n'ele depositada subvencionava agentes em Irun para empregarem todos os meios de prejudicar a preferencia de transportes por via ferrea, impelindo-os para a via marítima!!!

Com agentes tão dedicados, e no meio das maiores dificuldades em poder satisfazer a compromissos financeiros, o cataclismo em que a Companhia Real tinha que sossobrar tornava-se cada dia mais imminente.

Mas se tal derrocada ameaçava a administração superior da Companhia Real, os productos d'exploração, mantendo progressivo desenvolvimento, ainda lhe mantinham credito favoravel.

Tendo o chefe do tráfego sempre por guia na gerencia do seu cargo aproveitar as vantagens do porto de Lisboa, propoz a adopção de um novo sistema de desenvolvimento do tráfego transatlântico, em que fossem collectivamente interessadas não só as companhias ferroviarias mas tambem as marítimas.

Neste sentido estudou a formação d'um serviço entre as companhias ferroviarias Real Portugueza, Madrid-Caceres, Norte de Espanha, Midi de França e Orleans, estabelecendo viagens directas de todos os portos d'America do Sul para a Europa Central, via Paris, e vice-versa.

Nesta combinação eram naturalmente interessadas todas as companhias ferroviarias, por isso que o tráfego até então monopolizado pela via marítima passava a ser feito em todo o seu percurso de Lisboa a Valencia d'Alcantara pela Companhia Real; de Valencia d'Alcantara a Madrid pela Companhia Madrid-Caceres; Madrid a Irun pela Companhia do Norte de Espanha; Irun a Bordeos pela Companhia do Midi de França, sendo para todas estas companhias ferroviarias considerado um elemento novo de tráfego.

A Companhia de Orleans apezar de ter assegurado o serviço transatlântico por Bordeos, acolheu muito favoravelmente a projectada combinação.

Para o serviço marítimo entre os portos d'America do Sul e Lisboa foi escolhida de preferencia a Companhia Royal Mail, não só pela respeitabilidade d'essa companhia, que desde os portos d'America do Sul tinha que cobrar a avultada importancia dos transportes marítimos até ultimo destino, o que importava uma grande responsabilidade para com as companhias ferroviarias, como tambem, e especialmente por militar em favor d'essa companhia o ter o porto de Lisboa como o de primeira escala, desde a sua origem em Southampton, sem tocar em Bordeos e portos de Espanha, que eram portos de escala obrigados para as companhias Pacific Steam e Messageries Maritimes.

A Companhia Royal Mail, por um agente da respeitável firma representada ainda actualmente pelo bem conceitado membro da corporação commercial de Lisboa, mr. Rawes, anuiu do melhor grado a formar parte d'esta combinação.

Sem se ter chegado a ultimar o estabelecimento de preços de transporte, ficou definitivamente estipulado que aos passageiros fosse facultado o poderem: 1.º — utilizar desde logo a viagem rapida desde Lisboa a Paris, e d'aí a Londres, Bruxellas, Vienna, Berlim, centralizando a Companhia de Orleans em Paris este serviço mais além e vice-versa; 2.º — aproveitar o prazo de 20 dias para que o passageiro pudesse visitar Lisboa, Madrid, Bayonna e Bordeos.

Esta faculdade era altamente vantajosa a turistas, pessoas edosas ou incomodadas por doença, e sobretudo aos caixeiros viajantes, que em uma só viagem podiam percorrer estas localidades, de grande importancia para as transacções commerciaes.

Este projecto da mais alta vantagem foi posto de parte por ter a administração que attender a assunto de maior

urgencia! A boa vontade das companhias francesas, em auxiliar o serviço da Companhia Real, ainda se prova por uma nova concessão, que, sendo vantajosa para esta companhia, ella deixou de aproveitar.

Dava-se o caso de se aproximar a abertura da ultima exposição universal em Paris.

O chefe do tráfego da Companhia Real foi encarregado de conhecer em Paris quais as condições em que poderia executar-se um serviço de transporte de passageiros de Lisboa a Paris e regresso. Em visita ao director da Companhia de Orleans, o distinto engenheiro mr. Herteaux, expoz-lhe os desejos da Companhia Real, ao que este funcionário sempre amavel para com a companhia portuguesa e seus agentes, desde logo prestou a sua anuencia, assegurando um serviço directo de Lisboa a Paris e regresso.

Esta pronta e franca anuencia, surpreendeu o agente portuguez, que esperava alguma dificuldade e objecção por parte duma das companhias mais importantes da Europa, attendendo ao pequeno e limitado producto do tráfego portuguez.

Fazendo notar o chefe de serviço da Companhia Real, que o serviço por via ferrea teria por concorrente a via marítima que fazia o transporte de passageiros directo de Lisboa a Paris, por via do Havre, à razão de £ 5 por pessoa, o director da linha de Orleans não mostrou receio d'essa competencia, promptificando-se a aceitar o preço da via marítima de £ 5 para o transporte directo Lisboa-Paris.

A condição que punha era que este serviço fosse feito em comboio especial, com bilhetes especiais de ida e volta, e que não se podesse efectuar segundo comboio de Lisboa sem que o primeiro aqui tivesse regressado, isto é, que os bilhetes não tivessem mais valia do que o prazo estipulado para a demora do passageiro em Paris que devia restringir-se a 8 dias.

O passageiro que quizesse demorar-se tomaria o seu bilhete ordinario e viajaria pelos comboios diarios.

Mr. Herteaux ainda animou o agente portuguez, assegurando que ainda que o numero de passageiros se limitasse a 100, nem por isso deixaria de convir efectuar o comboio especial.

Tão vantajosas condições não foram consideradas como tais, e o publico teve que restringir-se aos comboios ordinarios, ou a tomar o vapor do Havre, para poder aproveitar o estudo ou diversões da exposição de Paris!

Almoço de 50 talheres a que assistiram os vereadores, a comissão e varios convidados, tendo sido trocados brilhantes e entusiasticos brindes.

A' noite, quatro filarmónicas percorreram as ruas de Amarante, por onde se acotovelavam mais de seis mil pessoas admirando as brilhantes illuminações que a comissão de festejos tinha organizado.

As festas terminaram alta hora da noite com uma brilhante marcha *aux flambeaux*.



XI

#### Os caminhos de ferro de La Rotta a Valmaseda e da Costa-Santander e as suas praias — Bilbao e os seus hoteis

O caminho que mais convém para seguir de Gijon para leste é o dos caminhos de ferro da Costa, linha composta de varios troços que já existiam e outros novos que os ligaram, estabelecendo comunicação entre Oviedo e Santander.

Assim se poupa o enorme percurso que antigamente se fazia, voltando a Leon para tomar a linha de Palencia, e mesmo o que resultaria muito mais longo, vindo a La Robla para seguir a linha de Valmaseda e, em Mataporquera, alcançar a de Santander.

Digamos, de passagem, que esta linha que em parte alguma vemos descripta, atravessa uma região pittoresca, e se não serve para os que subiram até o Cantábrico, é de grande vantagem para os que vão de Leon para Santander e Bilbao, ou da Corunha, Galliza a S. Sebastião, etc., porque encurta muito caminho. O traçado que nos primeiros 44 kilometros não oferece dificuldades, empreende aí a travessia de profundos valles e varios ribeiros o que o obriga a repetidas curvas no contraforte da cadeia dos Cantabrios, conservando-se n'esta posição durante um largo percurso.

E talvez a linha que em Espanha atravessa, mais sucessivamente, diferentes provincias; nascendo na de Leon segue pela de Palencia, Santander, Burgos e vai terminar na Viscaya, seguindo em quasi todo o percurso pela vertente sul da cadeia dos Catabrios.

A linha da Costa, segue, ao contrario, a vertente norte, entre os altos cumes e o mar.

O melhor comboio é o das 8 da manhã que nos leva para o sul, na linha de Laviana. Em Noreña passa-se à linha de Oviedo a Santander e portanto vamo-nos aproximando da margem da bahia de Viscaya, tomando para isso o sombrio valle do Piloña, até Rivadesella.

A partir d'este ponto a linha torna-se extraordinariamente interessante, por seguir continuamente a costa, introduzindo-se por entre os rochedos como uma cobra, aparecendo repetidas vezes junto das ondas para logo fugir delas abrigando-se por um ou outro penhasco.

A nossa direita erguem-se os altos pinheiros das *Piñas de Europa*, a *Santa*, com os seus 2546 metros, e a *Torre*, com 2642.

Almoça-se em Llanes, num bufete modesto mas com regular comida, e pelas 3 horas estamos em Cabezon de la Sal, desde onde o comboio toma maior velocidade deixando de parar em estações pequenas.

Que pequenas, em edifícios, são elas todas, mas muito novas, muito limpas, e até com o melhoramento das retretes serem provistas d'autoclismo.

## Linha do Valle do Tamega

Como fôra anunciado, realizou-se no dia 21 do mês ultimo a inauguração do troço da linha do Valle do Tamega, compreendido entre a Livração e Amarante.

Apesar da chuva impertinente que teimou em cair durante o dia todo, as ruas da antiga villa de Amarante estavam repletas de gente, vinda de todas as freguezias do concelho. A estação estava ornamentada com bandeiras, e festões de verdura, apresentando um aspecto festivo de muito gosto artístico.

A's onze horas da manhã, ao estralejar alegre dos foguetes e por entre as acclamações do povo entusiasmado, chegava à estação o comboio que partira da Livração ás dez e meia.

Formavam-o dez carruagens, literalmente apinhadas de gente que ás portinholas soltava varios vivas, manifestando o seu entusiasmo por ter enfim alcançado o que ha já trinta annos baldadamente vinha pedindo. No comboio seguiam a comissão dos festejos, convidados, e duas filarmónicas.

Todas as carruagens vinham enfeitadas com bandeiras e festões de verdura. A machina, trazia á frente um trofeu formado com bandeiras nacionaes.

