

Gazeta dos Caminhos de Ferro

10.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 514

Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra — S. Luiz, 1904, medalha de bronze — Liège, 1906, medalha de prata

Engenheiro-consultor

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exercito

Redactor efectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador efectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro.

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

LISBOA, 16 de Maio de 1909

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegrafico CAMIFERRO

ANEXO D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste — 2.º additamento á tarifa especial B — g. v.

SUMMARIO

	Paginas
Estatistica de 1907 das linhas do Minho e Douro, por J. Ferando de Souza	145
Serviços de correspondencia	147
Horario do "Sud-Express"	148
Bibliografia — Luis Zurdo y Olivares — Las locomotoras Compound en el Mundo — por Mello de Mattos.	149
Mais uma medalha	150
A propósito do Cincocentenario — I.A.I.V.	151
7 de Maio de 1853 — Commemoração	151
Socorro ao Ribatejo	152
Notas de viagem — O jardim da França — Tours — Evocações do passado — Amboise e o seu castello histórico — Blois, outro castello — Chambord, Oberverny, Beauregard, Buny, Romorantin, etc.	152
A linha de Konia a Kasima	154
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através d'Africa	154
Tracção eléctrica, — Espanha — França — Alemanha	154
Congresso internacional de caminhos de ferro	155
Linhas portuguesas — O novo horario — Estação do Barreiro — Estação do Carregueiro — Companhia Real — Valle do Vouga — Ponta Delgada — Regoa a Lamego — Porta do Rio a Lagos — Pedras Salgadas — Serviços de banhos	154
Commerce português	155
Parte financeira	156
Carteira dos Accionistas	156
Boletim Commercial e Financeiro	156
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras	157
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	157
A exposição internacional de transportes de Buenos Ayres	158
Linhas estrangeiras — Espanha — França — Dinamarca	158
Companhia Através d'Africa — Relatório do Conselho de Administração (conclusão)	158
Avisos de serviço	159
Arrematações	159
Agenda do Viajante	160
Horario dos comboios	160



Estatistica de 1907 das linhas do Minho e Douro

Acha-se publicada a estatística minuciosa do tráfego das linhas do Minho e Douro em 1907, vasada nos mesmos moldes da do Sul e Sueste, conforme foi há tempos determinado pelo Conselho de Administração para se atingir a conveniente uniformidade.

Num volume de 88 páginas encontram-se compendidos dados relativos ao movimento de passageiros, recargas e mercadorias em pequena velocidade de aquelas linhas, mostrando bem quanto é grande a sua importância, apesar de lhes faltarem ainda muitos e valiosos affluentes e a ligação com o porto de Leixões, adaptado convenientemente ás suas funções commerciais.

Vamos analisar rapidamente cada um dos ramos do tráfego, pondo em relevo os factos mais interessantes, traduzidos em números.

Como é sabido, medem as linhas do Minho e Douro 343 quilómetros em exploração, a saber:

Linha do Minho — Porto a Valença.....	133 quilómetros
Ramal de Braga	15 "
Linha do Douro — Ermezinde à Barca d'Alva	191 "
Ramal da Alfandega	4 "
Total.....	343 "

a que se juntaram os 61 quilómetros da Regoa ás Pedras Salgadas, de via reduzida, perfazendo tudo 304 quilómetros.

Passageiros — Venderam-se, em 1907, 1:710.576 bilhetes, sendo 939:020 a preço reduzido. O rendimento foi de 719:771\$715 réis, a que ha que juntar 19:523\$957 de cobranças supplementares.

N'aqueila somma figuram os bilhetes de assignatura por 7:459\$750 réis, os d'excursão por 412\$246 réis, os kilometricos 844\$150 réis, os bilhetes de tramways vendidos nos comboios 21:256\$190 réis.

O mappa do movimento de passageiros de estação a estação é bastante elucidativo. Vê-se que o seu numero (não contando com os bilhetes de papel dos tramways) attingiu 2:087.157.

Entre as estações do Porto e Campanhã passaram 924.660; entre Rio Tinto e Ermezinde 801.882.

A receita de passageiros d'este troço commum foi de 9:502\$000 réis por kilometro.

Entre S. Romão e Trofa o numero de passageiros reduz-se a 395.571, movimento proprio da linha do Minho.

Entre Gavião e Nine desce a 302.623, e além de Nine a 166.470, variações que accusam a importancia do affluxo da linha de Guimarães e do ramal de Braga, cujas relações mais importantes são com o Porto.

Entre Darque e Vianna ainda o numero de passageiro é de 117.831. Além de Vianna, cresce em virtude das relações d'esta cidade para o lado de Valença, passando entre Vianna e Ancora a 150.371, numero que vai decrescendo até se reduzir a 86.443, entre S. Pedro da Torre e Valença, o que corresponde a 942\$000 réis por kilometro.

No ramal de Braga passaram 212.676 passageiros entre Nine e Arentim e 242.961 entre Avelleda e Braga, aumento que accusa um movimento proprio do ramal que não é para desprezar. O rendimento de passageiros no ramal foi de 2:300\$000 por kilometro, o que mostra bem a sua importancia, muito superior á do troço além de Nine.

Na linha do Douro passaram 385.473 passageiros entre Ermezinde e Vallongo, 245.676 entre Penafiel e Meinédo, 147.343 entre Molédo e a Regoa. Além da Regoa esse numero desceu logo a 94.426 entre Regoa e Baganste, 55.627 entre S. Mamede e Tua, 32.720 entre Tua e Alegria, e reduziu-se á cifra desoladora de 15.395 entre Almendra e a Barca d'Alva.

Na linha do Corgo a estatística não corresponde a uma exploração normal, porque o troço de Villa Real ás Pedras Salgadas só foi aberto em julho.

Entre a Regoa e Tanha passaram 51.032 passageiros, entre Villa Real e Abambres 17.240, entre Nuzedo e Pedras Salgadas 15.614.

O movimento da finha do Douro conserva até á Regoa importancia igual ao da linha do Minho até Vianna e até Tua pouco differe do troço até Valença, tornando-se desoladoramente insignificante entre Tua e Barca d'Alva, em que o rendimento de passageiros por kilometro é apenas de 250.000.

O percurso médio dos passageiros foi de 30,244. A média de passageiros por comboio e kilometro foi de 45,2.

O numero de passageiro a 1 kilometro foi de 63:124.994.

A relação entre os logares ocupados e oferecidos foi de 18,5 %, o que accusa um aproveitamento pouco satisfa-

torio de material, devido sem duvida ao exiguo movimento além de Tua.

As percentagens das classes foram as seguintes:

	Número	Receita
1. ^a classe.....	6,09	13,11
2. ^a "	17,80	28,34
3. ^a "	76,11	58,55
A importancia cobrada em média por passageiro foi de 330 réis e a tarifa média 10,93.		
Não será destituído de interesse o confronto d'estes dados estatisticos com os das linhas do Sul e Sueste do mesmo anno.		
	S. S.	M. D.
Percorso médio, kilometros	48,47	30,24
Passageiros por comboio e kilometro	32,83	45,25
Relação de lugares offerecidos e ocupados.....	21,40 %	18,50 %
Percentagens das classes.....	1. ^a 4,38 2. ^a 18,60 3. ^a 77,02	6,09 17,80 76,11
Tarifa média, réis	10,44	10,93

Os bilhetes de assignatura, em numero de 199, rendem 7:459\$750 réis, entrando nessa receita o troço Porto a Valença por 6:100\$982 réis, o ramal de Braga por réis 631\$381 e a linha do Douro por 696\$167 réis.

Os bilhetes de banhos de serviço interno foram 16:014, produzindo a receita de 33:981\$930 réis. Figura o Porto com 4.063 bilhetes e 9:611\$380 réis, Braga com 3.089 e 4:444\$690, Pedras Salgadas com 1.111 e 3:546\$470, Villa Real com 729 e 2:519\$120 (por effeito da abertura do troço até Pedras Salgadas sómente em julho) Molédo com 1.096 e 2:209\$060, Vianna com 805 e 1:324\$120.

Os bilhetes de banhos em serviço combinado foram 9.635, produzindo 6:717\$680 réis.

Os bilhetes de excursão foram apenas 160 com a receita de 412\$246 réis.

Os bilhetes kilometricos foram 29 com o percurso de 85.800 kilometros e a receita de 844\$150 réis.

Os bilhetes de papel dos tramways, vendidos nos comboios, foram 234.400 com a receita de 21:256\$190, sendo 1:040\$280 do Porto a Campanhã, 5:570\$380 do Porto a Famalicão, 6:415\$660 entre Vianna e Valença, 7:226\$530 entre o Porto, Penafiel e o Marco, 34\$530 entre a Regoa e Molédo.

As cobranças suplementares foram 78.158 com a receita de 19:523\$957, sendo 12:233\$482 na linha do Minho e 5:882\$865 na do Douro, 459\$100 na do Corgo e 984\$510 no ramal de Braga.

Vê-se bem quanto é productivo o serviço dos revisores, devendo-se acrescentar à cobrança effectuada as fraudes que o receio de fiscalização evita.

O rendimento kilometrico de passageiros foi aproximadamente o seguinte por troços:

Troço commun — Porto a Ermezinde...	9:502\$000	réis
Ermezinde a Nine.....	2:370\$000	"
Nine a Vianna.....	1:430\$000	"
Vianna a Valença	1:310\$000	"
Ramal de Braga.....	2:300\$000	"
Média da linha do Minho: Ermez. a Valença	2:020\$000	"
Ermezinde a Penafiel.....	3:770\$000	"
Penafiel à Regoa.....	1:180\$000	"
Regoa a Tua	780\$000	"
Tua à Barca d'Alva.....	250\$000	"
Média do Douro: Ermezinde a Tua.....	2:010\$000	"
Ermezinde à Barca d'Alva	1:460\$000	"
Linha do Corgo.....	350\$000	"

Convém pôr ainda mais em relevo a exiguidade do trafego internacional.

Assim, em Valença a entrada e saida de passageiros com bilhetes de serviço combinado representou apenas

6.711. O movimento proprio da estação é de 79.732 passageiros, mas d'estes pouquissimos representarão trafego internacional, embora sem bilhete directo.

Na Barca d'Alva não são mais animadores os dados estatisticos.

No trafego interno o movimento de estação foi de 9.087 passageiros, no serviço combinado 6.304, sendo 4.621 da linha de Salamanca, 356 de Medina-Salamanca, 638 do Norte da Espanha, 689 das linhas francesas.

Convém ainda indicar o movimento das principaes estações para se avaliar a sua importancia.

Porto.....	924.779	Vallongo	64.760
Campanhã	273.281	Penafiel	63.153
" (transito)	350.728	Cette	62.608
Braga.....	232.709	Villa Real	59.473
Vianna	159.090	Paredes	53.617
Rio Tinto.....	146.826	Nine	53.558
Ermezinde.....	131.186	Ancora	52.200
Regoa.....	126.375	Famalicão (transito)	48.793
Trofa (transito)....	123.608	S. Romão	39.790
Famalicão	115.905	Cahide	39.693
Barcellos	89.679	Villa Meã	38.669
Valença	79.732	Cerveira	37.221
Caminha.....	73.595		

Ha ainda 2 estações com mais de 30.000, 6 com mais de 20.000, 15 com mais de 10.000.

O tributo das linhas de via reduzida é representado por 123.608 da linha de Guimarães, 48.793 da de Famalicão, 11.707 da de Foz-Tua a Bragança.

E' de notar o consideravel incremento que tem tomado o movimento dos tramways, creados ha poucos annos.

As relações entre as linhas do Douro e Corgo e a parte da linha do Minho além d'Ermezinde, são representadas apenas por 21.002 passageiros, de 385.473 que passaram entre Ermezinde e Vallongo.

Vê-se pois, quão secundaria é a importancia d'essas relações, a que porventura se dá por vezes demasiada atenção nas combinações de horarios.

* Bagagens e recovagens.

As bagagens sommaram 5.448 toneladas, que produziram 16:731\$629 réis.

Transportaram-se 3.451 cães, dando lugar à receita de 781\$600 réis.

A transmissão em Campanhã comprehendeu 654 toneladas, das quaes 617 para a Companhia Real.

A transmissão em Barca d'Alva foi apenas de 56 toneladas.

A recovagem attingiu 26.014 toneladas com o rendimento de 127:456\$695 réis.

As cabeças de gado foram 921, metallico e valores réis 351:958\$224, o peixe 5.296 toneladas, a criação 3.528 toneladas, as fructas e hortaliças 2.164 toneladas, diversos comestiveis 2.149 toneladas, mercadorias diversas 12.725 toneladas.

Na expedição do peixe avultam Porto com 1.437 toneladas, Campanhã (transito) com 979 toneladas, Famalicão (transito) com 423 toneladas, Valença com 1.547 toneladas e 149 toneladas transito.

Na criação avulta Campanhã-transito com 501 toneladas, Ermezinde com 1.831 toneladas, Braga com 150 toneladas, Celorico com 188 toneladas, Trofa-transito com 113 toneladas.

Nas fructas e hortaliças notam-se Barqueiros com 204 toneladas, Rêde com 375, Molédo com 274, Regoa com 427, Pinhão com 102.

A estação do Porto expidiu 5.313 toneladas e recebeu 5.005, Campanhã 1.634 e 1.223, Campanhã-transito 3.033 e 1.806; somma pois o movimento das estações do Porto 18.015 toneladas.

As estações de maior movimento de recovagens foram:

Ermezinde.....	4.220 toneladas
Trofa-T	2.842 "
Barca de Alva-T.	2.441 "
Braga	2.439 "
Valenca	2.366 "
Regoa	2.310 "
Vianna.....	1.331 "

O movimento entre estações foi o seguinte:

Entre Porto e Campanhã.....	10.319 toneladas
" Rio Tinto e Ermezinde.....	14.676 "
" Ermezinde e S. Romão.....	8.623 "
" Famalicão e Nine.....	5.824 "
" Darque e Vianna	3.858 "
" S. Pedro e Valenca.....	2.555 "
" Avellédas e Braga.....	2.513 "
" Ermezinde e Vallongo.....	11.083 "
" Molédo e Regoa	7.002 "
" Regoa e Bragança	4.767 "
" Almendra e Barca d'Alva	2.772 "
" Regoa e Tanha	919 "

O rendimento kilometrico de grande velocidade foi aproximadamente o seguinte, por troços:

Porto a Ermezinde.....	860\$000 réis
Ermezinde a Nine	462\$000 "
Nine a Valenca.....	226\$000 "
Ramal de Braga.....	160\$000 "
Ermezinde à Regoa.....	606\$000 "
Regoa à Barca d'Alva	220\$000 "
Ermezinde a Valenca.....	284\$000 "
Ermezinde à Barca d'Alva.....	412\$000 "

O movimento de recovagens é pois mais importante na linha do Douro que nas do Minho.

O percurso médio da recovagem foi de 32,1 kilómetros na linha do Minho, 98,7 kilómetros na do Douro e 75,9 kilómetros na média geral.

A tarifa média foi de 59 réis.

Convém confrontar os dados estatísticos das linhas do Minho e Douro com as do Sul e Sueste.

	S. S.	M. D.
Recovagens	20.424	26.014 ton.
Receita	106:066\$414	118:023\$048 rs.
Percorso médio.....	105,6	76,9 k.
Tarifa média.....	49,1	59 rs.

Vê-se que o movimento de recovagens é mais importante nas linhas do Minho e Douro.

No proximo numero finalizaremos este estudo com a analyse da estatística de pequena velocidade.

(Conclue).

J. Fernando de Souza.



SERVIÇOS DE CORRESPONDENCIA

II

Tratámos no artigo anterior do mau serviço de correspondencias que ha entre as estações dos nossos caminhos de ferro e as povoações distantes d'ellas, e mal nos diriam, então, que praticamente havíamos, em breve, de sofrer as consequencias d'essa falta ao termos que visitar, por dever de officio jornalistico, infelizes povoações devastadas em seis segundos por uma convulsão do solo.

Antes, porém, de más nada devemos dar uma ligeira explicação sobre o que dissémos com respeito à correspondencia em Lisboa.

Fez-nos notar a Direcção do Sul e Sueste que para as bagagens está a correspondencia assegurada, pelo serviço de camionagem estabelecido entre a estação do Sul e as do Rocio ou Caes do Sodré, seguindo as bagagens directamente de uma a outra estação sempre que os passageiros

ros tomem bilhetes directos da rede do Sul para a do Norte e Leste ou Ramal de Cascaes, ou vice-versa.

Mas resta o que se refere aos pequenos volumes de mão e ao passageiro propriamente dito. Esse, se não quiser tomar trem, tem que fazer o passeio desde a ponte até a embocadura da rua Aurea, sobrando os seus volumes, tem que se informar (se não conhece a cidade) de qual o carro que o conduz mais perto da estação do Rocio ou do Caes do Sodré, que descer afastado da estação, e levar os volumes até a porta, ao ascensor ou ao segundo andar.

E ainda, se as malas de mão forem de certo volume, a companhia Carris não lhe consentirá que as leve no carro, porque *carros do povo* não ha para o largo do Camões.

Como se sae d'estas dificuldades uma pessoa fraca ou doente, e não podendo alugar trem, que lhe leva *amavelmente* o duplo da tabella, ou o triplo, se fôr dia de festa?

Tudo isto se remedava se houvesse á porta da estação um pequeno omnibus que conduzisse directamente os passageiros, e cujo preço de passagem poderia ser incluido no bilhete directo, ou pago pelo passageiro que não o trouxessem e só pretendesse ir depositar os seus volumes de mão na *consigne* de Lisboa R para ficar desembaraçado até á hora em que tivesse que tomar o comboio.

Quando se installou a antiga linha de carros americanos fazia parte da rede da companhia uma linha que se prolongava pela parte occidental da Praça do Commercio até á entrada da estação do Sul.

Havia então só a estação do Caes dos Soldados, e a installação d'aquella linha tinha por fim ligar directamente as duas estações.

Mas, com as repetidas alterações do contracto, essa linha nunca chegou a ser explorada, porque a companhia Carris assim o entendeu, e quando ella entende qualquer cousa é como se fosse um decreto firmado pela lança do Wotan na tetralogia de Wagner. Tudo lhe deve obedecer.

Corrigiria esta falta, até certo ponto, a existencia de um serviço de trens a preços fixos, com taxímetro ou sem elle, mas a preços economicos, como sucede na Russia, onde, para 1 ou 2 pessoas, se paga o minimo de um quarto de hora de serviço por uns simples 20 kopeks, ou o equivalente a uns modestos 110 da nossa moeda; ou como sucede em tantas cidades, d'outros paizes, partindo ou passando os carros electricos junto da porta das estações ferro-riarias.

Aqui, onde elles passam só onde lhes convém, sem que lhes importe forçar o publico a andadas para os ir tomar — e onde não ha quem os obrigue (embora a vontade sobre á actual camara) a estabelecerem serviços que são indispensaveis ao publico, embora d'elles resulte pequeno lucro ou pequeno prejuizo á companhia — mais indispensavel se torna o serviço que preconizamos.

Mas não foi para só falar de Lisboa que encetámos estes artigos. E' sobretudo a província o que mais nos interessa.

Os serviços de correspondencia entre as estações e as povoações têm melhorado em todos os paizes, sendo reformado o material e a organização de forma a melhor servir o publico.

O nosso paiz, estacionario em tudo, conserva-se, como dissémos, na quasi totalidade, com os carros que tinha há trinta annos. Esses veículos pertencem a empresas, em geral, de poucos recursos ou mais geralmente de falha iniciativa.

Por outro lado, povoações importantes, centros de movimento commercial ou industrial, balnear ou estações de verão não têm uma linha ferrea, um ramal que as ligue á rede principal, como sucede nos paizes mais abastados.

Compete aos caminhos de ferro como que prolongar as suas linhas até esses centros, e para isso ha o recurso do omnibus automovel.

E esse o sistema que as direcções ferroviarias precisam adoptar, a exemplo do que já se faz em muita parte, especialmente na Inglaterra.

Esperar que a industria particular implante este serviço, é esperar em vão, e não conseguir que elle se estabeleça em boas condições.

Só as administrações pôdem fazel-o, creando uma secção especial do seu serviço de Material e Tracção, afecta exclusivamente a este novo ramo de trabalho.

Isto teria vantagens que a industria particular isoladamente, não pode conseguir, e que se traduziriam n'uma redução de gastos de instalação e exploração assás consideravel.

Assim, escolhido, pelos engenheiros do caminho de ferro, o tipo de carros e o fabricante que mais convinha, todos os veículos seriam de igual fabricação. Economias portanto, no custo e nas peças sobrecorrentes que todas serviriam para qualquer carro.

A *garage* far-se-hia na propria estação, poupando-se assim o aluguer de alojamento na localidade, a vigilância, etc.

As reparações, tão frequentes n'estes veículos, seriam feitas pelo mesmo pessoal encarregado da inspecção e pequena reparação do material circulante.

Os transportes dos veículos, dos accessórios, das peças para substituição, do pessoal para reparações, estaria sempre assegurado sem gastos e com todas as condições de celeridade que fossem precisas.

Segundo a época ou as circunstâncias de uma dada ocasião, quando fosse necessário reforçar o serviço numa localidade facil seria fazer transportar para ali o pessoal e o material de outra onde a afluencia de passageiros fosse menor.

E quantas outras combinações e vantagens daria este serviço, assim estabelecido, para o publico e para as administrações.

Um exemplo basta:

Quem hoje queira ir, de Lisboa, visitar a Batalha e Alcobaça não o pode fazer para regressar no mesmo dia, o que origina maiores gastos, maiores incomodos de ficar uma noite em hotel. Muitos, portanto, desistirão desta interessante excursão.

Mas se um serviço d'automoveis existisse poderiam fazel-a, porque chegando a Leiria, estação, ás 12^h15, ás 12^h30 estariam a almoçar no hotel, partindo á 1^h30 começariam a visita do mosteiro ás 2^h, partiriam ás 4, chegando a Alcobaça ás 5, tendo uma hora para visita do convento, meia para descanso, uma para jantar, e partindo no comboio ás 7^h40 para chegar a Lisboa ás 11^h43 da noite.

Portimão a Lagos, enquanto a nova linha não está construída: Evora a Reguengos; Setubal, Alcacer, S. Thia- go a Beja; Beja, Mertola; Santarem, Rio Maior, Alcobaça, Thomar, Ourem, Leiria; Villa Viçosa, Elvas; Pedras Salgadas, Vidago, Chaves; Villa Franca, Benavente, Muge; e quantas outras carreiras poderiam fazer-se, pondo em ligação povos afastados das linhas ferreas e que, pelas dificuldades e demoras nos transportes, restringem as suas viagens.

O auto-omnibus passou já largamente ao terreno da prática para que se hesite na sua applicação a tão larga rede, e essa só as administrações de caminhos de ferro podem estabelecer-a.

Entre Muge e Villa Franca ou Santarem, a que alludimos no principio d'este artigo, viu-se bem agora quanta falta faz um serviço rapido de correspondencia. Quem, nos primeiros dias depois dos desastres, teve que ir a Muge, foi forçado a ir a pé ou a aproveitar qualquer meio de transporte, incluso a carroça... a 15500 réis por logar, de pé.

Um ou dois omnibus automoveis daria serviço comodo, rapido e economico a todos que ali foram.

Horario do "Sud-express,"

Deve ter começado hontem, 15, em Salamanca, a reunião da conferencia internacional entre todas as direcções dos caminhos de ferro interessados no tráfego Lisboa-Paris para tratar dos assuntos que com o mesmo se relacionam.

Fazem, portanto, parte d'esta conferencia as Companhias: Real Portugueza, Beira Alta, Fronteira a Salamanca, Salamanca a Medina, Norte de Espanha, Midi e Orleans, de França, e a Companhia dos Vagões-leitos.

O presidente que é mr. Leproux, director da Companhia Real a quem uma pertinaz doença retém de cama há muitos dias, faz-se substituir pelo sr. engenheiro Antonio Bossa, chefe dos serviços commerciaes da companhia, o qual será acompanhado por mr. Fabri, actual sub-chefe do tráfego.

Para a primeira parte da ordem do dia foi dada a discussão do projecto de reforma do horario do comboio *Sud-express*, segundo o estudo que aqui publicámos em 16 de março ultimo, trabalho de que teem conhecimento todas as direcções interessadas por lhes ter sido distribuida uma tradução em francêz.

Este assunto é, como demonstra esse relatorio, da mais alta importancia não só para o nosso paiz como para os interesses de todas as companhias que interveem no tráfego de passageiros entre Paris e Lisboa, algumas das quaes reconhecendo isto, estão prontas a cooperar para a solução que se propõe ao problema.

Entre estas tem o primeiro lugar a Companhia Real que está pronta a fazer o trajecto na sua linha do Norte ás horas que se combinarem.

Por parte da Beira Alta sabemos que, embora com sacrificio, não se oppõe à pretendida mudança do horario.

A seguir temos a Companhia de Salamanca que tanto está de acordo que, já anteriormente ao movimento que hoje se apoia, o seu chefe de exploração tinha tratado d'isso em passadas conferencias.

A Medina del Campo a Salamanca deve ser perfeitamente indiferente a mudança.

Tanto lhe faz transportar o *Sud-express* no sentido Portugal-França de noite e no sentido contrario de manhã, como que elle vá de manhã e volte de noite.

E desde Medina, no Norte de Espanha, que a interrogação começa e nascem os receios de que, especialmente a Companhia do Norte, ponha embaraços à realização d'esta vantajosa ideia.

Se não houver meio de removelos não poderá promover-se de uma forma decisiva o desenvolvimento do turismo e mesmo da viagem de utilidade entre o nosso paiz e a Europa Central e as ilhas britannicas, e falhar-nos-há um potente elemento para atrair ao porto de Lisboa uma grande parte da navegação de além do Atlântico e do sul d'Africa, que hoje não o visita, em vista da demora a que são forçados, os passageiros e as malas do correio, entre a chegada dos vapores e a partida do trem rapido, e vice-versa.