No edificio dos Paços do Concelho realizou-se um lauto

Em linhas da Espanha! oh pasmo! Julgamo-nos na Suecia ou na America do Norte.

Pouco depois das 4 da tarde entra-se em Santander cuja estação é à beira da bahia, no centro da cidade, e por signal uma elegante estação, bem ornamentada arte nova, e bem disposta.

Os hoteis são proximo; não ha que tomar carro. O hotel Europa é muito rasoavel em aposentos limpos e comida. Em face delle abre-se a larga bahia, uma das melhores de Espanha, acompanhada pela elegante alameda ajardinada, *Muelle de Calderon ou Boulevard* onde são os principaes estabelecimentos e se faz, pela tarde, o passeio da alta roda.

A' noite, esta rua, profusamente iluminada, com os seus bons edificios e grandes cafés, produz um efecto fantastico.

Um tremvia a vapor, partindo da praça do Príncipe leva, pelo caminho da costa, ao *Sardinero*, grande centro de tres praias de banhos, com bellos hoteis, casino, jardins e terraço sobre a praia, onde, todas as manhãs e tardes toca uma banda regimental, conservando-se constante a animação toda a temporada.

Que diferença das nossas praias, que não teem terraços, nem musica, nem movimento de vida, nem grandes hoteis, nem casinos!

Mas teem em compensação, grupos que discutem acaloradamente... sobre politica partidaria...

Este tremvia desce da montanha por um grande tunel, o que tambem não se faz por cá.

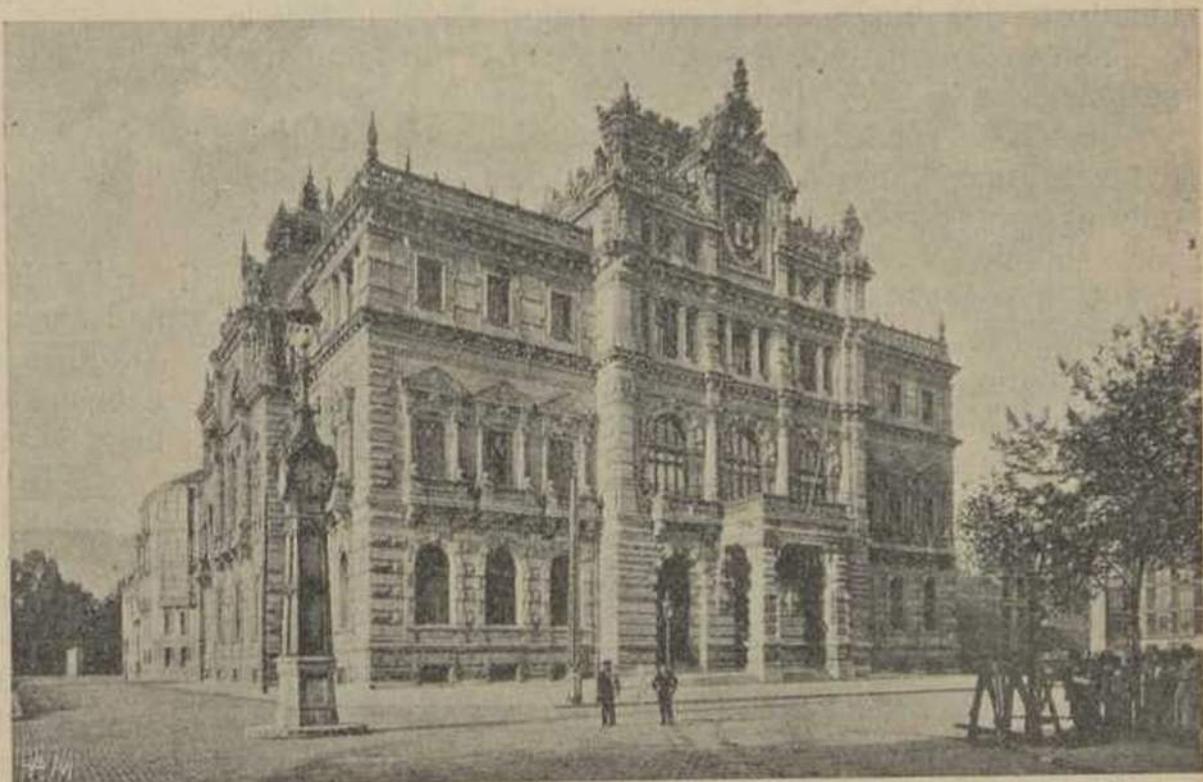
Um passeio até o meio da linha a vapor, parando ali para seguir a estrada a leste até o castello de *la Cerda*, é interessante, porque nos leva a pleno oceano. Outro se pôde fazer indo no pequeno tremvia a cavallos até Miranda, e d'ahi, a pé, pela *alameda alta* descendo-se pela rampa que conduz a S. Francisco. E fica tudo visto.

Podemos, portanto, seguir a nossa derrota, indo, pela linha de via reduzida, a Bilbao.

A estação de chegada é junto da antiga do Norte, e no centro da cidade.

Vê-se que estamos num grande centro mineiro, porque não só já, em caminho, vimos quantidade de minas em laboração, como porque nas estações e no Nervion não vemos senão vagões e barcos carregados de mineral.

E por esta importancia que Bilbao tem nada menos de seis vias ferreas em estações diferentes, enormes e bellos



BILBAO — Deputação Provincial

edificios, como o da Deputação Provincial e Camara Municipal de que damos a gravura.

O theatro é tambem um bello edificio, e outros ha, modernos e elegantes, no bairro novo por onde a cidade se estende, com projectos de um vasto jardim que substituirá o bem pequeno mas muito animado, do Arenal, centro de vida da povoação.

Bons tremvias electricos circulam em todas as direções, levando um d'elles a Portugalete, ao N O. foz do Nervion, povoação muito ingleza, com grandes fabricas, altos fornos, fundições e outras; praia de banhos, porto d'abriga, e onde está installado o curioso trasbordador electrico que já aqui descrevemos em 1895 (n.º 179 pag. 165). As construções são muito tipicas, muito pittorescas e em posição elevada, na montanha, formando um conjunto de agradavel aspecto.

Tambem se vae ali pela linha ferrea a vapor, mais rapidamente mas é passeio menos pittoresco; e tambem, pela margem direita do Nervion, se pôde ir a Las Arcuas, que é defronte de Portugalete, por caminho de ferro e carro electrico, havendo assim, quatro linhas em continuo serviço, ligando com a cidade.

Pelo que se calcula d'esta exposição, o movimento de passageiros eleva-se a milhões cada anno.

Todavia, Bilbao não tem ainda um único hotel moderno, grandioso, confortavel, como a importancia d'aquelle centro merecia. Os que ha, muito melhorados sobre o que existia ha quatorze annos, não são maus, mas são antigos. Apenas bem situados, sobre a praça, e com serviço regular. Mas assás modesto para ingleses ricassos e americanos, que tantos frequentam Bilbao.

Para se gosar de um bello panorama sobre a cidade sóbe-se, junto á estação de Lezama, as escadas que levam á egreja de Begoña.

Tambem é interessante subir a rampa em frente da estação de Achuri (por onde se vae para S. Sebastião) e visitar no alto as minas de ferro.



BILBAO — Camara Municipal

A estação de embarque é a mesma por onde chegámos, e a linha é só interessante até Solares. Dahi em deante interna-se na montanha, cujas ondulações segue, sem nos dar a ver mais que montes agrestes, até que depois de 59 kilometros de percurso passamos a garganta do Carranza, algo pittoresca.

O melhor comboio é o expresso, que parte pelas 10 horas da manhã e leva a Bilbao em 3 horas. Temos, por isso que almoçar muito cedo ou muito tarde.

## OS CAMINHOS DE FERRO HUNGAROS

E digno de menção o desenvolvimento que as linhas ferreas da Hungria teem tido desde que este sistema de locomoção foi inaugurado naquelle Estado.

Em 1847 existiam em toda a Hungria apenas 225 kilómetros de linhas ferreas; em 1905 havia já 18.000 kilómetros, dos quais 7.680 eram propriedade do Estado, e sendo explorados sob a sua inspecção 7.130 kilómetros de linhas locais.

Devido à configuração do território húngaro, quasi todas as suas linhas correm de nível, e mesmo as linhas que passam por terrenos montanhosos não teem inclinações superiores a 25 por 1.000, sendo vulgarmente apenas de 5 por 1.000.

O raio das curvas é bastante grande, podendo fixar-se como mínimo o raio de 270 metros.

Sómente as linhas de extensão superior a 10.000 kilómetros teem via dupla.

Os carris são do tipo Vignole, em aço Bessemer e Martin, de 43 kilogrammas por metro para as de maior movimento e de 26 a 38 para as outras.

As travessas são de azinjo, medeando de centro a centro 0<sup>m</sup>,91, a 0<sup>m</sup>,78, e a distância entre carris sendo de 1<sup>m</sup>,435 nas vias normais; nas linhas de via reduzida a largura é de um metro, ou de 0<sup>m</sup>,76.

Nos pontos em que as condições especiais das linhas o determinam, são empregadas travessas de aço.

No material de tracção figuram 3.200 locomotivas, 6.000 carros para passageiros e 72.970 vagões para mercadorias.

Figuram também várias carroagens automóveis de diferentes sistemas. Foi nas linhas do Estado que começaram a ser introduzidas, no ano de 1903.

Estão em serviço quarenta carroagens elétricas, prosseguindo os estudos e experiências relativos a este sistema de tracção.

Os tipos de locomotiva adoptados são variadíssimos, abundando as Compound-tandems de quatro e de dois cilindros, construídas nas oficinas de Budapest. Ultimamente foi introduzido o tipo de quatro cilindros sobre o mesmo eixo, que é na actualidade o modelo normal dos comboios expressos. Nas linhas que passam por terrenos montanhosos, os expressos são rebocados por máquinas do tipo Compound articulado Mallet, com eixos que suportam dezasseis toneladas, e que arrastam comboios com o peso de 250 toneladas em rampas de 25 por 1.000, com a velocidade de oitenta e dois quilómetros à hora.

Nas linhas de maiores inclinações como as de 25 por 1000, são empregadas as locomotivas Abt com cremalheira, e nas linhas de via estreita as do sistema Klien-Lindner, com eixos emparelhados convergentes.

Actualmente procede-se nas linhas húngaras a grandes experiências de locomotivas, para o estudo do menor consumo de combustível e maior rendimento de trabalho.



### Viagens de recreio pelo Mediterrâneo e Levante

Saiu de Lisboa no dia 25 do mês passado o vapor *Galata*, o primeiro navio dos que anualmente a Deutsche Levante-Line põe em serviço para viagens de recreio, tocando em vários pontos do Mediterrâneo e do Levante.

E enorme a afluência de excursionistas que se aproveitam das condições excepcionais destas viagens para admirarem as belezas do Mediterrâneo e as surpresas que ao europeu proporcionam os costumes, o clima, e os horizontes levantinos.

Os agentes da Deutsche Levante-Line são os srs. Ernst George, Suc. que prestam todos os esclarecimentos que lhes sejam pedidos no seu escriptorio R. da Prata, 8, 2.º

## TRACÇÃO ELÉCTRICA

### Porto

Pela Companhia Carris de Ferro do Porto foi pedida a autorização para prolongamento das suas linhas até à margem do Leça.

### Lamego

Para o estabelecimento do tremvia entre esta cidade e a villa da Regoa foram feitas experiências de resistência na ponte da Regoa.

### Espanha

Foi inaugurada a tracção elétrica no tremvia de Ciudad Lineal.

Espera-se que por todo este ano fiquem terminados os trabalhos para a instalação do tremvia de Pamplona a Sanguesa.

Foi sollicitada a concessão de uma linha elétrica em Bilbau que, ligando com as já existentes no molhe de Uribarri, percorra parte d'este e o dos Astilleros, terminando nos diques secos.

### Estados Unidos

Projecta-se em Nova York uma linha subterrânea para o transporte de mercadorias, à semelhança da que há em Chicago.

A linha partirá da avenida 60, ao norte do túnel da linha já existente, percorrerá uma linha de circumvalação, seguindo ao longo do Hudson até Battery, e tomando depois ao longo do East River, até entrar outra vez na avenida 60, envolvendo assim todo o bairro comercial de Manhattan.



### Uma nova ordem

O Ministro das Obras Públicas de França estuda a criação de uma Ordem destinada exclusivamente a galardoar os empregados dos Caminhos de ferro do Estado.



### Os caminhos de ferro da Argentina

O ministerio das Obras Públicas da Argentina fez publicar em volume os dados estatísticos do movimento, tarifas, material, etc., das linhas ferreas em exploração no território argentino.

D'esse volume extractamos algumas informações que nos parecem interessantes.

Em 31 de dezembro de 1907, a rede ferroviária em exploração, não contando as linhas secundárias e de «trams», media 22.125.563 quilómetros, deduzidas as vias auxiliares e segundas vias, pertencentes a vinte e uma empresas.

O aumento de extensão, sobre o ano anterior, foi de 1.568.434 quilómetros.

Nestas linhas há 2.924 pontes e viaductos, quatorze túneis, e 1.447 estações.

O material circulante contava 2.492 locomotivas; 2.031 carroagens para passageiros, com 113.953 lugares; 1.677 furgões e 52.405 vagões para mercadorias, com a capacidade de 1.092.000 toneladas.

O número de passageiros foi 41.784.238 com um percurso médio de 1.692.200.536 quilómetros.

Foram transportadas 380.870 toneladas de encomendas e 27.929.011 toneladas de mercadorias.

Houve 673 descarrilamentos, ocasionando seis mortes e quatro feridos; 139 choques produzindo cinco mortos e quinze feridos; e 813 acidentes vários em que morreram 261 pessoas e 479 ficaram feridas.

# SOLIDARIEDADE HUMANA

Com o louvável intuito de concorrer com o seu esforço para aliviar a desgraça em que ha meses se debate a população trabalhadora do Douro, sem ocupação em que possa empregar os braços, arrastando-se faminta pelos campos e pelas estradas, illudindo a fome com hervas, à mingua d'outro alimento, atirando os lamentos da sua dor aos ares inclementes, vae o *Annuario Commercial de Portugal* organizar um numero unico, cujo producto reverterá a favor d'aquelles infelizes.

Terá por título *Lisboa-Douro*. De grande formato, impresso em optimo papel, com uma esplendida capa a cores de grande mérito artístico, e profusamente ilustrado, conterá poesias, pensamentos, autógrafos, pequenos artigos, esboços e aguarellas das figuras mais eminentes da sociedade portuguesa.

Bem hajam os que no remanso do seu bem estar não esquecem os desgraçados que choram de fome e dor na desolada província do Douro, outrora fonte abundante de riqueza nacional.



## Exposição de aeronautica

Trata-se actualmente em Berlim dos preparativos para uma exposição de aeronautica, que deve realizar-se por todo este anno em Francfort-sur-le-Main.

O certamen deve ter grande latitude, abarcando todos os ramos de construção: motores para dirigíveis, aeroplanos, apparelhos físicos e mechanicos para investigações atmosféricas, aerostatos militares, e dirigíveis para transporte de passageiros.

O recinto escolhido para a exposição é o mesmo em que ultimamente se realizou o congresso de gymnastica.



## COMMERCIO PORTUGUEZ

### Importação e exportação por classes da pauta no mez de fevereiro

#### Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1908	1907
Animais vivos.....	301.132	155.756
Materias primas para as artes e industrias	2.427.074	2.005.377
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	582.994	505.827
Substancias alimenticias.....	1.136.798	919.809
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos.....	524.853	380.924
Manufacturas diversas.....	436.799	415.751
Taras.....	8.375	4.438
Total.....	5.418.019	4.387.882

#### Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1908	1907
Animais vivos.....	275.346	353.718
Materias primas para as artes e industrias	483.602	504.608
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	98.233	111.720
Substancias alimenticias.....	1.273.999	1.155.497
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos.....	10.223	6.284
Manufacturas diversas.....	480.956	438.572
Total.....	2.324.359	2.267.399



**Barreiro a Cacilhas.** — Foi aprovada uma pequena variante entre os pp. T. 97 e T. 113, para evitar uma expropriação difícil.

**Regoa a Lamego.** — Graças ás instantes diligencias de uma comissão delegada da Associação Commercial de Lamego, mandou o Governo iniciar a construcção do troço de caminho de ferro da Regoa áquella cidade, destinando-lhe 50.000\$000 réis.

Como é sabido, esse troço faz parte da linha da Regoa a Villa Franca das Naves, mandada primeiro estudar por Emygdio Navarro que chegou a apresentar um projecto de lei para a sua construcção.

Elvino de Brito classificou-a por decreto de 15 de fevereiro de 1900, e o sr. Conde de Paçô Vieira mandou proceder á elaboração do projecto em condições económicas, e incluiu-a entre as que o governo está autorizado a construir pela lei de 1 de julho de 1903.

A necessidade de construir uma dispendiosa ponte sobre o Douro logo á saída da estação da Regoa fez adiar a construcção.

Mede a linha 18 kilometros entre Regoa e Lamego. O traçado foi já descripto na *Gazeta*, e caracteriza-o o grande desenvolvimento que teve de attingir por meio de lacetes e curvas de pequeno raio, para vencer a consideravel diferença de nível entre os pontos extremos.

Está sendo estudado um plano de adaptação da estação da Regoa ás multiplas funcções que lhe pertencem como testa de duas linhas de via reduzida em relações com a via larga, de modo que se assegure quanto possível a independencia das tres.

E d'esperar que os trabalhos agora iniciados com o sim de minorar os efeitos da crise do Douro continuem até á conclusão do troço, cuja importancia é incontestavel, e que é destinado a constituir valioso affluent da linha do Douro, á medida que fôr prolongado na direcção de Villa Franca das Naves.

**Portimão a Lagos.** — O Governo mandou começar a construcção do ultimo troço do ramal de Portimão, compreendido entre a actual estação de Ferragudo e Lagos, dotando-a com 50.000\$000.

O troço, mede 20 kilometros e tem logo no inicio uma ponte de 300 metros sobre a ria. Estão por aprovar os primeiros 4 kilometros do projecto por não estar ainda resolvido se se construe nova ponte privativa da linha ferrea, se se aproveita a da estrada, ou pelo menos os pilares.

No proximo numero nos ocuparemos mais d'espaco d'um difficult problema, cuja solução está pendente.

**Valle do Vouga.** — Procedeu-se no dia 29 do mez passado ao exame e vistoria do troço compreendido entre Oliveira de Azemeis e Albergaria a Velha que hoje é aberto á exploração, segundo consta.

**Extremoz-Castello de Vide.** — As camaras municipaes dos concelhos interessados reuniram os seus ex-forcos para conseguirem a immediata construcção da linha de Extremoz-Portalegre-Castello de Vide.

**Beira Alta.** — Para a linha d'esta Companhia chegaram 194.208 kilogrammas de carris e éclisses.

**Malange.** — Desde 1 de fevereiro que a exploração do troço d'esta linha, compreendido entre Zucalla e Matete está sendo feita por conta do Estado, circulando tres comboios semanalmente.