Por parte da Companhia dos Vagões-leitos não cremos que haja oposição. Esta companhia deve ter compreendido que a manutenção do horario actual a põe em risco de, por qualquer outro meio, se promover a realização de um outro serviço que lhe levará o melhor do seu tráfego.

Demonstrado está como a simples realização de um trem, pelo Douro, oferece aos passageiros Lisboa-Paris, senão tanta comodidade, pelo menos mais facilidade de transporte, perdendo um só dia no transito.

Tanto que até no custo da viagem se realiza uma grande economia, porque havendo nos trens que se aproveitariam veículos de 2.^a classe, e fazendo-se de dia a travessia da Espanha, muitos passageiros se aproveitariam d'esta classe, com o que, mesmo contando com o trans-

porte de Lisboa ao Porto, ainda realizavam importante economia.

Por outro lado ainda hoje podem fugir os passageiros.

Entre Lisboa e Madrid ha, como se sabe, tres vezes por semana um comboio rapido, que chega à estação das Belicias ás 11^h41 da manhã.

Bastaria adiantar esta chegada 2 horas e meia, mesmo com sacrificio da partida, e, pela linha de cintura de Madrid, fazer o comboio seguir á estação de Príncipe Pio, para se obter uma ligação commoda Lisboa-Paris, em 1.^a ou 2.^a classe, em umas 42 horas, 6 mais do que o tempo empregado pelo *Sud-express*, mas bem compensadas pela economia no custo do transporte, e sobretudo pelo facto de se viajar durante duas noites e um só dia.

E, sobretudo no verão, a viagem de dia é sempre mais incommoda do que a de noite, pelo calor e poeira que se sofre e com que muitas pessoas se incomodam.

E' por isso que muitos ha que hoje preferem a via marítima, e se não se emendar o actual horario mal irá ás companhias, porque verão o movimento d'essa via engrossar.

E continuar-se-hão as queixas pelo exiguo movimento do *Sud-express*.



Bibliographia

Luís ZURDO Y OLIVARES. — *Las locomotoras Compound en el Mundo.* — 1 vol. com 529 paginas e numerosas gravuras inseridas no texto e duas planchas de atlas

Em luxuosa edição, como todas as que saem dos prelos de Barcelona, temos presente um livro que interessa a todos quantos se ocupam de problemas de tracção. Representa o estudo de um machinista muito instruido que, para poder escrever esta obra, percorreu propositadamente 7.210 kilometros em 15 locomotivas tanto em Espanha como em França e em diversas linhas ferreas, compilou catalogos, noticias, planos, e photographias de nove casas constructoras; em summa, trabalhou extraordinaria e absorventemente para produzir um excellente livro, muito práctico e que deve andar nas mãos de todos quantos conduzem locomotivas.

O primeiro grupo dá uma resumida notícia historica do sistema *Compound*, que justificadamente desejaria que se chamasse composto combinado. Com um exemplo concreto explica a base da teoria e seguidamente dá noções muito claras do movimento e da força, exemplificando cada uma das suas definições, de maneira que todos quantos lerem o segundo capítulo de este primeiro grupo ficam conhecendo o que deve entender-se pelos termos reposo, equilíbrio, movimento relativo, inércia, medida das forças, cavalo de vapor, etc.

Depois em exemplos expõe os calculos da potencia de tracção de uma locomotiva, os da resistencia da máquina, noções e coëfficientes de aderencia, calculos de velocidades, que são especialmente desenvolvidos, relação de ensaios comparativos de locomotivas de tres tipos, economia de combustivel, terminando esta primeira parte pela estatística da existencia dos combustiveis fosseis na Europa.

Ocupa-se a segunda parte das locomotivas da casa Borsig. Entre os typos apontados figura a 83 de quatro cilindros, tres eixos conjugados com caldeira timbrada a 14 kilogrammas e 41:000 kilogrammas de peso aderente, em uso nos caminhos de ferro do Estado de Portugal.

Já a *Gazeta* descreveu minuciosa e primorosamente estas locomotivas e por isso nos dispensamos de transcrever para aqui os dados que se encontram na pagina 73 do livro do sr. D. Luiz Zurdo y Olivares.

Dois paginas antes vê-se a estampa da locomotiva comboyo que está em serviço no ramal de Setubal e con-

vém notar què a casa Borsig forneceu em 57 annos 5:856 locomotivas para dezesete nações e para sete colonias de diversos paizes europeus.

Nos grupos seguintes descreve typos de locomotivas *compound* da sociedade de Saint Léonard; da fabrica de machinas da Saxonia (Sächsische Maschinenfabrik) de Chemnitz, cujas locomotivas tanto estão em uso na Hespanha, e tão empregadas são entre nós; da Berliner Maschinenbau Aktien Gesellschaft (Sociedade anonyma de construção de machinas de Berlim), para cujas installações tem o sr. Olivares palavras de elogio; da Henschel & Sohn de Cassel; da J. A. Maffei, de quem diz que é especialidade o sistema *compound*; da antiga casa Georg Egestarff, de quem dá uma interessante notícia historica, da Baldwin Locomotive Works de Philadelphia, em que em quadro mostra as características de typos americanos de locomotivas; da North British Atlas Works Locomotive C.º Ld., de Glasgow, e da Sociedade Alsaciana de Construcción de Machinas, de que expõe copiosa notícia relativamente ás *compound* do sistema Glehn.

No decimo segundo grupo trata dos freios e do contravapor. É uma das partes mais desenvolvidas d'esta excelente obra, pois que ocupa não menos de 131 paginas, que convém examinar com alguma demora.

De principio amplia as noções da velocidade expostas na primeira parte, dando o abaco das velocidades e explicando o modo como de elle devem servir-se os machinistas, para o que enuncia os cinco problemas que elle comporta.

A seguir expõe a fórmula de Harding das resistencias, publica um perfil longitudinal dos mais quebrados das linhas hespanholas e um graphico dos comboyos explicando-os ambos minuciosamente.

Trata depois dos indicadores de velocidade, contra que se pronuncia e pena é que não transcreva o diagramma de Iwatt, quando se refere á medida da velocidade dos trens.

Descreve os apparelhos de fiscalisaçao, que denomina accusadores, especialmente com minucia grande o chronotachimetro ou taximetro e termina por umas observações muito originaes e muito justificadas que o auctor faz aos engenheiros-chefes e aos constructores em referencia ao peso que deve attribuir-se ás indicações de estes apparelhos registadores.

Dedica aos freios o seguinte capitulo, exemplificando de começo com exemplos vulgares o que pode entender-se por tales apparelhos e dando noções clarissimas a propósito de attrictos, resistencias e potencia mechanica dos freios.

Não gasta o tempo em largas descripções de sistemas de freios, que todavia designa pelos seus nomes e concentra a descripção nos de vacuo e de ar comprimido, dando previamente a equação dos freios, expondo-a por meio de differenciaes. Não perdendo contudo a ideia de que escreve para praticos, em breve entra com as constantes da resistencia do trem e escreve a equação das forças vivas, em que não entra a resistencia das curvas, que se encontram no percurso a que se applicou a formula.

No capitulo seguinte transcreve um lucidissimo estudo de conjunto ha annos publicado sobre os freios de ar comprimido e de vacuo, a que naturalmente se segue uma descripção minuciosa do freio automatico de vacuo, a que consagra dezenas paginas, onde se encerram as mais minuciosas instruções relativas a este precioso apparelho, adoptado em Portugal nas linhas do Estado e nas da Companhia Real, e por isso é importantissima e interessantissima a leitura de esta parte do livro do sr. Olivares para os que entre nós se dedicam a assumtos ferro-viarios. Termina o sr. Zurdo y Olivares este capitulo importante de sua obra referindo as experiencias de junho do anno passado, que completaram as de outubro de 1906 e maio de 1907, executadas na Austria e na Alemanha para o

estudo da applicação do freio automatico de vacuo aos comboyos de mercadorias.

«Com o fim de verificar a pressão sobre os embolos dos cilindros do freio de diversos vagões por meio do aparelho registador já mencionado, escreve o sr. Olivares, fizeram-se diagrammas do cilindro dos veículos que ocupavam os seguintes lugares 1.^º 15.^º, 30.^º 45.^º, 60.^º e 75.^º sendo enfreadas 100 por cento, 50 por cento e 20 por cento das carruagens do comboio e medindo 35 centímetros o vacuo do conducto principal. Claramente demonstram estes diagrammas a influencia do rapido enfretement de volta, que tem como resultado que os ultimos vagões se enfreiam mais depressa do que os do centro, quando actuar o freio em 100 ou 50 por cento dos veículos do trem. Quando se prenderem 20 por cento dos vagões, os ultimos são-no ao mesmo tempo que os do meio.

«Não ha portanto receio de que a cauda do comboio se arremesse sobre a cabeça do mesmo, mas pelo contrario que esta fique retida. Os diagrammas demonstraram também que os vagões do centro se enfreiam quasi simultaneamente e que o tempo decorrido até ao enfretement completo depende da quantidade de vagões enfreados. Assim por exemplo, quando se enfreia o total dos eixos do comboio, verifica-se o total enfretement em quatorze segundos e meio, e se se enfrearém apenas 20 por cento dos eixos reduz-se então o tempo a nove segundos e meio. Nas partes superiores dos cilindros do freio não diminue o vacuo, mas pelo contrario aumenta á medida que o comboio ganha em altitude, conforme succedia ao approximarse do sopé do Arlberg. As determinações do grau de vacuo na canalização principal e nas camaras superiores dos cilindros do freio, feitas com tres comprovadores e com intervallos de dez minutos durante o trajecto, pezeram em evidencia o seu aumento médio».

«Para concluir e resumindo os pormenores mencionados, resta dizer que as variadissimas e repetidas experiencias effectuadas na linha de Arlberg dos caminhos de ferro do Estado austriaco evidenciam mais uma vez todo o valor práctico que tem o freio de vacuo automatico, sistema Hardy, tanto em comboios usuaes de passageiros e mercadorias, como nos que se destinam ao transporte de estas ultimas, em condições excepcionaes pelo grande numero de vagões que entram na sua composição» (¹).

Pela traducção de este trecho da obra do sr. Zurdo y Olivares se vê o modo como elle trata os assuntos que dizem respeito ao interessante problema de tracção, que faz objecto do seu precioso livro.

O freio Westinghouse automatico continuo de ar comprimido é descripto mais succinctamente do que o de vacuo, mas no entanto em successivos capítulos se occupa das bombas de ar, seus reguladores e varios pormenores interessantes de este apparelho, o que faz com que, em ultima analise, não seja menos completa a descrição do Westinghouse do que a do freio de vacuo.

Naturalmente interpõe-se aqui a referencia á campanha de alarme que estabelece a communication entre os passageiros e o machinista e justificadamente se seguem umas noções de calorimetria e altimetria que todo o machinista ferroviario deve conhecer, mas cuja leitura interessa mesmo os que não teem que ocupar-se de caminhos de ferro. Este estudo technico completa-se com interessantes tabellas das altitudes encontradas por nivelamentos de precisão nas linhas ferreas hespanholas. Uma tabella sobremodo interessante é a que termina este capitulo e onde consigna as altitudes das montanhas não só de Hespanha mas do resto do mundo.

Esta decima segunda parte do livro do sr. Zurdo y Olivares completa-se com um estudo muito conscientioso e muito bem feito do contra-vapor, lamentando que não nos

permitta o espaço de que dispomos entrar em minncias sobre este problema tão interessante de tracção.

Denomina o sr. D. Luiz Zurdo y Olivares *Diversos y Novedades* a ultima parte da sua obra e de facto justifica-se o titulo pela variedade de assumtos de que trata. Os lubrificadores, a bomba Friedmann que merece justificados e entusiasticos louvores por parte do sr. Olivares, uma caixa de unturas de um systema novo, typos de locomotivas *Compound*, dignas de registo pela sua grandeza, locomotivas articuladas, locomotivas gruas e locomotivas expulsoras de neve, tudo tem cabimento n'este interessante grupo de *Las locomotoras Compound en el mundo*.

Tambem não esquece o sr. Zurdo y Olivares do vapor superaquecido applicado ás locomotivas, nem das instruções da marcha dos comboios, dando como exemplo concreto as das linhas de Madrid-Zaragoza-Alicante.

Sob o titulo de apontamentos uteis encerra o livro do sr. Zurdo y Olivares um conjunto de noticias sobremodo interessantes, de que não podemos infelizmente fazer relato minucioso aqui como desejavamos, o que é tanto mais lamentavel quanto o estudo sobre apparelhos de signalamento ali contido está muito bem feito, especialmente o do autocombinador universal.

A exposição das avarias mais vulgares nas *Compound* e a das locomotivas electricas são dignas de exame pela clareza com que foram escriptas.

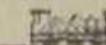
Ainda restam dois capítulos n'esta ultima parte do *Las locomotoras Compound en el mundo*, que talvez um dia figurem em traducção nas columnas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, porque interessam não sómente aos que se occupam de tracção ferro-viaria, ou aos que tratam de caminhos de ferro, como ainda aos que vêm mais de alto e de mais longe; os financeiros, os estadistas, os proprios philosophos teem na *agonia do odio* (¹) materia para profundas meditações.

Tudo se liga na harmonia universal das coisas e o prodigioso invento de Stephenson aperfeiçoado successivamente por inumeros engenheiros e mechanicos tem corrido mais para o conhecimento intimo dos homens do que as mais subtis discussões metaphysicas em que a humanidade gastou a sua actividade durante muitas gerações. Diremos mais, se a palavra e a escripta dividiram os homens, originando as guerras, os conflictos religiosos e politicos, a locomotiva, pelo contrario, á medida que ia penetrando atravez das regiões inhospitas, saneava-as, valorisava-as, consentia ali o estabelecimento do homem em condições não precarias e assim augmentava o pecúlio humano do bem estar.

Bem procedeu e conseguintemente o sr. D. Luiz Zurdo y Olivares erigindo em lingua tão semelhante á nossa um monumento ao que o sr. dr. Santiago Mundi denomina *formosa criação da sciencia* — as locomotivas *Compound*.

Mello de Mattos.

(¹) É o título do ultimo capítulo da obra.



MAIS UMA MEDALHA

Na exposição luso-brazileira do Rio de Janeiro o nosso jornal obteve mais uma medalha de prata.

Não é costume nosso disfarçar aqui as nossas impressões, sendo a franqueza, a sinceridade, o característico que imprimimos sempre no que escrevemos; por isso diremos que não nos lisongeou esta distincção.

Outras medalhas temos que mais nos orgulham.

Nas grandes exposições da Belgica — Bruxellas, em 1897, Liège, em 1905 — em que os jurys eram compostos pelas primeiras summidades ferro-viarias d'aquelle paiz, onde os caminhos de ferro constituem um dos principaes ramos da industria e da sciencia; exposições a que concorreram os grandes jornaes da especialidade dos principaes paizes da Europa, que n'ellas obtiveram recompensas

eguaes ás que foram conferidas ao nosso, a nossa *Gazeta* teve medalha de prata. Não nos pôde lisongear, pois, que n'uma exposição em que nenhuma d'essas condições se dava, a nossa revista não tivesse uma melhor classificação.

Não temos que nos queixar do nosso representante, porque nada lhe pedimos, como nunca temos pedido nem pediremos distinções ou recomendações.

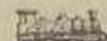
O nosso jornal apresenta-se sempre desprotegido de empenhos, em todas as exposições a que tem concorrido.

Não os provocamos nem sequer os aceitamos.

Mas devemos attribuir a modesta recompensa á indiferença do juri ou quem sabe se mesmo elle se dignou folhear a nossa colleção.

Talvez, afinal, nem a visse, e devamos a medalha á sua dadivosa generosidade.

Mais uma razão para não nos sentirmos lisongeados.



A propósito do Cincocentenario

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

LVIV

Engenheiro Manuel Affoso de Espregueira

(Pela segunda vez)

O engenheiro Pedro Ignacio Lopes, sem os recursos financeiros da Companhia indispensaveis para poder proseguir a construção da linha de Vendas Novas a Sant'Anna, para a qual o engenheiro Eiffel se havia recusado a fornecer as importantes e custosas pontes sobre o Tejo, viu-se forçado a abandonar a obra de que era empreiteiro.

Desanimado pelos resultados desastrosos da aplicação de suas tarifas, em substituição das anteriores em vigor, que davam uma baixa ruinosa nas receitas da exploração;

Desajudado na sua complicada missão do auxilio e cooperação dos agentes superiores que, por inexperiencia, lhe tornavam de grande dificuldade a superintendencia dos serviços da exploração;

Resolveu pedir a sua exoneração do cargo de director que foi aceita pela administração da Companhia.

Para o substituir foi, pela segunda vez e provisoriamente, nomeado director da exploração o engenheiro Manuel Affonso de Espregueira.

Este funcionario conhecedor, por experiecia de annos que exerceu a direcção da exploração, da vantagem que o antigo sistema tarifario havia produzido com prospero e aseccional aumento de receitas, anulou desde logo a aplicação das novas tarifas de que era bem evidente o resultado nocivo, e restabeleceu as antigas que desde logo demonstraram seus beneficos effeitos.

Tendo o engenheiro Ressano Garcia dado por terminados os trabalhos da construção das linhas de cintura que ligam a estação de Campolide com a de Braço de Prata, e por Chellas com a de Caes dos Soldados, o Director Espregueira inaugurou o serviço d'estas novas linhas com grande vantagem para o publico e para a Companhia.

O engenheiro Ressano Garcia, que pelos cargos trabalhosos e importantes que desempenhava no serviço publico não lhe permitindo exercer cargo algum no serviço activo da Companhia, deixou de fazer parte do seu pessoal technico com evidente testemunho da sua competencia profissional na elaboração dos projectos e construção das linhas de cintura, que deixou concluidas e em exploração, e no projecto da linha de Lisboa pelo lado oriental do Rocio, que evitava a construção do tunel de 2 kilometros em seguida à gare da estação central e facultava um vasto e desfogado serviço e uma estação da capital, quando ainda os espaçosos terrenos pelo valle da Penha de França se compunham de hortas, sem estarem ocupados pelos novos bairros que posteriormente foram construidos.

Apesar do projecto do engenheiro Ressano Garcia não ter sido preferido, salva a parte aprovada pela administração da Companhia, nem por isso se pôde recusar o mérito da sua valia, não só pela economia que resultava para a Companhia como por facultar os meios de uma exploração valiosa nos serviços de uma estação principal de que a actual está privada.

Devém ter sido ponderosos os motivos que levaram a administração da Companhia Real a preferir o projecto adoptado e construído, motivos que desconhecemos, mas que sem por isso possamos recusar ao projecto do engenheiro Garcia superioridade ao aprovado, e sem que deixemos de reconhecer ao distinto engenheiro o merecimento a que irrecusavelmente tem direito e que, pelo que deixamos exposto, pôde ser apreciado.

O novo Conselho de Administração, tomando por base da sua difícil missão o restabelecimento do crédito fundamental abalado da Companhia, e tomando por norma da sua conducta a restricta observância dos compromissos estipulados pelo convenio concordado com os diversos e numerosos credores garantido pelo Governo portuguez, auxiliado pela energia, intelligencia, dedicação e assiduo trabalho do seu benemerito presidente, conselheiro Carrilho, coadjuvado pelos honrados e leaes membros do Conselho de Administração representantes dos credores nacionaes e estrangeiros e dos interesses e credito do Estado, empregava todos os esforços por bem desempenhar o seu difícil encargo e, por seu energico e probo procedimento, soube ganhar a confiança não só no paiz como no estrangeiro, garantindo e fundamentando a esperança de, em um prazo mais ou menos longo, reconquistar para a Companhia Real o credito que havia gozado.

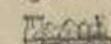
Pelo que dizia respeito á exploração, a economia mais rigorosa, sem comprometter a regularidade e melhoramento dos serviços, produzia sensivel augmento nas receitas e assegurava o cumprimento das clausulas do convenio.

O comité de Paris, sob a activa e intelligente acção do seu presidente o eminente financeiro Mr. Kergall e mais membros do Comité, consolidava por seu valor proprio os esforços na confiança dos credores estrangeiros.

O justificado credito do honrado consul da Alemanha, Denhart, que por seu caracter de probidade inconcussa gozava da mais plena auctoridade commercial na praça de Lisboa, manteve a mais leal cooperação dos credores allemães.

Justiça é pois confessar que após o tremendo cataclismo que ameaçou de completa ruina a Companhia Real, submettendo esta a sua administração a uma completa acção estrangeira, o credito, esforços e proceder dos membros do novo Conselho evitaram para Portugal um vexame nacional.

O engenheiro Espregueira, por sua posição official e exigencias do serviço publico, não pôde ocupar-se da direcção da exploração, que exigia de quem ocupasse esse cargo o emprego exclusivo do seu tempo e trabalho, declinou por isso o cargo que provisoriamente aceitara e em que durante o curto espaço de tempo que o exerceu prestou grandes e relevantes serviços.



7 DE MAIO DE 1853

Commemoração

Completam-se no dia 7 do corrente mez 56 annos, que, na quinta actualmente propriedade da familia João de Brito, toda a cidade de Lisboa festejava com delirio a inauguração dos trabalhos de construção da primeira linha ferrea portugueza.

A Companhia Central Peninsular dos Caminhos de ferro de Portugal, que no dizer do saudoso Julio Cesar Machado possuia mais titulos do que dinheiro, representada pelo concessionario Hardy Hyslop, era obrigada por seu contrato com o Estado a dar começo aos trabalhos de construc-

ção do projecto aprovado pelo governo, sob pena de rescisão do contrato.

O notável estadista Antonio Maria de Fontes Pereira de Mello tinha empregado os mais energicos esforços e sacrifícios para conseguir a realização do elemento mais poderoso da regeneração do credito e prosperidade nacional.

Conhecedor da falta de recursos financeiros que o concessionário, por carencia de condições de confiança, não poderá conseguir, nem por isso perdeu animo, e para salvar o parco capital e os incontestáveis direitos, da firma Waring-Brothers exigira o começo da construção, e para esse fim prestou todo o auxilio oficial para a realização da cerimonia inaugural.

Em outro lugar d'esta gazeta já descrevemos em detaillhe esta festa, em que sua magestade a rainha D. Maria II extraiu do solo a primeira pá de terra que, levada em um carro de mão, foi despejada por el-rei D. Fernando no aterro da quinta do Beato.

A barraca em que suas magestades celebraram a cerimonia era assente no terreno actualmente ocupado por uma elegante e vasta casa de campo rodeada de jardins, à qual o proprietario deu a designação de *Quinta da Inauguração*.

Dos que tomaram parte n'esta origem do mais importante melhoramento da riqueza nacional, bem raros são os que a morte tem deixado para celebrar n'esta commemoração o quanto pôde a energia e confiança no futuro, e o desprezo pelos maus augures que já então, como sempre, malsinavam os grandes emprehendimentos e tentam hoje desanistar os mais ousados com malevolas insinuações e baldados esforços por manter interesses poucos licitos, que offendem e prejudicam o interesse geral.

Saudamos pois com verdadeiro e entusiastico patriotismo esta data que deu origem à ligação de Portugal com toda a Europa, da qual estava isolado por terra e pouco bem servido de comunicações por mar.

Prado



XIV

O Jardim da França — Tours — Evocações do passado — Ambulisse e o seu castello historico — Blois, outro castello — Chambord, Cherverny, Beauregard, Bury, Romorantin, etc.

Tours é o centro da pittoresca região que d'essa cidade toma o nome e se estende nas margens do Loire, ericada de bellos castellos dos antigos senhores de França, a ligar com a Bretanha também interessante sob todos os aspectos ingenuos da vida campestre, como veremos n'uma futura viagem.

O Loire é o maior rio frances e o de mais ferteis margens. D'ellas disse um geographo que eram o verdadeiro jardim da França.

E é em Tours que elle começa a apresentar-nos o seu largo manto d'aguas limpidas, depois de receber o abundante auxilio que o Cher lhe presta, juntando-se-lhe pouco antes.

E' terra que recorda todo um passado de arte, de fausto, de galanteria das velhas familias gaulezas, nos seus castellos historicos em que vemos perpassar toda a evolução artística de tres épocas e todos os feitos brilhantes de tres séculos.

Tours é dividida em quatro bairros por duas linhas d'avenidas que se prolongam nas direcções dos quatro pontos cardinaes, sendo a do O. L. chamada a rua Nacional, continuada pela ponte que atravessa o Loire.

D'esta disposição resulta que do centro da praça se tem a noção de se estar n'uma cidade enorme, muito mais vasta do que esta é, com effeito.

Esta praça ajardinada que forma o centro da cidade é ornada por dois edifícios imponentes; o Hotel de Ville (camara municipal) e o Palais de Justice (tribunais).

Por detrás d'este ultimo não se deve deixar de visitar a basílica de S. Martinho, uma preciosa reliquia dos tempos passados restaurada com grande esplendor.

Velha cathedral do seculo XII, antigas casas, curiosissimas, da edade média, nova ponte que atravessa o rio e além d'ella, servido por um tremvia a vapor, incommodo e sujo, em verdade, o castello de Luynes com os restos do aqueducto romano.

Um bom serviço de carros electricos percorre a cidade em todas as direcções.

O excursionista desejando visitar a Touraine deve fazer quartel general em Tours e irradiar d'ali para as margens do Cher, ao SO, para visitar Chenonceaux ao NO., o valle do Indre, o do Vienne, o do Loir, etc.

Um novo hotel, com todo o conforto de uma moderna instalação, genero inglez, o Metropol-hotel, oferece todas as commodidades ao turista.

A poucos kilometros de Tours uma nova paragem se impõe a quem vai seguindo caminho de Paris: em Amboise, para visitar o imponente castello, todo elle recordações tetricas, como a sinistra varanda que teve por ornamento as cabeças ensanguentadas dos calvinistas, a morte de Leonardo de Vinci nos braços de Francisco I, o sim tragico de Carlos VIII e a prisão terrível d'Abd-el-Kader, ainda ha pouco mais de meio seculo.