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

## Amortização do 2.º semestre de 1908

(Conclusão)

Obrigações de 4 % privilegiadas de 2.º grau. 140 obrigações:  
 944 a 917 — 3.044 a 3.046 — 8.702 — 8.703 — 9.434  
 — 11.307 a 11.310 — 13.025 — 18.895 a 18.901 — 18.942 a 18.944  
 — 20.063 a 20.065 — 20.471 a 21.475 — 21.603 — 21.604 — 30.798  
 — 30.799 — 32.015 — 32.016 — 33.448 — 35.306 — 35.307 — 38.287  
 — 39.393 — 40.842 a 40.846 — 45.068 a 45.072 — 45.239 a 45.244  
 — 45.246 a 45.250 — 48.155 — 48.156 — 49.340 a 49.345 — 49.350  
 — 49.739 — 49.743 a 49.745 — 49.843 — 49.863 a 49.865 — 50.261  
 — 50.262 — 51.509 — 51.917 — 53.495 — 53.496 — 58.876 — 58.877  
 — 60.331 — 60.784 — 60.785 — 62.061 — 62.062 — 62.103 a 62.105  
 — 62.571 — 62.602 — 63.045 — 63.733 a 63.735 — 63.881 — 65.177  
 — 65.178. Estas obrigações teem todas o coupon n.º 9 e seguintes.

Obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 2.º grau:

3 títulos de 5 obrigações: 4.337 — 1.941 — 2.000.

28 títulos de 1 obrigação.

2.344 a 2.346 — 3.880 — 4.949 — 4.950 — 5.869 — 6.065  
 — 6.241 — 6.432 — 6.433 — 6.804 — 6.806 — 6.807 — 6.963  
 — 6.964 — 7.519 — 9.548 — 9.799 — 11.156 — 12.206 — 12.998  
 — 13.755 — 14.758 — 14.819 — 14.820 — 15.057 — 15.358.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 9 e seguintes.

Todas estas duas mil trezentas quarenta e sete obrigações estão devidamente cancelladas e annulladas e deixaram de ser encargo da Companhia.

## Amortização no anno de 1908 com o producto da venda de terrenos conquistados ao Tejo

Em cumprimento do disposto no § 5.º do art. 3.º dos estatutos, em seguida se publica a numeração das obrigações de 4 % d'esta Companhia que foram amortizadas com o producto das vendas de terrenos conquistados ao Tejo:

Obrigações de 4 % privilegiadas de 1.º grau. 61 obrigações:  
 4.885 — 4.886 — 7.449 — 7.450 — 8.327 a 8.329 — 9.395  
 a 9.399 — 9.544 — 9.545 — 11.502 a 11.509 — 12.252 — 12.253  
 — 12.389 — 12.605 — 13.332 a 13.336 — 14.625 — 14.895 — 15.280  
 — 15.729 — 15.730 — 16.989 — 16.990 — 18.477 — 18.478 — 18.865  
 — 19.236 — 19.237 — 20.723 (a) 20.824 — 25.322 — 26.065 — 26.066  
 — 26.283 — 26.285 — 26.286 — 27.158 — 27.263 a 27.265 — 27.761  
 — 29.429 — 29.523 a 29.525 — 32.091.

A obrigação com o signal (a) tem o coupon n.º 30 e seguintes. As sessenta restantes teem o coupon n.º 29 e seguintes.

Obrigações de 4 % privilegiadas de 2.º grau. 124 obrigações:  
 3.028 — 3.029 — 3.031 — 3.581 — 3.582 — 4.120 a 4.122  
 — 4.227 — 4.228 — 4.656 — 8.645 — 8.649 (a) 10.045 a 10.047  
 — 13.166 — 16.614 (a) 16.634 (a) 16.635 (a) 18.224 — 18.928 — 20.604  
 — 21.416 — 22.686 a 22.688 — 23.125 — 23.126 — 25.300 — 25.701  
 a 25.704 — 26.003 — 29.227 — 29.228 — 31.757 — 31.758 — 31.828  
 a 31.834 — 31.880 a 31.882 — 32.977 a 32.980 — 33.279 — 34.475  
 a 34.477 — 34.479 a 34.483 — 36.215 a 36.218 — 36.970 (a) 36.976  
 (a) 36.977 (a) 37.334 — 44.916 — 46.560 a 46.562 — 46.951 — 46.952  
 — 47.443 a 47.149 — 48.876 — 49.144 a 49.143 — 50.894 — 51.915  
 — 53.429 (a) 54.282 a 54.285 — 55.002 a 55.005 (a) 55.161 — 55.266  
 a 55.269 — 56.215 (a) 56.216 (a) 56.610 (a) 56.611 (a) 57.183 a 57.185  
 — 58.255 (a) 58.256 (a) 58.375 — 58.819 (a) 59.185 (a) 59.431 — 59.432  
 — 62.361 — 63.958 — 63.959 — 63.986 — 63.987 — 65.053.

As vinte e quatro obrigações com o signal (a) teem o coupon n.º 9 e seguintes.

As cem restantes teem o coupon n.º 8 e seguintes.

Todas estas cento oitenta e cinco obrigações estão devidamente cancelladas e annulladas e deixaram de ser encargo da Companhia.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, Lisboa, 31 de dezembro de 1908. — O Presidente da Comissão executiva, Victorino Vaz Junior.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. — Nos termos dos estatutos foram sorteadas para amortização as obrigações da série « Mirandela Vizem » com os n.ºs 1.011 a 1.015, 1.461 a 1.465, 1.871 a 1.875, 5.581 a 5.585, 9.126 a 9.130, 26.206 a 26.210.

Estas obrigações deixam de vencer juro e a importância do capital nominal de cada uma (réis 90.5000) será paga a partir do 1.º de abril na sede da Companhia em Lisboa, rua de S. Nicolau

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

O pagamento dos juros das obrigações da série « Mirandella Vizem » relativo ao 2.º semestre de 1908 (coupon n.º 39) começará no dia 1.º de abril e realizar-se-ha: em Lisboa, na sede da Companhia, no Porto, nos estabelecimentos acima referidos, e em Berlim, na sede do Deutsche Bank.

O pagamento em Berlim só se efectua até ao dia 30 de junho do corrente anno.

Nos termos dos artigos 29.º e 30.º dos estatutos, é convocada a reunião da assembléa geral ordinaria para o dia 12 de abril pela 1 hora da tarde, no Banco Commercial Lisboa para a apresentação do relatorio e contas da gerencia do anno findo, sua discussão e votação, procedendo também á eleição da mesa da assembléa geral e dos corpos gerentes para o bienio de 1909 a 1910.

O deposito das accções ao portador poderá efectuar-se, nos termos dos estatutos, ou na sede da Companhia, rua de S. Nicolau n.º 88 1.º, ou na sua agencia no Porto, casa Pinto da Fonseca & Irmão, Praça de D. Pedro n.º 138.

Não comparecendo numero suficiente de accionistas, fica desde já convocada a segunda e definitiva reunião para o dia 28 de abril, no mesmo local e hora.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 31 de março de 1909.

Naturalmente a primeira parte do nosso boletim tem que ser consagrada ao maior vulto da nossa finança, á maior actividade do nosso meio commercial, que acaba de morrer — o conde de Burnay.

Não é aqui lugar para apontamentos biographicos e estes mesmo só a historia poderá registrá-los, acompanhados dos commentarios que o futuro poderá fazer com imparcialidade, apreciando a influencia que a sua passagem na vida publica exerceu no nosso paiz. Que essa influencia foi notável dil-o já o grande numero de empresas que fundou, a que ligou o seu nome e fez prosperar.

E a summula d'essas empresas, como a comparação do seu principio com o seu fim dão, inegavelmente, a nota de que o fundado se caracterisava por um espírito arrojado, intelligente, actívissimo e bem orientado — e sobretudo tenaz nas suas ideias.

E' assim que de modesto empregado de escriptorio se soube elevar a um dos mais proeminentes logares na alta banca, na alta industria e no alto commercio portuguez.

Entre tantos ramos diversos, heterogenos, a que applicou a sua aptidão, figuram numerosas empresas de viação e bastantes de desenvolvimento economico do paiz.

E' por isso longa a lista das empresas, companhias ou empreendimentos em que exerceu a sua influencia, como concessionario, como auxiliar financeiro, como administrador, como banqueiro ou importante accionista.

Basta, entre tantos, citar a linha de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, de que foi concessionario, a da Beira Alta, da Beira Baixa, Salamanca ás Fronteiras de Villar Formoso e Barca d'Alva, Vizeu, Foz Tua a Mirandella, Mirandella a Bragança etc.

Também a Companhia Carris de Ferro recebeu do conde de Burnay o vigoroso impulso que produziu a transformação do seu sistema de tracção.

A Empresa Industrial Portugueza tem sido, nos ultimos annos, sustentada pela casa Burnay cujo proprietario ainda ha pouco nos dizia, com prazer (o que era confirmado pelos gerentes) nunca ter tirado d'ali proveito, a mais da consolação de manter o pessoal.

Pertencia-lhe também o grande estabelecimento de banhos de Vernet-les-bains, nos Pyrineos orientaes, e ali fundou o Grande Hotel de Portugal, estabelecimento modelar e o principal d'aquella estancia, onde tremulava todo o anno a bandeira portugueza.

A casa que gira sob a firma Henry Burnay & C.º tem sido sempre interessada nas operações de crédito dos nossos governos, e a ultima d'estas foi o empréstimo de caminhos de ferro, emitido em fevereiro passado.

Descance em paz o distinto morto e possa servir o seu exemplo de actividade para estimulo de iniciativas onde, como entre nós, elles tanto faltam.

A Companhia Nacional publicou o seu relatorio de 1908, do qual se vê que as receitas do tráfego foram 161 contos contra 166 em 1907 e as despesas 117 contos, tendo sido de 110 em 1907.