Tomemos de novo o comboio ou sigamos de automovel, porque não é longe, 32 kilometros apenas, parando em Blois, uma cidade cheia de pittoresco e de historia.

Da estação desce-se uma rampa em zig-zag e achamos n'um pequeno largo na frente do sumptuoso castello, cuja grandiosidade phisica iguala a copiosa somma de factos historicos que n'ele se deram.

Museo palpante da vida artistica de quatro épocas, as partes distintas da sua construção são como quatro tomos de uma obra, de encadernação diferente, mas encerrando toda uma historia seguida, encadeada, palpante de interesse e de scenas commoventes.

O cicerone tem ali bastante que recordar aos visitantes: aqui era a sala dos Estados geraes; aqui morreu Valentina de Milão; aqui viveu Joanna d'Arc; além nasceu Luiz XII, e morreu Anna de Bretanha; n'este gabinete foi, por Henrique III, assassinado o duque de Guise; n'aquelle quarto morreu Catharina de Medicis, etc.

Muito interessantes tambem as velhas casas do seculo XII e as alcantiladas ruas, algumas das quaes são em escadaria.

A visita do castello precisa de umas boas tres horas.

Um rasoavel serviço de carros faculta, por 4 francos por pessoa, a excursão ao Castello de Chambord, a 18 kilometros de distancia.

E talvez a maior construção da Renascença em França; no genero do nosso mosteiro de Mafra, mas muito mais artística.

E' mais que um palacio, que um castello; é uma cidade toda ligada entre si. Daria para viverem ali milhares de pessoas.

O castello forma um rectangulo de 157×117 metros, tem 440 divisões e nas suas cocheiras ha logar para 1.200 cavallos.

Isto dá ideia da sumptuosidade do edifício cuja estética é tambem imponente, com a sua enorme profuzão de pe-

Quenas torres, chaminés, mansardas, lanternins, mirantes, etc, que formam um maravilhoso conjunto.

O parque que rodeia o castello tem uma area de 5.407 hectares e é fechado por muro que tem a extensão de 31 kilometros.

A excursão faz-se à volta por caminho diferente do da ida sendo ambos pittorescos e agradaveis.

Outras excursões ainda se fazem de Blois, aos castelos de Cheverny e de Beauregard, a 16 kilometros; às ruínas do castello de Bury, a Romorantin etc.

Para todas ellas (menos para esta ultima que se faz em caminho de ferro pela pequena linha de Villefranche) ha tabella fixa de trens que se tomam no escriptorio do Syndicato de Iniciativa, na praça Victor Hugo, a mesma onde é a entrada do palacio.

Em frente são os hoteis, tres, todos rasoaveis mas de que só podemos informar pelo que conhecemos, do *de France*, confortavel, e cujos proprietarios são muito amaveis com os seus hospedes.

Todos estes logares e ainda outros, são-nos descriptos e exemplificadas as suas bellezas, em bellas gravuras, um pequeno folheto lindamente impresso que nos distribue o hotel Metropole de Tours.

Quando se convencerão os nossos hoteis a fazer a mesma coisa.

Para quem vai do sul termina aqui a série dos bellos castellos do Loire.

Em uma futura viagem falaremos do que se refere à linha d'Angers, Nantes, etc.

Esta que aqui descrevemos destinava-se a visitar, mais uma vez, a grande capital londrina e a sua bella *cidade branca*, onde se realizava a exposição franco-britânica.

D'issso nos occuparemos nos próximos artigos.

Recap.

Soccorro ao Ribatejo

Não ficou isolada a nossa subscricção para os infelizes povos do Ribatejo, tão rudemente açoitados pela tremenda catastrophe do dia 23 de abril.

À nossa quota, outras, da mão de um velho amigo e assignante do nosso jornal, desde a primitiva, veio juntar-se e outras virão ainda, apesar da quantidade de sollicitações, que por toda a parte enxameiam — e todas são poucas — para aquelle fim.

Continuamos pedindo a todos os nossos assignantes, a todos os annunciantes ou, por qualquer outra forma, leitores da nossa *Gazeta*, auxiliem esta subscricção, e fazejam-o tão absolutamente isentos do interesse de fazer brilhar, por uma verba valiosa, o concurso do nosso jornal, que lhes pedimos que subscrevam, com o mais que puderem, pelo meio que quizerem, embora não seja por nosso intermedio seja por quem preferirem, com tanto que ajudem, com o seu obolo, a reparar aquella grande desgraça.

Pedimos não só auxílios em dinheiro mas quaesquer objectos, novos, que possam servir para abrigo ou conforto de tantos centos de pessoas a quem elles faltam.

Madeiras, zinco, pregos e outras materiaes de construção, é o de que hoje mais se precisa.

Essas offertas, se as recebermos, serão por nós enviadas ao local, para o que muito concorre a benemerita resolução da Companhia Real dos Caminhos de Ferro, dando transporte gratuito, e rapido, a tudo que se des-

tine aos infelizes povos tão cruelmente provados pela natureza.

Subscricção, existente em nosso poder:

Da <i>Gazeta dos Caminhos de Ferro</i>	55000 réis
Do assignante J. J. da S. M.....	56000 *
Somma	105000 *

Recap.

Companhia da Beira Alta

Está publicado o relatorio da gerencia do anno findo, que será presente á assembléa geral de 19 do corrente.

Este documento será, como de costume, reproduzido pelo nosso jornal, desde que esteja aprovado; todavia adiantamos já alguns detalhes que se referem aos resultados da exploração.

Em productos, deduzidos os impostos, houve um aumento que se demonstra na seguinte comparação.

	1908	1907	diferença de 1.º os em relação a 1907
Bagagens e cães ..	6:4805951	6:6935232	— 2125180
Valores, mercadorias e animaes .	35:4335272	32:1185643 + 3:8145629	
Diversos	9:0565129	7:2033544 + 1:8525815	
Totaes ...	50:9705385	46:0155218 + 4:9555164	

Em quantidades ha a notar uma consideravel diminuição no numero de passageiros em trânsito internacional, passando de 8.417 em 1907 a 7.625 em 1908, que é, sem dúvida, attribuido ás tristes occorrencias que se deram no anno findo, que afastaram muitos excursionistas estrangeiros de vir ao nosso paiz.

No trânsito interno houve, porém, um certo aumento que não chegou a compensar aquella diminuição pelo que se refere á 1.ª classe que ainda, no total, diminuiu 368 passageiros. Na 2.ª porém, transportaram-se mais 3.688 e 19.866 em 3.ª, na maior parte a pequenas distancias.

A pequena velocidade deu também um certo aumento de productos, resultado de aumento nos transportes de sal, cal, productos cerâmicos, adubos, vinhos productos chimicos e farinhas, diminuindo os productos agrícolas, em resultado das más colheitas, na Beira, durante o anno.

Durante o anno a companhia reforçou parte do seu material, o fixo pela renovação da via em 5 kilometros, substituindo os carris de 30 kilos pelos de 40, e circulante adquirindo mais cinco *fourgons*, e quinze vagões, sendo mais tres construidos nas officinas.

A companhia encomendara a uma casa estrangeira 5 novas locomotivas de grande velocidade para tracionar os sud-express e outros trens de maior peso. Estas locomotivas, ao serem experimentadas não satisfizeram e portanto a companhia recusou-as. A fabrica aceitou-as, rembolsando o seu custo e respectivos juros; e a companhia fez nova encomenda á acreditada casa Henschel & Sohn, de Cassel, uma das primeiras da Alemanha e que já tem fornecido outros materiaes para linhas portuguezas.

Essas locomotivas estarão promptas no ultimo trimestre do anno corrente.

No relatorio transcreve-se a representação apresentada ao governo contra os projectos da rede entre o Mondego e o Tejo, especialmente no que se refere á parte da linha de Thomar a Gouveia comprehendida entre Miranda do Corvo e o *terminus* norte, fazendo notar quanto igualmente a linha Santa Ovaia-Covilhã a virá prejudicar no trânsito do Fundão e Guarda sobre Coimbra e Porto.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravéz d'Africa

Nota explicativa e justificativa

A Direcção d'esta importante companhia ferroviaria que tanto tem concorrido para o progresso e desenvolvimento da nossa colónia africana de Angola, acaba de publicar um grosso volume em grande formato com abundância de phototypias, em que mostra os grandes trabalhos empreendidos, e a injustiça da má vontade contra a qual ultimamente se tem visto em luta.

Este bello trabalho que se torna interessante a todos os que acompanham o desenvolvimento progressivo das nossas colónias, foi feito expressamente para acompanhar e elucidar uma representação que a Companhia apresentou ao Parlamento, justificando os seus actos e mostrando a inanidade das acusações de que tem sido vítima.

Entre as phototypias que ilustram o volume salienta-se aquella com que abre, que é um magnífico mappa de parte da província de Angola, digno de nota pelo rigor e minuciosidade do trabalho.



A linha de Konia a Kasima

Bagdad, a velha cidade dos Kalifas, vae perder todo o seu encanto misterioso, toda a sedução que lhe provinha do seu isolamento do convívio dos occidentaes a quem uma longa e fatigante viagem servia de muralha, fechando a cidade sagrada dos crentes do Alcorão.

Dentro em pouco não haverá americano enfastiado, nem miss embainhada no seu *waterproof* de quadradinhos que não passem aborrecidos por onde outr'ora imperou Sardanápal, Cresus e Nabucodonósor.

O Tigre e o Eufrates refletirão nas suas águas azuis as fitas cõr de laranja dos chapéus de palha que enfeitam as figuras lendárias das inglezas *touristes*, os seus cabellos cõr de cenoura, as suas saias verdes e botinas amarellas.

A nova linha ferrea de Bagdad vae pôr em comunicação o Bosforo com o Golfo Persico, abrir por terra o caminho do Oriente à avida curiosidade do excursionista occidental.

Desde 1893 que uma linha com quatrocentos quilómetros de extensão punha em comunicação Scutari com Angora.

Uma companhia obteve do Sultão licença para construir um ramal que se dirige a Bagdad, mas só em 1902 se começou a tratar de realizar a construção.

O ponto em que a nova linha se liga com a linha de Angora é Konia; o ponto em que ella termina é Kasina, na costa do Golfo Persico, percorrendo a extensão de 2.300 quilómetros, e passando por Bagdad depois de ter atravessado o Tigre e o Eufrates; a concessão foi feita por noventa e nove annos.

A linha de Konia a Kasima devia ficar concluída no prazo de oito annos. É de uma só via, com a largura de 1,44 m., mas podendo instalar-se uma segunda via mais tarde, e foi construída para ser percorrida por comboios com a velocidade suficiente para fazerem o percurso entre Constantinopla e Bagdad em cincuenta e seis horas.

O orçamento foi de 108:000 contos da nossa moeda. A linha atravessa a serra do Tauro desce ás planuras da Cilicia até proximo de Adana. A umas oito leguas d'esta cidade segue para este, sobe pelo valle de Djihan e entra na região montanhosa os de Chiauz Dagh, atravessa a portelha de Baghtche, passa por Karamali, Kilés e Tall Haberch d'onde parte um ramal para Alepo.

Voltando então outra vez para este atravessa o Eufrates, junto ás ruínas da cidade de Europus, e entra na Mosoptamia, em plano Paraíso Terreal, pois que atravessa a região entre o Tigre e o Eufrates onde, segundo a tradição, o primeiro homem e a primeira mulher gozaram celestiaes delicias de ociosidade, n'un jardim d'eterna prima-

vera, vivendo sempre em infinda juventude, mas de que nós não podemos gosar devido á guloseima, segundo uns, á curiosidade segundo outros, da nossa mamã Eva que as tradições religiosas dizem ser de uma beleza deslumbrante, mas que os estudos e investigações realizados ácerca das épocas prehistóricas nos dizem ter sido d'uma fealdade simiesca. Mas adeante, que a locomotiva silva e atira-nos para Hanarr, Rasel Ain e Missein, chegando a Mosul, na margem do Tigre, proximo das ruínas de Nínive. D'ahi segue por Tekrit e Sadidjé, para chegar a Bagdad, a formosa cidade dos Kalifas com que todos sonhámos quando em creanças liamos os fantásticos contos da princesa Shesranda durante as mil e uma noites em que ella com a sua fantasia inegualável adormeceu a crueldade do sultão, seu senhor e marido.

De Bagdad, atravessa o Eufrates e vae terminar finalmente em Kasima.

Vários ramaes partem em diferentes pontos da linha para localidades importantes.

Esta linha fica sendo a que estabelece mais rápida comunicação entre a Europa e a Ásia, ganhando quatro dias sobre a viagem por Brindisi para Bombaim.

O comércio da Europa central tem muito a lucrar com esta linha que o dispensa da necessidade de mandar os seus produtos aos portos de Hamburgo, Rotterdam, Anvers, Marselha, Genova ou Trieste.

O canal de Suez deve sofrer uma terrível competição com a inauguração d'esta linha.



TRACÇÃO ELECTRICA

Espanha

Foi inaugurado no dia 10 do mês findo o serviço eléctrico nas linhas dos tremvias de Gijon.

O desenvolvimento total da rede é de, proximamente, oito quilómetros, distribuídos por três linhas que ligam Gijón com Sorniò, La Calzada, e El Llano.

O serviço é feito por deserto carruagens automotoras sendo cada uma d'ellas da potência de quarenta cavalos.

As carruagens, que foram construídas em Espanha, são de aspecto muito elegante, de tipo semi-convertível.

Nas horas em que o movimento de passageiros é maior, é atrelada á carruagem automotora uma outra, e às vezes duas.

Foi adjudicada a concessão de um tremvia eléctrico em Barcelona, ligando a praça de Fernando Lesseps com a descida de Briz, no bairro de Vallarca, tendo um ramal para a rua do Escurial.

França

A companhia de Caminhos de ferro do Oeste da França foi autorizada a empregar a tracção eléctrica nos comboios entre Paris, gare Saint Lazare, e Argenteuil et Saint Germain-en-Laye.

Estes comboios circularão em vias especiais de forma a serem completamente independentes dos comboios ordinários.

A energia será fornecida por corrente contínua, a 600 volts, procedente de estações transformadoras, alimentadas por corrente trifásica de alta tensão.

Os comboios não poderão ser formados por mais de seis carruagens, medindo, o máximo, cada uma d'ellas, 20 metros de comprimento.

Foi autorizada a abertura à exploração da linha eléctrica de Bordeus a Beychac e Cailleau, na extensão de 13:880 metros.

Allemanha

A linha de Dessau a Bitterfeld vae passar a ser eléctrica. Para essa transformação foi proposto em Camaras um crédito de dois milhões de marcos.

Congresso internacional de caminhos de ferro

Deve ter lugar em Berne, de 3 a 16 de junho do anno futuro, a oitava reunião de Congresso ferroviário.

Entre os varios assumptos que serão discutidos no Congresso, figuram os seguintes:

—Diminuição do numero de juntas nos carris, pelo aumento de comprimento d'estes.—Maximo comprimento que devem ter.—Soldadura das juntas.—Reforço da via em harmonia com o peso das actuaes locomotivas e velocidade nas curvas, sem aumentar proporcionalmente a elevação do carril exterior.—Distancia e superficie das travessas de madeira.—Sua substituição per outros materiaes.—Reforço das pontes metalicas em harmonia com o aumento de peso das locomotivas e velocidade dos comboios.—Processos para a construcção, ventilação e exploração dos grandes tuneis.

Estes são os principaes assumptos a tratar na primeira secção. Cinco são as secções em que está dividido o trabalho a fazer-se nos quinze dias que funcionará o Congresso, formando um total de trinta questões a estudar.



O novo horario. — Começou hontem a vigorar novo serviço de comboios em quasi todas as linhas do paiz.

O complemento da reforma d'horarios realizar-se-há, na rede do Minho e Douro em 20 e na linha da Povoa em 1 de junho.

O nosso horario vae corrigido na conformidade do *statu quo*, n'esta data.

N'esta reforma de horario ha modificações que se tornam de grande importancia para a aceleração dos transportes, especialmente no que se refere ás linhas da Companhia Real.

E' consideravelmente diminuida a demora, no Entroncamento, aos passageiros vindos de Leste; estabelecido um trem entre Torre das Vargens e Badajoz, ligando com o rapido para Madrid, de forma a permittir que este seja aproveitado para os passageiros chegarem até Elvas sem perderem a noite.

O comboio omnibus da Beira Baixa diminuiu 1 hora e 16 minutos da marcha ascendente.

Na linha do Oeste é criado mais um comboio até Caldas, que é de grande conveniencia, não só porque parte de Lisboa pelo meio do dia, como porque desembaraça do maior movimento o das 4 da tarde, que passa, assim, a ter marcha accelerada até Caldas.

Este comboio parte diariamente, como expresso, de Caldas a Lisboa, servindo as principaes estações.

Estação do Barreiro. — Na previsão de grande movimento de cereaes que haverá no verão e outumno proximos, foi autorizado o assentamento de diversas linhas na estação do Barreiro, para facilitar as manobras e a formação de comboios e resguardo de material. Mandaram-se tambem construir mais 900^{m²} de barracões para armazém de trigos.

Essas obras importam em 3:296\$000 réis e estarão feitas até ao fim de julho.

Mandou-se tambem construir nova rete naquella estação.

Estação do Carregueiro. — Foram mandadas construir casas, para habitação do pessoal naquella estação.

Companhia Real. — Por todo este mez deve passar a ser illuminada a luz electrica a estação das Devezas, em Villa Nova de Gaya.

Esta companhia, querendo concorrer com o seu auxilio para alliviar a desgraça dos sobreviventes do terremoto, concedeu transporte gratuito, grande velocidade, nas suas linhas a todos os volumes de roupas e generos de primeira necessidade enviados pela Cruz Vermelha e pelos Fenianos, do Porto, destinados ás localidades associadas.

Valle do Vouga. — No proximo mez de junho serão activados os trabalhos de construcção n'esta linha, no troço entre Albergaria e Aveiro.

Trabalha-se activamente na construcção da nova ponte sobre o Agueda.

Ponta Delgada. — Estão sendo estudadas duas propostas para o estabelecimento de uma linha ferrea entre Ponta Delgada e as Furnas.

Regoa a Lamego. — Já se procedeu à marcação da localidade e espaço ocupado pela estação de Lamego; fica no logar das Lages.

Portimão a Lagos. — Começaram já os trabalhos da primeira empreitada da construcção do ramal que ha de ligar estas duas localidades.

Pedras Salgadas. — E' grande a actividade empregada nos trabalhos no troço de Pedras Salgadas a Vidaço, esperando-se que o assentamento dos carris comece em setembro.

Serviços de banhos. — A venda de bilhetes de ida e volta, chamados de banhos, serviço que se estabelece todos os verões, começou hontem na rede do Sul e Sueste e principia em 15 de junho na da Companhia Real.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta nos mezes de janeiro a julho

Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1908	1907
Animaes vivos.....	188.691	224.007
Materias primas para as artes e industrias	2.379.303	2.276.851
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	439.582	564.015
Substancias alimenticias.....	2.038.393	1.213.339
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	681.577	613.460
Manufacturas diversas.....	463.523	436.108
Taras	10.721	8.992
Total.....	6.201.790	5.366.772

Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1908	1907
Animaes vivos.....	423.833	385.068
Materias primas para as artes e industrias	628.363	593.993
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	83.228	145.296
Substancias alimenticias.....	1.459.977	1.153.879
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	10.294	12.481
Manufacturas diversas.....	197.807	167.753
Total.....	2.503.502	2.458.470



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — Nos termos dos artigos 31.^o e 39.^o dos Estatutos d'esta Companhia, aprovados por Alvará de 30 de Novembro de 1894, são convocados os snrs. Accionistas para se reunirem em Lisboa, na séde social, em Assembleia Geral ordinaria, no dia 7 de Junho proximo futuro ao meio dia.

Ordem do dia: — 1.^o Apresentação das contas respectivas ao exercício de 1908, do relatorio annual do Conselho de Administração e do respectivo parecer do Conselho Fiscal e votação do mesmo parecer sobre essas contas.

2.^o Quaesquer propostas dos snrs. Accionistas, apresentadas segundo a parte final do artigo 38.^o dos Estatutos.

3.^o Eleição de dois vogaes do Conselho de Administração, nos termos do artigo 13.^o dos mesmos Estatutos, podendo ser reeleitos, segundo o mesmo artigo os Administradores que completarem o seu periodo de exercício.

4.^o Eleição de dois vogaes do Conselho Fiscal, nos termos do artigo 24.^o dos ditos Estatutos, podendo ser reeleitos, segundo o mesmo periodo.

Esta assembleia segundo os preceitos do artigo 28.^o dos mesmos Estatutos, compôr-se-lá dos snrs. Accionistas possuidores de 100 ou mais Accções da Companhia.

Para poder tomar parte na assembleia devem as accções nominativas ter sido averbadas até ao dia 7 de maio corrente inclusivé e as accções ao portador depositadas até às 4 horas da tarde do dia 24 do dito mez de maio corrente.

Em Lisboa: na séde da Companhia, no Banco de Portugal, no Banco Lisboa & Açores, no Banco Commercial de Lisboa, no Banco Nacional Ultramarino, no Monte-Pio Geral e no Credit Franco-Portugais;

No Porto: no Banco Alliança e no Banco Commercial do Porto;

Em Paris: nas Caixas do Crédit Lyonnais, na Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, na Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France; no Comptoir National d'Escompte de Paris e no Banque de Paris et des Pays-Bas;

Em Londres: nas Caixas dos Banqueiros Glyn, Hills, Currie & C.º;

Em Berlim e Francfort: nas Caixas do Bank für Handel & Industrie;

Os bilhetes de admissão à Assembleia serão passados pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das Accções averbadas ou dos recibos dos depósitos das Accções depositadas.

A assembleia constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos artigos 32.^o, 33.^o, 36.^o, 37.^o e 39.^o dos Estatutos.

Compagnie Royale de Chemins de Fer Portugais. — *Comité de Paris — Convocation des Obligataires* — MM. les Obligataires de la Compagnie Royale des Chemins de Fer Portugais sont convoqués en Assemblée Générale Ordinaire, savoir :

Les porteurs d'obligations privilégiées de premier rang 3 % et 4 % pour le lundi 21 Juin 1909, à 3 heures de relevée, salle Charras, rue Charras, n.º 4, à Paris.

Les porteurs d'obligations privilégiées de premier rang 3 % (Emission 1886 Beira-Baixa) et 4/2 % pour le jeudi 17 Juin 1909, à 4 heures de relevée, Neue Mainzerstrasse, n.º 39, à Francfort-sur-le-Mein.

Ordre du Jour: — Présentation du rapport du Comité de Paris; Nomination d'administrateurs.

Tous les Obligataires, possédant ou représentant au moins vingt-cinq obligations privilégiées de premier rang, ont le droit de faire partie de l'Assemblée Générale, en déposant leurs titres à l'une des caisses suivantes :

Em Portugal: — Aux caisses de la Compagnie, à Lisboa.

Aux caisses des établissements suivants :

À Lisboa: — Banco de Portugal, Banco Lisboa & Açores, Banco Commercial de Lisboa, Crédit Franco-Portugais et Monte-Pio Geral.

À Porto: — Banco Commercial do Porto et Banco Alliança.

En France: — Aux caisses du Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Aux caisses des établissements suivants :

Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Banque de Paris et des Pays-Bas, Banque de l'Union Parisienne, Comptoir

National d'Escompte de Paris, Crédit Foncier de France, Crédit Industriel et Commercial, Crédit Lyonnais, Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France et Société Lyonnaise de Dépôts, de Comptes courantes et de Crédit Industriel.

À Londres: — Aux caisses de MM. Glyn, Mill, Currie and C.º

En Allemagne: — Aux caisses des établissements suivants :

Bank für Handel und Industrie, Bayerische Bank für Handel und Industrie Breslauer Disconto Bank, Württembergischen Bankanstalt vormals Pflaum und C.º

En Belgique: — Aux caisses de la Banque Liégeoise et de la Caisse Générale de Reports et de Dépôts.

Les cartes d'admission seront délivrées, en raison de ces dépôts, par le Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Dans le cas où l'Assemblée Générale des Actionnaires, convoquée à Lisbonne pour le 7 Juin prochain, ne pourrait pas avoir lieu à cette date, l'Assemblée Générale des Obligataires serait remise à une date ultérieure.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 15 de maio de 1909.

Está consagrado que em cada uma d'estas revistas temos que falar de um novo ministerio.

Ainda no boletim passado assistiamos aos primeiros passos de uma situação politica, e já hoje o *Diário do Governo* nos traz os decretos de outra.

Não apreciamos os factos politicos que se deram no parlamento, logo nos primeiros debates de uma questão levantada *ad ephesius* para armar discussão acalorada. Isso seria entrar no terreno escorregadio da política, que conduz ao lamaçal em que ella se ataca. Desse perigo nos salvamos com a nossa tenaz intransigencia com a teoria de que acima da patria e de tudo está o chamado "novo partido"...

Também é já carpideira inutil lamentar que se passe o tempo n'este afan de derrubar ministerios e fazer ministerios para cahirem.

ACEITEMOS OS FACTOS COMO ELLES SÃO, E TENHAMOS, AINDA, UMA TENEZA ESPERANÇA DE QUE, D'ESTA VEZ, ENTRE UM POUCO DE JUIZO NOS CEREBROS DOS NOSSOS POLÍTICOS DE TODAS AS CORES, DANDO-LHES UM POUCO DE PACIFICAÇÃO DE ESPIRITO QUE SE COMUNICARÁ AO DO PAÍS, JÁ ENFERMO, DESDE MUITO D'UMA EXALTAÇÃO CONTINUA, RESULTADO NÃO DA SYMPATHIA PELA MANOBRA POLÍTICA A QUE ASSISTE, MAS DO TEDIO PELA CONTINUIDADE D'ELLA, E DA FALTA DE ADMINISTRAÇÃO DOS NEGÓCIOS PÚBLICOS.