Foi a linha de Mirandella a que mais sofreu nos resultados economicos do anno, tendo tido nas receitas uma baixa superior a 6 contos e nas despesas um aumento também superior a 7; na linha de Bragança as despesas foram ligeiramente inferiores ás de 1907, e as receitas apenas inferiores em 2 contos de réis. Em compensação a linha de Vizeu teve um aumento nas receitas de cerca de 3 contos e as despesas baixaram de mais de 1 conto.

A média kilometrica das receitas foi de 1.416.5805 em Mirandella; 983.5815 em Vizeu e 632.5005 em Bragança. O coeficiente geral da exploração, que fôra de 65,78 % em 1905 subiu naturalmente e foi de 72,47 % em 1908.

Segundo uma nota que nos é fornecida pelo ministerio, o total da dívida fluctuante em 28 de fevereiro ultimo era de 78.062.430.553 réis, sendo no paiz 65.466.307.500 réis, e no estrangeiro réis 12.596.123.525.

Em relação a 31 de janeiro ultimo houve diminuição de réis 1.785.113.555 no total, e de 725.599.5925 réis na externa.

A diminuição da dívida no estrangeiro, que era de 14.644.517.555 em 31 de janeiro de 1908, foi nos tres meses de 2.048.394.5030.

Afinal as questões parlamentares concluiram pela demissão do ministerio.

Mais um novo periodo de entorpecimento na marcha da administração publica, e, o que é peior, uma nova prova de que o sistema parlamentar entre nós está por completo desacreditado.

Não vemos esperanças de que haja remédio para este estado de coisas, e pelo contrario a cada recrudescimento do mal vemos novos symptomas perigosos que se nos deparam.

O mercado, indiferente á luta das paixões políticas, manteve a cotações anteriores, com pequenas oscilações, e o mesmo sucedeu aos cambiaes que, apesar da queda do ministerio, fecham hoje com leves diferenças, como se vê do nosso boletim.

A libra ficou a 5.350 compra e 5.310 venda; o cambio Rio-Londres a 15 7/32 correspondendo a libra, no Brazil, a 15.770 réis.

	EM 31 DE MARÇO		EM 15 DE MARÇO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	44 15/16	44 13/16	45 1/16	44 15/16
" 90 d/v	45 1/8	—	45 5/16	—
Paris cheque	635 1/2	637 1/2	633	635
Berlim	261	262	259 1/2	260 1/2
Amsterdam cheque	—	—	438	440
Madrid cheque	950	955	940	950

## Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e títulos	MARÇO													
	16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29	30	31
<b>Lisboa:</b> Inscrições de assentamento-coupon	39,90	—	39,90	—	39,90	39,90	39,90	39,90	—	39,90	39,90	39,75	—	—
Obrig. 4 1/2% 1888	39,75	—	21.250	—	—	21.250	21.300	21.300	—	—	—	21.200	—	—
4 1/2% 1890 assentamento	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 1/2% 1890 coupon	—	—	57.700	—	—	—	—	—	—	—	57.700	57.600	57.600	—
4 1/2% 1890 assentamento	—	—	57.700	—	—	—	57.600	—	—	—	57.700	57.600	57.600	—
4 1/2% 1890 coupon interno	—	—	64.000	64.000	—	64.000	64.000	64.000	63.800	—	64.000	64.000	64.000	64.000
externo, 1.ª série	9.300	9.300	—	—	—	—	9.300	9.300	—	—	—	—	—	—
3 1/2% 1905	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tabacos coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Acções:</b> Banco de Portugal	165.150	165.000	165.150	—	165.150	—	—	—	—	165.000	165.000	—	165.000	—
Banco Commercial de Lisboa	135.500	—	135.500	—	135.500	—	—	—	—	135.500	—	—	135.500	—
Banco Nacional Ultramarino	90.800	90.800	90.700	—	90.700	90.700	90.700	90.700	—	90.700	—	115.000	115.000	—
Banco Lisboa & Açores	—	—	112.500	—	—	—	115.000	—	—	—	—	—	—	—
Tabacos, coupon	80.800	—	81.000	—	—	—	81.200	—	—	81.200	81.500	81.500	81.000	—
Companhia dos Phosphoros	65.000	64.700	—	—	64.600	—	62.400	—	—	—	62.300	62.300	64.800	—
Companhia Real	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61.500	61.500	—
Companhia Nacional	—	—	6.000	—	—	—	—	—	—	—	—	6.000	—	—
Obrig. prediaes 6 1/2%	91.350	—	91.450	—	—	—	91.350	91.390	—	91.200	91.350	91.200	91.000	—
5 1/2%	87.000	87.000	—	—	87.000	87.000	—	87.150	—	87.000	—	87.200	—	—
Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	74.000	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real 3 1/2% 1.º gran	—	—	—	—	46.500	46.500	—	46.700	—	46.800	46.800	46.900	46.900	46.700
Companhia Real 3 1/2% 2.º gran	46.700	46.500	—	—	46.500	46.500	—	46.700	—	46.800	46.800	46.900	46.900	46.700
Companhia Nacional 1.º serie	72.500	72.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72.500	—	—
Companhia Através d'Africa	—	—	87.500	87.500	—	87.500	—	—	—	88.000	—	—	—	—
3 1/2% portuguez 1.º serie	—	—	59.36	—	59.45	59.55	59.55	59.80	59.80	59.70	59.90	59.85	59.85	—
<b>Paris:</b> Companhia Real	—	—	—	—	—	36.25	—	36.25	—	36	36	—	—	—
Madrid-Cáceres Portugal	—	—	—	36.25	—	—	—	—	—	295	295	295	295	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	399	397,25	399	397	399	398,75	397	398,50	397	397	397	—	—	—
Andaluzes	340	340	338	339	339	339,75	339,75	339,75	339,75	339	339	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º gran	—	—	344	—	338	340	341	340	341	340	341	341	341	—
Companhia Real, 2.º gran	—	—	217,60	—	218	219	221	219	219	220	218	218	218	—
Companhia da Beira Alta	—	—	285	—	286	—	287	285	288	—	287	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	59,25	59,37	59,62	—	59,62	59,75	59,75	59,75	59,75	59,75	59,75	59,75	60	—
<b>Londres:</b> 3 1/2% portuguez	—	—	—	—	—	81,25	82,50	—	81,25	82,25	—	—	82,50	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Através d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MÉDIA KILOMETRICA		
		1908-09		1907-08		1908-09	1907-08	Diferença em 1908-09
		Kil.	Totais	Kil.	Totais			
Portuguezas								
Réde geral	18 Março	1.073	1.109.698.000	1.073	1.094.367.000	+ 15.334.000	1.034.201	1.019.913 + 14.288
Companhia Real	Vendas Novas	70	21.132.000	70	20.231.000	+ 901.000	304.885	289.014 + 12.871
Coimbra a Louzã	" "	29	4.541.000					



### Espanha

Foi auctorizado o começo das obras de construção do Caminho de ferro projectado entre Pamplona, Estella e Logroño.

Trata-se da construção de uma linha que ligue o sul da Espanha com Ayamonte para se conseguir comunicações rápidas com o sul de Portugal.

### França

Foi aberta à exploração a secção da linha de interesse local d'Albi a Alba, compreendida entre Albi a Saint-Juery, na extensão de oito kilometros.

Foi aberta à exploração a linha de interesse local entre Coutances e Lessay, na Mancha, com a extensão de quarenta e sete kilometros.

### Inglaterra

Está em experiencias nas linhas de Lancashire e Yorksire um novo sistema de paragem automática dos comboios, que funciona impedindo a entrada do vapor e pondo em ação os freios de vacuo, sem a intervenção do machinista.

### Hollanda

Foi pedida a concessão de uma linha que, partindo da estação de mercadorias do Caminho de ferro do Estado, e seguindo em direcção a Leyde passe por Harlem, Isselstein e Montfort.

### Argentina

Por occasião das festas do centenario da independencia, realizar-se-ha em Buenos Aires uma exposição internacional de Caminhos de Ferro.

## Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração apresentado à assembléia geral de 11 de novembro de 1908

(Continuado do n.º 510)

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar — Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos — n.º 1038

Lisboa, 23 de abril de 1908. — III.º e Ex.º Sr. — Participo a V. Ex.º que foi recebida a conta da exploração da linha de Malange referente aos seis meses de 8 de setembro a 8 de março do corrente anno, conta que nesta data é enviada ao Ministerio da Fazenda para liquidarão.

S. Ex.º o Ministro tendo tido conhecimento do termo de declaração feito pelo Administrador-Delegado d'essa Companhia no Ministerio da Fazenda em 7 de março ultimo, encarrega-me de dizer a V. Ex.º que deseja que o contracto de exploração da linha de Malange fique prorrogado provisoriamente até que essa Companhia regularise as suas contas com o Estado. — Deus Guarde a V. Ex.º.

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

III.º e Ex.º Sr. — Temos a honra de accusar a recepção do ofício de V. Ex.º de 23 do corrente, tomando nota de que a liquidação da exploração da linha de Malange nos seis meses findos em 7 de março ultimo vai ser feita pelo Ministerio da Fazenda.

Quanto à prorrogacão do contracto da mesma exploração, apesar de V. Ex.º ter dito no seu ofício de 5 de março que julgava o prazo de um ou dois meses, devido como primeira prorrogacão do mesmo contracto, suficiente para se fazer a liquidação das contas entre a Companhia e o Estado, reconhecemos que nesse prazo se deram circunstâncias especiais que, prenchendo a attenção e os cuidados do Governo, impediram ate certo ponto essa liquidação. Em vista d'isso não temos duvida em acceder ao desejo de S. Ex.º o Ministro concordando-nos em fazer a exploração da linha de Malange pelo tempo razoavelmente necessário para se fazer a liquidacão de contas entre a Companhia e o Estado.