Um novo ministerio vai começar a ocupar-se dos negócios oficiais; novo em todo o sentido, porque o compõem homens todos elles novos nas cadeiras do poder e porque, no seu conjunto, representam uma nova orientação, o extra-partidarismo, que é a única taboa de salvação que ainda vemos boiar entre as ondas encapelladas das ambicões públicas.

O que se sabe d'esses homens que amanhã começarão o desempenho da sua espinhosa missão é que são todos de uma honestidade intocável, de uma dignidade que se impõe. E já bastante.

FAÇAMOS VOTOS PORQUE SEJAM TAMBÉM DE UMA ENERGIA INTRANSIGENTE E DE UMA RESOLUÇÃO INBALAVEL DE FAZER BOA ADMINISTRAÇÃO.

E SOBRETUDO — QUE OS DEIXEM ADMINISTRAR, COMO O PODEM FAZER, DESDE QUE SE NÃO PREOCUPEM COM COISAS EXTRANHAS QUE LHEM EMBARACEM OS MOVIMENTOS.

REALISOU-SE A ASSEMBLÉA GERAL DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DO MONDEGO, APPROVANDO O RELATORIO E CONTAS E PASSANDO O SALDO DE GANHOS E PERDAS, NA IMPORTÂNCIA DE 23:761\$197 REIS A CONTA NOVA.

A ASSEMBLÉA GERAL DA BEIRA ALTA REUNE EM 19 DO CORRENTE CONFORME O AVISO QUE PUBLICAMOS NO NÚMERO PASSADO.

A COMPANHIA FRANCESA EXPLORADORA DA LINHA DO VALLE DO VOUga FAZ A CHAMADA DA SEGUNDA METADE DO PAGAMENTO DAS SUAS ACÇÕES, 250 FRANCOS POR CADA UMA, DEVENDO O PAGAMENTO EFECTUAR-SE, ATÉ 20 DO CORRENTE, EM LISBOA, NO CRÉDIT-FRANCO-PORTUGUEZ OU EM PARIS NO CRÉDIT FONCIER & AGRICOLE DE L'ALGÉRIE.

A MUDANÇA DE MINISTROS NO PODER EM NADA INFLUIU NO NOSSO MERCADO DE FUNDO.

SE DIFERENÇAS SE DÃO NAS COTAÇÕES D'HODA PARA AS DE HA 15 DIAS SÃO TODAS PARA MELHORIA, E COM BOAS TENDÊNCIAS.

O 3 % QUE FICOU EM FIM DE ABRIL A 39,39, SUBIU PARA 39,45, O

assentamento, e 39,50, o coupon. Os demais fundos públicos seguiram na mesma escala.

Em acções de bancos houve também melhoria.

Para o dia 7 de junho está anunciada a assembleia geral da Companhia Real, devendo o depósito de acções ser feito até 24 do corrente.

Não está ainda distribuído o relatório que será presente a esta assembleia, por isso só no próximo número poderemos tratar de o analysar.

Os cambios melhoraram, ficando hoje a libra a 55260 compra e 55230 venda: o cambio Rio-Londres a 45 5/32 correspondendo a libra, no Brazil, a 135989 réis.

	EM 15 DE MAIO		EM 30 DE ABRIL	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	45 13/16	45 11/16	45 5/8	45 1/2
" 90 d/v	46	—	45 13/16	—
Paris cheque	625	627	627	629
Berlim	256	257	259	258
Amsterdam cheque	—	—	435 1/2	437 1/2
Madrid cheque	930	935	935	940

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	MAIO													
	1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	—
Lisboa: Inscrições de assentamento	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35	39,30	39,30	39,30	39,35	39,45	39,40	—
coupon	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35	39,30	39,30	39,25	39,35	39,40	39,40	—
Obrig. 4 1/2% 1888	21.500	—	—	21.500	21.500	21.500	21.600	21.550	—	21.550	21.500	21.550	—	50.500
4 1/2% 1890 assentamento	—	—	—	50.600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 1/2% 1890 coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 1/2% 1890 assentamento	—	—	56.700	56.700	—	56.700	56.700	56.700	56.500	—	56.700	—	—	—
4 1/2% 1890 coupon interno	56.000	56.000	56.000	56.000	56.200	56.200	56.200	56.200	56.200	—	56.200	56.400	—	—
externo, 1.ª série	65.500	65.500	65.400	65.500	65.600	65.900	65.900	66.000	66.200	66.300	66.500	66.500	66.600	—
3 1/2% 1905	90,50	90,50	90,50	—	90,50	90,50	91,00	91,00	90,50	—	91,00	—	—	—
Acções: Tabacos coupon	—	164.000	—	—	—	—	164.500	164.500	164.500	164.500	164.500	164.500	164.500	—
Banco de Portugal	—	137.000	137.000	—	137.000	—	137.000	137.500	137.500	—	91.200	—	—	—
Banco Commercial de Lisboa	—	—	90.700	—	—	—	—	—	—	115.000	—	115.000	145.500	116.000
Banco Ultramarino	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Banco Lisboa & Açores	84.000	—	—	—	—	—	84.300	—	84.300	—	—	85.100	—	—
Tabacos, coupon	—	62.300	62.200	—	62.300	—	62.300	—	—	—	—	—	—	65.500
Companhia dos Phosphoros	—	—	66.000	62.200	—	—	—	65.500	—	—	6.300	6.300	6.300	—
Companhia Real	—	—	—	62.200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65.500
Companhia Nacional	—	—	—	—	6.300	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. predines 6 1/2%	90.000	90.200	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000	90.200	90.300	90.500	90.700	90.950	91.000	—
5 1/2%	86.500	86.500	—	—	—	—	86.600	86.500	86.600	87.000	86.700	86.900	—	—
Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61.000	—	—	—	—
Companhia Real 3 1/2% 1.º grau	—	71.700	—	—	—	—	—	—	—	—	73.000	—	—	—
Companhia Real 3 1/2% 2.º grau	48.000	48.200	48.300	48.450	48.450	48.400	48.400	48.400	48.350	—	48.500	49.000	49.000	—
Companhia Nacional 1.º série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Atraves d'Africa	85.000	—	—	88.500	88.500	88.500	88.500	—	88.500	—	—	89.000	—	—
3 1/2%, portuguez 1.º série	62,25	62	61,90	61,40	61,95	61,90	62	61,95	61,90	62,30	62,02	62,85	—	—
Companhia Real	—	307	314	315	315	—	—	—	—	—	—	315	—	—
Madrid-Caceres Portugal	140	140,25	—	140,25	—	140	—	139	138	—	137,50	137,50	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	389	397	398,50	399,75	400	399,75	—	—	—	—	399,75	—	—	—
Andaluzes	343	340	335	335	336,25	336,25	—	—	—	—	336,25	—	—	—
Obrig.	343,50	343,50	344	346	344	343,25	—	345	—	350	347	350	—	—
Companhia Real, 1.º grau	229	232	232	232	230,25	229	—	—	231	—	231	234	—	—
Companhia da Beira Alta	296	292	292	293	—	292,75	—	—	—	—	292,75	—	342	—
Madrid-Caceres-Portugal	—	350	—	—	—	—	349	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3 1/2% portuguez	—	62	62	65,25	62,25	62	62,37	62,26	62,50	66,62	62,87	63	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	82,50	82,06	82,93	—	—	82,03	—	82,62	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MÉDIA KILOMETRICA		
		1909		1908		1909	1908	Diferença em 1908-09
		Kil.	Totais	Kil.	Totais			
Portuguesas			Réis		Réis		Réis	Réis
Réde geral	29 Abril	1.073	1.714.989.000	4.073	1.681.222.000	+ 33.767.000	1.598.312	1.571.502
Companhia Real: Vendas Novas	" "	70	32.907.000	70	30.542.060	+ 2.365.000	470.400	436.314
Coimbra a Louzã	" "	29	7.303.000	29	7.194.000	+ 109.000	251.827	248.062
Sul e								

A exposição internacional de transportes de Buenos Ayres

Como já noticiamos, a Argentina para solemnizar as festas da Independencia fará no anno proximo em Buenos Ayres uma exposição ferro-viaria.

O terreno a ocupar pelas instalações mede 180:000 m², dos quais metade é reservado para avenidas e jardins.

O local não pode ser melhor escolhido, pois que é largamente servido por linhas ferreas e tremvias eléctricos; no recinto da exposição serão instalados serviços de correio, telegrapho e telephone.

A exposição será inaugurada em maio e fechará em novembro, e constituirá um interessante elemento para o estudo da industria dos transportes terrestres, visto devem ali encontrar-se reunidos todos os grandes inventos ultimamente conhecidos.



Espanha

Está aberto o concurso durante um anno de projectos de construção para o caminho de ferro de Madrid a Utiel, ou linha directa de Madrid a Valencia.

Traia-se de continuar a construção há tempos interrompida da linha de Estella a Victoria e Durango.

Foram autorizados os estudos de uma linha ferrea secundária de Sádaba a Gallur.

França

Foi autorizada a abertura à exploração da linha de interesse local, de Wasigny a Renneville, na extensão de vinte e tres kilómetros.

Dinamarca

A administração dos caminhos de ferro do Estado vai adquirir trinta e uma novas locomotivas na importancia de 2.420.600 corôas.

Companhia Através d'Africa

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

(Conclusão do n.º 513)

Officinas

A exploração d'uma linha de 449, e em breve, de mais de 500 quilómetros n'um clima devastador como este, carece já d'umas officinas modeladas em condições de se poder tratar simultaneamente de muita cousa. Ora as nossas officinas de reparações, o principal defeito que tem é a disposição das linhas e dos diques, que torna embarracoso o serviço, e não permite manobrar à vontade com os diversos veículos em reparação.

N'uma officina, a sua ordem é importantíssima.

Quando a não haja, perde-se um tempo incalculável, já em falsas manobras, já por se não poder tirar toda a utilidade do trabalho das máquinas.

Organisei um projecto de remodelação das officinas que não penso executar d'uma vez, mas que servirá, para pouco a pouco, e conforme for sendo opportuno, se ir alterando o que existe, em ordem a no fim de alguns annos estar o projecto executado.

V. Ex.º se dignará dizer-me o que se lhe ofereça, tanto sobre o projecto, como sobre a maneira de o levar a efeito.

Uma das cousas que me tem preocupado é a mão d'obra. Os artistas nacionaes exigem salários elevadíssimos; e, quando às vezes mais falta fazem, vão-se embora. O indígena, se em meu entender e pelo que a prática me tem feito aprender, não serve para logares de responsabilidade, taes como machinistas ou chefes de estação, é comtudo muito utilisvel, quando vigiado constantemente, ou em occupações onde lhe seja permitido, sem prejuizo maior, a falta de assiduidade.

Para as artes manuaes tem muitos até aptidões pouco vulgares. Lembrei-me pois de crear artistas indígenas para as nossas officinas; mas artistas bons, que possam substituir os europeus, excepto nos logares de contra-mestres e mestres, porque para isso, não os julgo aptos por falta de capacidade moral.

Os aprendizes das diversas officinas, desde o principio d'este anno que recebem, em numero de 29, instrução diaria durante duas horas. Um amanuense indígena, e que é professor de instrução primaria aposentado, prestou-se a ensinar a ler e escrever aos rapazes, que com vontade e algum aproveitamento frequentam a escola.

O chefe de tracção e officinas organizou um curso nocturno de desenho que é frequentado por oito alumnos.

Persistindo-se n'este caminho, imagino que dentro em alguns annos os aprendizes de hoje serão bons artistas, produzindo trabalho mais barato do que hoje podemos ter.

Os trabalhos feitos nas officinas são já importantes, mas temos limitado, quanto possível, a fazer reparações.

Devido ao acréscimo do movimento postal, foi necessário montar o serviço de ambulâncias postais três vezes por semana.

O Governo destinou a esse fim tres carruagens de terceira classe que tinham vindo para a linha de Malange. Era necessário adaptar essas carruagens ao fim especial a que eram destinadas, o que era pena fazer-se em carruagens novas. Por isso, combinei com o Governo fornecer-lhe as ambulâncias, ficando a Companhia com as tres carruagens novas. E assim se fez, modificando a ambulância que já tínhamos, e transformando duas carruagens de terceira classe que precisavam grandes reparações.

Com esta combinação todos lucraram.

Deixando de ser preciso nos fourgons o compartimento destinado ao correio, à medida que estes veículos foram entrando em reparação, modifiquei-os estabelecendo n'elles retretes, que até aqui não havia nos comboios, o que era manifestamente digno de reparo.

Nos tectos dos diversos veículos comecei a empregar o fibrocimento em grandes chapas, substituindo o zinco.

É cedo, por ora, para dizer do resultado da experiência.

Exploração da linha de Malange

O resultado da exploração d'esta linha durante dez meses já nos dá a medida da intensidade do seu tráfego.

Desde que cessou o transporte de material para o resto da construção, o ter comboios diários n'aquela linha é um luxo, que bem se pode classificar de criminoso, em face das precárias condições económicas do paiz.

Tres comboios ascendentes e tres descendentes, por semana, é mais que suficiente.