Compreende V. Ex.º o sacrificio que esta Companhia está fazendo com o adiamento d'essa liquidacão e o que esta acquiescencia da Companhia representa de dificuldades para ella. Roga portanto a V. Ex.º se sirva fazer notar isso a S. Ex.º o Ministro, mostrando-lhe ao mesmo tempo que esta prorrogacão não poderá ser por um prazo longo, ficando a esta Companhia o direito de dar por findo o contracto, de sua propria iniciativa, dado caso, não provavel de se não proceder a liquidacão.

Entretanto, para compensar tais sacrificios e para vencer tais dificuldades, vem esta Companhia solicitar o cumprimento do art. 9.º do contracto de 20 de outubro de 1894, que esta nas atribuições do Governo executar, conforme foi pedido no nosso ofício de 31 de outubro de 1907, de que juntamos copia, não só porque a Companhia não pôde continuar a sofrer essa reducção sem a compensação indicada no mesmo ofício para complemento das despesas de exploração, mas também por ser absolutamente injusto que a Companhia continue a amortizar o seu debito sem que as contas estejam devidamente regularizadas. — Deus Guarde a V. Ex.º — Porto, 27 de abril de 1908.

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

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar — Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos — n.º 1115

Lisboa, 2 de maio de 1908. — III.º e Ex.º Sr. — Tenho a honra de accusar a recepção do ofício de V. Ex.º de 27 de abril proximo passado, em resposta ao qual me encarrega S. Ex.º o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar de agradecer a V. Ex.º o ter concordado com a prorrogacão do contracto de exploração dos caminhos de ferro de Loanda, e de participar a V. Ex.º que, sobre o assunto da liquidacão de contas de que aquelle

ofício se ocupava, foi feita a respectiva comunicação para a Direcção Geral da Thesouraria. — Deus Guarde a V. Ex.º

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

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar — Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos — n.º 2632

Lisboa, 12 de outubro de 1908. — III.º e Ex.º Sr. — Encarrega-me S. Ex.º o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar de comunicar a V. Ex.º em resposta ao seu ofício de 30 de setembro ultimo, que o assumpto a que elle se refere está dependente do Ministerio da Fazenda como seguimento das negociações entabolas, e que espera que a Companhia de que V. Ex.º é mui digno presidente do Conselho de Administração, continuará fazendo a exploração provisória da linha de Malange até que aquellas negociações se ultimem. — Deus Guarde a V. Ex.º

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

III.º e Ex.º Sr. — Temos a honra de accusar a recepção do ofício n.º 2632 da Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos, com data de 12 do corrente, e, em resposta, cumpre-nos confirmar o conteúdo no nosso de 16.

Com relação a continuar esta Companhia a fazer provisoriamente a exploração da linha de Malange, temos a dizer a V. Ex.º que não nos convém de forma alguma continuar a fazel-a por uma forma tão anormal; mas que, considerando liquidada a nossa situação com o Estado e contando que o Governo cumprira integralmente o contracto de 25 de setembro de 1885, não temos duvida em fazer essa exploração, mas por meio d'um contracto definitivo e legal.

Rogamos, portanto a V. Ex.º a fineza de nos fazer saber, o mais depressa possível, se o Governo está disposto a fazer esse contracto e quais as bases e condições em que deve ser feito.

Aproveitamos a occasião para participar a V. Ex.º que, em virtude da liquidacão do coupon do semestre passado, o saldo a debito do thesouro, apresentado no nosso ofício de 10 do corrente, fica sendo de 5.928.866.6769 réis e não de 5.443.505.5519 réis, o que pedimos a V. Ex.º se digne fazer notar.

Vimos também participar a V. Ex.º que, em virtude da ultima contabilidade recebida de Loanda e referente a 24 de setembro ultimo, o debito a esta Companhia por transportes e materiais era:

Da Repartição de Fazenda e Obras Públicas .....	11:0195290
Do Caminho de ferro de Malange .....	23:3415370
Junto a isto:	
O saldo da liquidacão da exploração da linha de Malange até ao fim de fevereiro proximo passado ..	8:4305347
E a liquidacão da mesma exploração, cuja nota incluimos, até ao fim de Agosto ..	22:0975502 37:5275849
E ainda a indemnisação pela diferença nas tarifas do café, pedida em nosso ofício de 5 de Outubro ..	8:5165665
Total .....	80:4055174

Tendo esta Companhia de satisfazer no fim d'este mes inadiáveis compromissos, para o que não conta com outros recursos, vem pedir a V. Ex.º se digne mandar fazer este pagamento com a possível brevidade, alim de se habilitar a satisfazel-os. — Deus Guarde a V. Ex.º — Porto, 26 de outubro de 1908.

III.º e Ex.º Sr. Conselheiro Augusto de Castilho Barreto e Noronha. Digníssimo Ministro da Marinha e Ultramar — Lisboa.

### SENHORES ACCIONISTAS:

As contas da exploração da linha de Malange não poderam ser rigorosamente apuradas, porque, attendendo ao seu caracter puramente provisório, não nos convinha ligal-as ás da nossa linha, nem organizar uma contabilidade especial, tanto mais que vós resolvistes não se continuar a fazel-a além dos primeiros seis meses do contracto, *sem ser previamente liquidada a situação da Companhia*.

E' com o fim de vos mostrar os motivos por que não demos cumprimento á vossa resolução, que publicamos a correspondencia que, sobre o assunto, foi trocada com o Governo.

Ligada esta com a que se trocou a propósito da liquidacão de contas com o Estado, e parecendo resultar d'isso essa liquidacão, não demos exacto cumprimento á vossa deliberação, do que esperamos ser relevados.

Como dissemos, não pudemos apurar rigorosamente as contas d'esta exploração, debitando apenas, material e ferias que pagamos. Bastaria porém, juntar-lhe a parte proporcional que lhe compete dos gastos da linha d'Ambaca, que no relatorio do nosso Director Technico são calculados em 48:9075257 réis, para se ver que o lucro não é extraordinario.

Indubitavelmente as nossas condições especiais, por explorarmos a linha de Loanda a Ambaca, permittem-nos fazermos a exploração por um preço por que ninguem mais a pôde fazer; mas, se não fosse isso, seria rematada loucura tomar tal encargo.

### Tarifas do café

Como vistes no relatorio anterior, apesar de todos os argumentos que apresentamos, entre os quais avultava, apoiado por algarismos, o de que a reducção na tarifa não aumentava o transporte d'aquele producto no caminho de ferro, o Governo transacto, como os anteriores, recusava-se a attender as nossas reclamações.

Argumentavam os interessados que a exportação tinha aumentado. Mas não é assim, porque, d'um interessante documento dianado da Associação Commercial de Loanda, collectividade insuspeita no assumpto, se vê que as quantidades exportadas desde a adopção da actual tarifa estiveram sempre em proporção com as quantidades transportadas no caminho de ferro.

	Trafego	Exportação
1900-1901 (tarifa geral) .....	2:688 toneladas	5:449 toneladas
1901-1902 ( " reduzida) .....	2:545 "	3:267 "
1902-1903 " " .....	2:579 "	4:995 "
1903-1904 " " .....	3:122 "	5:820 "
1904-1905 " " .....	2:534 "	4:766 "
1905-1906 " " .....	2:994 "	5:009 "
1906-1907 " " .....	2:559 "	3:899 "

Mas, quando assim não fosse, e a importação tivesse aumentado progressivamente, era erro grave argumentar com esse facto em favor do abaixamento de tarifas, porque, por muito grande que fosse a quantidade exportada, tudo o que fosse a mais do que o que se transportou na nossa linha, transitou por outra forma, não prejudicando a tarifa geral, nem lhe aproveitando a redução da tarifa.

Não havendo meio de obter satisfação, nem mesmo resposta às nossas reclamações, prevenimos o Governo transacto de que, não indemnizando elle a Companhia das diferenças no rendimento da tarifa do café, segundo o determinado no § 5.º do artigo 31.º do contracto de concessão, e, tendo terminado ha muito o contracto feito com a Companhia, iamos mandar pôr de novo em vigor a tarifa geral.

Resolveu então o Governo consultar o ex.º governador da Província, para, em face da resposta, resolver sobre o assumpto, reconhecendo nessa occasião o direito da Companhia à indemnização.

Subindo ao poder o actual Governo, de novo apresentamos a nossa reclamação, que logo foi atendida pelo ex.º Ministro da Marinha (cujo espírito recto e justo se tem evidenciado por todas as formas) em um decreto de 6 d'abril, pelo qual o Governo conserva a redução na tarifa do café e manda indemnizar a Companhia nos termos do § 5.º do artigo 31.º do contracto de 25 de setembro de 1885.

Se é verdade que já não somos prejudicados com aquella redução, nem por isso devemos deixar de fazer ver a inutilidade do encargo que o Estado toma, como meio de desenvolver o tráfego da linha.

Como beneficio para o commercio, já no anterior relatorio demonstramos que elle é em uma tão pequena percentagem, que não compensa de forma alguma o prejuízo que a Companhia sofreria e que agora sobrecarrega o Estado.

(Continua)

## Avisos de serviço

### Caminhos de Ferro do Estado

#### DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

##### Limitação de serviço

Desde 20 de março ficou limitado, entre Regoa e Marco, o serviço de passageiros pelo comboio 186-mixto, cujo horário está indicado no cartaz A-67, d'esta direcção, datado de 7 de maio de 1908; ficando, portanto, sem efeito, nesta parte, o disposto no aviso ao publico D-701, de 18 de julho do mesmo anno.

#### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

##### Semana Santa e feira em Sevilha

Festas da Semana Santa de 4 a 11 de abril de 1909—Feira de 18 a 21 de abril de 1909

*Preços de ida e volta muito reduzidos (incluindo o sello):— De Lisboa-Rocio e Entroncamento: 1.ª classe 18\$300, 2.ª classe 12\$900 e 3.ª classe 8\$600. De Porto-Campanhã: 1.ª classe 21\$300, 2.ª classe 14\$900 e 3.ª classe 10\$100.*

*Validade dos bilhetes: em todos os comboios ordinarios e no especial (1.ª classe). Ida de 1 a 18 de abril. Volta por todo o mez de abril.*

*Comboio especial directo com sleeping-car, wagon-restaurant e carruagens de 1.ª classe (numero limitado de passageiros).*

*Partida de Lisboa-Rocio ás 5,57 da tarde do dia 16 de abril. Chegada a Sevilha ás 8,45 da manhã (hora hespaniola).*

*Partida de Sevilha ás 7,40 da tarde (hora hespaniola) no dia 22 de abril. Chegada a Lisboa-Rocio ás 12,11 da tarde.*

*Venda de bilhetes para esse comboio desde 8 de abril na agencia da Companhia Internacional dos Wagons-Lits.*

*Transporte de automoveis:— Aos portadores de bilhetes d'este serviço especial é facultado o transporte de ida e volta dos seus automoveis, dentro do prazo de validade dos mesmos bilhetes, aos preços seguintes: De Lisboa-Caes dos Soldados, Braço de Prata ou Entroncamento e Sevilha e volta, 38\$500 réis; De Porto-Campanhã ou Villa Nova de Gaya a Sevilha e volta, 46\$400 réis.*

Os despachos e mais formalidades aduaneiras nas fronteiras de Elvas e Badajoz serão de conta dos proprietarios dos automoveis. A Companhia Real porém para maior facilidade presta-se a efectuar nas condições da respectiva tarifa de operações aduaneiras, essas operações por intermedio do seu agente commercial e aduaneiro naquellas fronteiras, o qual constituirá fiador perante a Alfandega, se responsabilisará pelo regresso dos automoveis. Para esse efeito deverá o passageiro declarar na respectiva nota de expedição de ida que se compromete a fazer regressar o automovel pela mesma fronteira e se responsabiliza pelas importâncias correspondentes aos direitos de saída de Portugal e de entrada em Hespanha, importâncias pela qual o agente da Companhia Real fica por fiador para com a Alfandega.

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

#### Transporte de volumes cujo carregamento exija o emprego de 2 vagões

A partir da data do presente as vigas de ferro ou de madeira, as pranchas, os barrotes, os carris, os tubos, bem como outros objectos analogos que isoladamente não pesarem mais de 1.000 kilogrammas e cujo comprimento for superior a 6,50 metros e não exceder 13 metros, exigindo, portanto, o seu carregamento o emprego de dois vagões, poderão ser taxados pelo seu peso efectivo e pelo preço da classe especial da Tarifa Geral, sempre que o expedidor declare explicitamente na nota de expedição que se sujeita à demora até dez dias, além do prazo regulamentar de transporte, que a remessa possa sofrer, para ser completado com outras remessas o carregamento dos vagões empregados.

A Companhia declina toda e qualquer responsabilidade pelos atraços ou avarias que possam ocorrer até que as remessas sejam retiradas.

Não fazendo o expedidor a declaração acima indicada, estes transportes serão taxados, como até aqui, pelos preços e condições do Capítulo III da tarifa especial interna n.º 14 de pequena velocidade.

#### Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

##### Apeadeiro de Oliveirinha

Desde 1 de abril de 1909, o apeadeiro de Oliveirinha, fica habilitado a fazer serviço de grande e pequena velocidade, interno e combinado.

Não serão expedidos nem recebidos volumes de peso indivisível superior a 100 kilos.

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

Os preços applicáveis são os resultantes das estações imediatas (Carregal e Cannas), no sentido ascendente ou descendente.

Fica anullado o aviso ao publico de 5 de setembro de 1890.

Lisboa, 27 de março de 1909.

## ARREMATAÇÕES

#### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

##### Fornecimento de 5.000 kilos d'agua-ras

No dia 12 d'abril pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 5.000 kilos d'agua-ras.

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

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

#### Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

##### Venda de carris usados

Vendem-se carris de aço usados, retirados da linha, ao preço de 25 réis, o kilo nos logares de deposito. Aos compradores de quantidades iguais ou superiores a 8.500 kilos faz-se o abatimento de 10 %.

Os carris inteiros teem o comprimento de 8m,00 e o seu peso, quando retirados da via, regula por 25 a 27 kilos por metro.

São muito proprios para a construção de pequenas pontes sobre vallas, postes de apoio de coberturas, postes telegraphicos, pavimentos de abobadilha em terracos, etc.

Ha coupons de varias medidas. Não havendo da medida desejada pelo comprador, cortam-se, ficando de sua conta o corte e a parte não utilizada.

## Que fabrica de máquinas ha em Portugal

que produza apparelhos para serrar, perfurar e encurvar carris?

Offerecimentos especiaes sob U. H. 3769 a Roldós y C.º, Ramblo del Centro, 37, Barcelona.

Deseja-se entrar en negociações para a exploração

de uma patente de invenção relativa a um novo processo, muito eficaz para a conservação da madeira, aumentando-lhe a dureza e a tenacidade.

Dirigir carta a J. G.—La Réclame Universelle — 12, Boulevard de Strasbourg, Paris.

# AGENDA DO VIADANTE

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

## Aide-mémoire du voyageur

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

**BILBAU** **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto, cosinha esmerada. Sucursal na ilha de Chazarra-Mendi. — Proprietario, Felix Nuñez & C.º

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

**BRAGA-BOM JESUS** Grande Hotel—  
do Elevador—**Grande Hotel da Boa Vista.**  
—Serviço de primeira ordem. Bauhos completos. Ser-  
vicio especial para diabéticos. Bons quartos. Luz ele-  
trica. Aceio e ordem. Preços modicos.

www.ijerpi.org | 10

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

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

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

**MAFRA** Hotel Moreira.—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde

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

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

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

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

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

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

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

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

**SETUBAL** Grande Hotel Esperança. — Avenida Todt, em frente do theatro; sítio 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 eléctrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE ABRIL DE 1909

COMPANHIA REAL			CHEG.		CHEG.		CHEG.			CHEG.		CHEG.		CHEG.				
PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.		
C. Sodré	Algés	C. Sodré	9 15	9 20	9 40	9 55	7 5	7 49	9 27	10 11	Lisboa-R.	Sacavém	Lisboa-R.	Lisboa	Evora	Móra		
9 28	9 42	10 10	10 25	1 27	2 11	3 22	8 10	9 46	3 33	7 18	10 27	3 53	3 33	5 50	3 2	6 8	Lisboa	
4	4 14	4 29	4 44	3 27	4 10	4 47	9 30	9 46	3 33	6 29	8 10	9 46	3 33	10 40	3 2	6 8	Móra	
5 40	5 54	6 20	6 35	4 41	5 24	5 34	9 30	9 46	—	—	6 18	—	—	—	—	—	Lisboa	
11 25	11 39	12	12 15	6	6 43	7 4	7 48	—	—	—	11 25	12 34	6 20	11 55	12 4	3 32	10 26	
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os ● e ○.			8 27	9 11	9 34	10 18	6 47	7 29	7 57	8 41	7 30	2 26	—	8 20	Barca d'Alva	Porto	Porto	
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os ● e ○.			9 51	10 35	11 40	12 23	—	—	—	—	3 45	3 01	4 55	11 36	11 55	12 57	6 55	
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	5 30	6 5	5 20	5 50	11 51	12 49	7 36	8 34	Lisboa-R.	Povoa	Lisboa-R.	Lisboa	Moura	Vila Viçosa	Lisboa	
7	7 28	7 25	7 55	—	—	—	11 58	1 15	2 13	—	—	—	—	8	3 25	5 55	1	
7 40	8 15	8 16	8 42	1 28	5 37	☆ 5 29	—	—	—	7 33	12 34	6 20	11 19	5 20	11 35	6 30	Lisboa	
10 10	10 38	8 49	9 15	● 4 35	☆ 5 37	5 29	6 50	—	—	—	—	—	1 55	6 53	—	—	Lisboa	
11 30	11 58	10 50	11 16	● 6	7 15	7 54	9 22	12 30	1 53	—	—	—	—	—	—	—	Lisboa	
1	1 28	12 10	12 36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Lisboa	
2 30	2 58	1 40	2 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Lisboa	
4 52	5 20	3 10	3 36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Lisboa	
5 24	5 56	5 31	5 57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Lisboa	
7	7 28	7 40	8 6	6 50	8 26	☆ 7 23	9 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Lisboa	
8 30	8 58	9 10	9 36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Lisboa	
10	10 28	10 40	11 6	12 30	1 5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Lisboa	
Mais os de Cascaes, excepto os ●.			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Lisboa	
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Entre.	Lisb-R.	Entrone.	Setil	10	12 56	5 7	6 54	Espinho	Albergaria	Espinho	Faro	Olhão	Faro	St. Comba	
6 15	7 15	6	7	—	—	—	—	—	—	—	8 30	11 40	4 25	7 15	11 51	12 21	11 15	
8 10	9 3	○ 8	8 46	Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	8 20	8 1	8 35	5 15	7	9 50	2 35	5 45	2 51	3	3 21	1 30
● 9 10	9 46	● 8 36	9 32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
9 45	10 38	9 15	10 5	● 9 45	3 18	● 8 50	2 10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 40	11 16	● 9 56	10 32	1 51	12 26	2 45	11 59	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 45	11 52	10 50	11 34	● 5 30	11 16	● 5	10 50	9 30	7 47	8 45	6 25	—	—	—	—	—	—	
12 15	1 22	● 11 26	12 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
● 1 40	2 16	12 15	1 19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1 45	2 52	1 50	2 54	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3 10	3 46	● 2 26	3 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3 15	4 15	3 15	4 19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
● 4 40	5 16	● 3 56	4 32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
● 4 47	5 37	○ 4 28	5 15	Aveiro	Porto	Aveiro	3 54	6 34	5 40	8 17	—	—	—	—	—	—	—	
● 5 20	6 10	● 5 26	6 2	Ovar	Porto	Ovar	7 20	9 2	5 19	6 58	—	—	—	—	—	—	—	
● 6 10	5 46	6 15	7 19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6 15	7 22	● 6 56	7 32	10 10	11 54	11 54	7 20	9 2	5 19	6 58	—	—	—	—	—	—	—	
● 7 40	8 16	○ 7 5	7 52	10 10	11 54	11 54	8 20	7 15	3 33	5 9	—	—	—	—	—	—	—	
7 45	8 52	8	9 4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
8 15	10 22	9 20	10 24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
● 10 40	11 16	● 9 56	10 32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 45	11 52	10 50	11 54	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
● 12 25	1 15	● 11 26	12 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	Esmoriz	Porto	Esmoriz	4 38	○ 5 52	○ 3 17	4 21	—	—	—	—	—	—	—	—	
9 20	9 51	10 14	10 42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
11 20	11 51	12 14	12 42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1 20	1 51	2 20	2 48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3 10	3 41	4	4 28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
7 32	8 12	6 17	6 35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Mais os de Cintra, excepto os ●.			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	Coimbra	Figueira	Coimbra	7 38	5 2	6 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6 35	8	9 4	6 44	—	—	—	6 42	8 21	5 55	7 40	—	—	—	—	—	—	—	
8	10	11 23	7 42	10 10	12 12	11 20	10 10	12 12	11 20	12 55	—	—	—	—	—	—	—	
● 10 20	● 12 20	● 8 35	9 5	3 55	5 54	8	3 55	5 54	8	9 11	—	—	—	—	—	—	—	
● 11 45	12 20	● 8 35	9 5	5 45	7 40	10 55	5 45	7 40	10 55	12 38	—	—	—	—	—	—	—	
12 20	1 23	8 45	9 42	7 3	9 27	2	7 3	9 27	2	4 20	—	—	—	—	—	—	—	
2 20	3 23	10 41	11 38	12 15	5 1	—	12 15	5 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
● 4 35	● 5 10	12 45	1 42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
4 48	5 45	2 43	3 40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
5 43	5 47	● 3 35	4 13	10 27	7 35	6 15	8 10	7 10	6 15	5 15	—	—	—	—	—	—	—	
5 21	7 25	● 4 40	5 37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
8 20	9 23	5 28	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
9 37	10 21	● 7 5	8 4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 50	11 53	8 32	9 30	10 27	6 33	○ 6	● 7 25	■ 12 50	7 20	2 40	—	—	—	—	—	—	—	
12 23	1 25	10 23	11 20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	Coimbra	Figueira	Coimbra	10 27	6 33	○ 6	● 11 45	—	—	—	—	—	—	—	—	
● 5 54	★ 6 5	☆ 5 27	★ 5 38	8 10	7 6	7 20	5 15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Mais os de Cintra, excepto os ● e ○.			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Lisboa-R.	Val. d'Alc.	Lisboa-R.	Pin. Novo	Aldegallega	—	8 47	9 33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	Pin. Novo	Setubal	Lisboa	10 27	7 35	6 15	2 40	12 36	8 5	10 50	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Lisboa-R.	Val. d'Alc.	Lisboa-R.	Pin. Novo	Setubal	Lisboa	10 27	7 35	6 15	2 40	12 36	8 5	10 50	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Lisboa-R.	Val. d'Alc.	Lisboa-R.	Pin. Novo	Setubal	Lisboa	10 27	7 35	6 15	2 40	12 36	8 5	10 50	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	Pin. Novo	Setubal	Lisboa	8 47	9 33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	Pin. Novo	Setubal	Lisboa	8 47	9 33</td											



## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Companhia de Exploração dos Caminhos de Ferro de Madrid a Cáceres e Portugal  
e do Oeste de Espanha

## SERVIÇO DIRECTO COMBINADO

## TARIFA INTERNACIONAL N.º 203 DE GRANDE VELOCIDADE

(Internacional n.º 104 da Companhia Espanhola)

Em applicação desde 1 de Abril de 1909

## § 1.º

## Bilhetes de IDA e VOLTA entre as estações abaixo indicadas

## Preços dos bilhetes

De Madrid-Delicias às estações abaixo e volta ou vice-versa	1.ª classe			2.ª classe			3.ª classe					
	M. C. P.		C. Real	Total	M. C. P.		C. Real	Total	M. C. P.		C. Real	Total
	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Lisboa .....	12.238	7.022	19.260	8.579	4.921	13.500	6.178	3.542	9.720			
Porto-Campanhã .....	10.463	8.797	19.260	7.333	6.467	13.500	5.281	4.439	9.720			

## § 2.º

Bilhetes CIRCULATORIOS  
entre Madrid-Delicias e Lisboa e Porto-Campanhã

## Preços dos bilhetes

1.ª classe			2.ª classe			3.ª classe		
C. Real	M. C. P.	Total	C. Real	M. C. P.	Total	C. Real	M. C. P.	Total
Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
12.320	10.540	22.860	8.633	7.387	16.020	6.208	5.312	11.520

N. B. — Os preços supra indicados, §§ 1.º e 2.º, não incluem o imposto de selo, nem em Portugal nem em Espanha.

## Condições

1.º — Estes bilhetes, validos por 30 dias, incluidos o de partida e o de regresso, são pessoaes e intransmisiveis e devem ser assignados pelos portadores, os quaes não poderão negar-se a comprovar a sua identidade por meio da sua assignatura, sempre que isto lhes seja exigido pelos agentes das Companhias.

Estes bilhetes só podem, pois, ser utilisados para o regresso pelas mesmas pessoas que os tenham utilizado á ida.

2.º — Sempre que os portadores d'estes bilhetes d'elles façam venda ou os cedam a favor d'outro individuo, serão os bilhetes cassados e considerados nulos e os infractores postos á disposição das auctoridades competentes.

3.º — Os portadores d'estes bilhetes poderão deter-se em todas as estações portuguezas e hespanholas, comprehendidas no itinerario do § 4.º e do § 2.º, podendo os portadores de bilhetes do § 2.º visitar a Figueira na ida para o Porto ou no regresso d'esta ultima cidade.

4.º — As creanças de mais de 3 annos de edade pagam bilhete inteiro. Nenhum abatimento é concedido nem a militares nem a marinheiros.

5.º — Não é permittida a mudança de classe aos portadores d'estes bilhetes. Comtudo, os portadores de bilhetes de 1.º classe poderão ocupar logares de luxo, quando os haja disponiveis, mediante o pagamento da competente sobretaxa.

6.º — Em todas as estações em que se detenham, deverão os passageiros fazer carimbar os seus bilhetes tanto á chegada como ao retomarem o comboio, sem o que serão considerados nulos para o seguimento da viagem.

7.º — Os bilhetes circulatorios podem abranger dois itinerarios, a saber :

1.º Madrid—Valencia d'Alcantara—Entroncamento—Lisboa—Figueira da Foz (por Entroncamento ou Torres Vedras)—Porto Campanhã—Entroncamento—Valencia d'Alcantara—Madrid.

2.º Madrid—Valencia d'Alcantara—Entroncamento—Alfarellos—Porto Campanhã—Figueira da Foz—Lisboa (por Alfarellos—Entroncamento ou por Amieira—Torres Vedras)—Entroncamento—Valencia d'Alcantara—Madrid.

A viagem pode começar por Lisboa, Porto Campanhã ou Madrid-Delicias, vendendo-se os bilhetes em qualquer d'estas tres estações.

8.º — É permittido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem. Os excedentes d'este peso serão taxados pelas tarifas geraes das duas Companhias combinadas.

§ unico. Os passageiros podem despachar as suas bagagens para as estações onde desejem deter-se pagando o excesso de peso, se o houver, com relação ao percurso effectuado e assim successivamente ao continuarem a viagem entre os pontos aonde se dirijam, tudo nas condições da presente tarifa.

Os direitos de registo, guia e sello que gravarem as expedições das bagagens ficam a cargo dos passageiros.

9.º — O passageiro que interromper a viagem em qualquer estação de paragem onde se detenha e d'ahi queira regressar á procedencia pode fazel o, mas perde o direito ao resto da viagem e nunca poderá exigir qualquer indemnisação.

10.º — Ficam em tudo o mais em vigor as condições das tarifas geraes de ambas as Companhias.

A presente annulla e substitue para todos os effeitos a tarifa especial M. L. n.º 3 de grande velocidade, de 26 de Março de 1903, e o Aviso ao Publico B. 1366 de 29 de Setembro de 1904.

Lisboa, 16 de Março de 1909

O Director Geral da Companhia

A. Leproux



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## 4.ª AMPLIAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL N.º 8 — PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 18 de março de 1908)

DESDE 1 DE ABRIL DE 1909

A classificação d'esta tarifa é ampliada como se segue:

Mercadorias	Grupos para wagons completos	Séries	Carga minima dos wagons completos TONELADAS
Ladrilhos de marmore .....	8	1. <sup>a</sup>	—
" não designados (excepto os de vidro .....	5	1. <sup>a</sup>	—

Lisboa, 11 de Março de 1909.

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.<sup>o</sup> 13—PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 11 de Março de 1909)

DESDE 20 DE MARÇO DE 1909

A classificação d'esta tarifa é ampliada como se segue:

Mercadorias	Grupos para wagens completos	Séries	Carga minima dos wagens completos TONELADAS
Cortiça virgem acondicionada.....	2	5. <sup>a</sup>	4
» » a granel.....	2	4. <sup>a</sup>	4

Lisboa, 4 de Março de 1909.

O Engenheiro Director

*Antonio Lourenço da Silveira.*

Exp.<sup>te</sup> n.<sup>o</sup> 1:413