Parece-me que sobre esta base é que deve ser feito o contrato definitivo para a exploração d'esta linha, caso tenha de se fazer. Vae n'isso mais o interesse do Estado que o da Companhia; mas os interesses do Estado são de todos nós, e a todos cumple zelar por elles.

Serviço telegrapho-postal e alteração de tarifas

Com prazer registo que ao actual Governador da Província preocupa muito tudo o que possa concorrer para fazer sair a Província de Angola do marasmo em que ha annos se encontra; e que um dos elementos com que não pode deixar de contar como primacial, no que respeita aos distritos de Loanda e Lunda, é com o caminho de ferro.

É meu empenho tornar bem palpável o erro em que muita gente está, ou finge estar, de que à Companhia é indiferente que o caminho de ferro tenha muito ou pouco tráfego.

Tem-se afirmado isso por varios modos e feitos na imprensa, mas até hoje ainda não vi um facto comprovativo d'essa asserção.

Tres assumtos estão hoje em estudo e que provavelmente serão resolvidos com o carácter provisório, afim de mais tarde o Governo e a Companhia resolverem o que accordarem de melhor.

1.º—Aproveitar o material e pessoal do caminho de ferro, para o serviço telegrapho-postal da Província, suprimindo as actuais estações que o Governo tem ao longo da linha, e que mais servem para prejudicar os serviços, do que para os facilitar.

Hoje, quasi todo o serviço oficial, que é gratuito, é feito pela nossa linha, como mais segura e rápida. O serviço particular não vem pelo mesmo sitio, porque a tarifa é bastante elevada.

Estuda-se uma organização de serviços que satisfaça melhor às necessidades publicas e particulares, e que fique menos dispendiosa.

E a forma de a levar a efeito será por um contracto entre o governo da Província e a direcção técnica da Companhia, contracto *ad referendum*.

2.º—A crise do alcool é em grande parte devida à concorrência desordenada que entre si fazem os agricultores. O remedio radical era constituir-se em companhia ou associação que tivesse por fim a venda do producto, o pagamento do imposto, e regular d'um modo generico tudo que interessasse à cultura da canna e fabrico de aguardente ou assucar.

A título de ensaio pensa-se na forma de permitir á aguardente de Ambaca vir para Loanda, servindo isso de base fundamental para a organização da sociedade.

Se isso se conseguisse, era de grande alcance económico para o futuro. E não será por parte do caminho de ferro de Ambaca que a ideia deixará de viver. Estudado o assumpto com boa vontade, e havendo transigencia de parte a parte, tenho esperanças de que se poderá chegar a uma solução satisfatória.

E como o desenvolvimento da Província só é possível baseando-se no espirito associativo, a que nós os portugueses somos tão avessos, é do maximo interesse não perder o ensejo, de quasi obrigar a associar-se, quem só n'isso pôde achar a salvação d'uma eminente ruina.

3.^o—A industria de criação do gado bovino pôde e deve desenvolver-se muito na região para além de Ambaca.

E preciso porém encaminhal-a, pois o que existe é tudo quanto se pôde imaginar de mais primitivo e rudimentar.

Facilitar a selecção dos reproductores, obrigando a castrar na edade propria a maior parte dos machos; difficultar a vinda para o talho de vacas boas reproductoras e ás vezes em gestação, são causas que se podem auxiliar com as tarifas do caminho de ferro.

O estudo está feito, e o ensaio em breve se começará.

Terrenos pertencentes à Companhia

ENSAIOS AGRICOLAS

Julgo de toda a conveniencia que se proceda á demarcacão dos terrenos, que, segundo o contracto, pertencem á Companhia.

Tenho varias vezes insistido n'isso, mas ainda não encontrei da parte dos governos da Província senão boas palavras.

O fallecido governador Eduardo Costa ainda ordenou que essa demarcacão se fizesse a partir da estação da Barraca.

Assim se fez em 30 kilometros, porque a Companhia o fez; mas limitou-se tudo a abrir as extremas, pois que por parte do Governo ninguem até hoje quiz fazer caso d'isso.

De quem é a culpa?

De todos, e de ninguem.

Somos portugueses e estamos em Africa, duas causas poderosas para deixar tudo para... amanhã.

E minha opinião que á Companhia corre o dever de dar o exemplo, iniciando algumas culturas que não carecem de cuidados permanentes, taes como, a plantação de borracheiras, de sisal e outras plantas textis; e até mesmo, de acordo com o governo da Província, podia fazer a cultura do algodão e do tabaco, em pontos escolhidos para campos experimentaes e de ensinamento, sendo a parte technica confiada aos agronomos officiaes.

Pela minha parte, já no anno passado comecei a fazer algumas plantações de sisal e borracha Maniolit junto á linha, trabalho em que se dispenderá uma insignificancia.

Podia fazer-se tanta cousa, se houvesse boa vontade, boa harmonia e mais crença no futuro! Ha tanta força perdida, tanta energia desaproveitada que causa pena não a sabermos utilizar no interesse geral, e no dos individuos que a isso se propozessem.

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS:

Tendo examinado com toda a attenção os livros da Companhia e os documentos que lhe dizem respeito, encontramos tudo na melhor ordem e devidamente escrcripturado.

Apreciando devidamente os esforços do vosso Conselho de Administração, para conseguir collocar a nossa Companhia em condições de poder desempenhar o papel para que foi creada, e esperando que d'estes esforços se colherão os melhores resultados para nós, para o paiz e para a província de Angola, somos de parcer.

1.^o—Que deis a vossa approvação aos actos do mesmo Conselho, minuciosamente apresentados no relatorio, e que o releveis de não ter dado execucão completa a algumas das resoluções tomadas na ultima assembleia geral, em vista das circumstancias que posteriormente se deram, devidamente comprovadas.

2.^o—Que approveis com o devido louvor o relatorio e contas que vos foram distribuidas.

Porto, 31 de Outubro de 1908.

O Conselho Fiscal :—Domingos Cândido d'Almeida Ribeiro, Augusto Allão de Sá Gavião Pessoa, Guilherme Gama, José Augusto Monteiro e José Eduardo Ferreira Pinheiro.

Fazem

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Viagens de recreio—Do Porto e Campanhã a Barcellos, Viana, Ancora, Caminha, Valença e Braga

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, vendidos unicamente nos domingos e dias santificados, durante os meses de maio a outubro de 1909.

Preços (incluindo o imposto de sello):
Do Porto a Barcellos, 1.^a classe, 1\$200; 2.^a, 800; 3.^a, 600; a Viana, 1\$600, 1\$300, 900; a Ancora, 1\$900, 1\$500, 1\$000; a Caminha, 2\$100, 1\$600, 1\$100; a Valença, 2\$600, 2\$100, 1\$500; a Braga, 1\$900, 700.

De Campanhã a Barcellos, 1.^a classe, 1\$100; 2.^a, 700; 3.^a, 500; a Viana, 1\$500, 1\$200, 800; a Ancora, 1\$800, 1\$400, 900; a Caminha, 2\$000, 1\$500, 1\$000; a Valença, 2\$500, 2\$000, 1\$400; a Braga, 1\$200, 800, 600.

Nota — A Companhia Carris e Ascensor do Bom Jesus, de Braga, vende, n'estes dias, bilhetes de ida e volta, entre o campo de Sant'Anna e Bom Jesus, ao preço de 200 réis cada bilhete, incluindo o transporte no elevador.

Condições:—Os bilhetes para as estações de Barcellos, Viana e Braga são válidos: Para a ida, pelos comboios para que forem vendidos; para a volta, no mesmo dia da venda. Os bilhetes para as estações de Ancora, Caminha e Valença, são válidos: Para a ida, pelos comboios para que forem vendidos; para a volta, no mesmo dia da venda e no dia seguinte a este. Os bilhetes só tem validade para as estações n'elles indicadas. A ida deverá o passageiro apresentar, quando lhe fôr exigido, as duas partes do bilhete, ida e volta. Será considerado sem valor todo o bilhete encontrado fóra das condições 1.^a, 2.^a, 3.^a e 4.^a. Quando este caso se dê, terá o passageiro que pagar a importancia do seu logar pela tarifa Geral.

O passageiro que ocupar um logar de classe superior á indicada no seu bilhete, pagará a diferença de classe, segundo os preços da tarifa geral, quer o caso se dê á ida, quer á volta. Estes bilhetes não dão direito ao transporte gratuito de bagagem registrada. Nos dias em que forem anunciados outros serviços especiais, não se venderão estes bilhetes para os pontos onde se estabeleçam esses serviços. Ficam em vigor as condições da tarifa geral em tudo que não seja contrario ao que se estipula no presente.

Fazem

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Caminho de Ferro do Vale do Tamega

Empreitada H — Construcção de uma officina de reparação e montagem de material na Livração

No dia 19 de maio de 1909, pela uma hora da tarde, se haverá proceder, perante a direcção d'estes caminhos de ferro e na sua sede n'esta cidade, ao concurso publico para a adjudicação da empreitada de construcção acima referida.

O deposito provisório para ser admittido como licitante será de 32\$000 réis e poderá ser feito até ás tres horas da tarde da vespera do concurso, na thesouraria da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

O definitivo, que deverá ser feito na mesma thesouraria, será de 5 % do preço da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo os concorrentes enviar a esta direcção, em carta fechada, as suas propostas, acompanhadas do recibo do deposito provisório e do atestado de capacidade do individuo que se propõe dirigir os trabalhos; entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

As condições de arrematação, caderno de encargos, bem como as restantes peças annexas, podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã ás tres da tarde, no serviço de construcção d'esta direcção, em Campanhã, rua de Pinto Bessa n.^o 60, e na secretaria da 1.^a secção, na Livração.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de madeira diversa

No dia 17 de maio de 1909, 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 madeira diversa.

As condições estão patentes 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 no dia do concurso servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.

Deseja-se entrar en negociações para a exploração de uma patente de invenção relativa a um novo processo, muito efficaz para a conservação da madeira, augmentando-lhe a duresa e a tenacidade.

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

AGENDA DO VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

BILBAU **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto, cozinha esmerada. Sucursal na Ilha de Chacarrilla-Mendi. — Proprietário, Félix Núñez & C.º

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MAFRA **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1.500 reis por dia a 1.550. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

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

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

SETUBAL **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todt, em frente do teatro: sítio central; belas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diária 1.500 a 2.500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuva de Juarez.** — Agente internacional de aduanas y transportes.

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

COMPANHIA REAL			PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Lisboa-R.	Sacavém	Lisboa-R.	Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	Lisboa	Evora	Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa	Regoa	Barca d'Alva	Regoa	
9 15	9 29	9 40	7 5	7 49	9 27	10 11	2 37	4	6	10 46	6	10 24	8 21	3 55	10 25	4 30	8 58
9 28	9 42	10 10	7 53	8 36	10 29	11 12	8 10	9 54	3 40	8	3 25	5 55	1	7 50	Vila Real	Porto	
4	4 14	4 29	6	6 43	4 47	5 20	9 30	9 34	—	5 20	11 55	11 35	6 30	7 50	Pedras Salgadas	Porto	
5 40	5 54	6 20	6 47	7 29	5 34	6 18	7 32	12 37	1 55	6 53	8	3 55	5 20	7 50	Moura	Lisbon	
11 25	11 39	12	8 27	9 11	7 4	7 48	7 30	2	4 55	11 36	5 20	2 55	8 30	5 20	Figueira	Lisboa	
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os ●	—	—	9 51	10 35	7 57	8 41	4 16	2 46	—	—	● 7 25	○ 3 35	○ 7 15	● 7 25	○ 3 35	○ 3 35	
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	Lisboa-R.	Povoa	Lisboa-R.	Lisboa-R.	Figueira	Caldas	Lisboa	Villa Real	Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa	Regoa	Barca d'Alva	Regoa	
5 30	6 5	5 20	9 51	10 49	7 36	8 34	12 45	6 15	3 55	9 45	6	12 30	5 10	6	10 25	4 30	8 58
7	7 28	7 25	11	11 58	1 15	2 13	Amieira	Figueira	Amieira	12 30	12 30	4 45	6 30	8	12 30	Vila Real	Porto
7 40	8 15	8 16	4 40	11 51	1 10	5 37	4 40	5 1	3 55	4 16	5 20	6 53	—	5 20	Pedras Salgadas	Porto	
10 10	10 38	8 49	11 51	11 16	5 37	6 58	5 54	6 15	4 55	5 10	6 20	7 16	6 40	6 20	Porto	Porto	
11 30	11 58	10 50	12 30	1 28	5 37	2 38	8 20	3 41	7 34	7 55	5 20	5 4	—	5 20	Pedras Salgadas	Regoa	
1	1 28	12 10	12 36	2 38	7 15	7 54	1 50	12 24	2 46	3 21	6 20	6 40	6 30	6 20	Porto	Porto	
2 30	2 58	1 40	9 22	12 30	1 53	—	11 36	12 13	10 40	11 15	6 20	7 16	7 30	6 20	Vila Viçosa	Regoa	
4 52	5 20	3 10	9 22	1 10	5 15	3 36	1 10	2	6 35	7 16	8 50	9 27	—	8 50	Vila Real	Regoa	
5 24	5 56	5 31	9 22	6 25	8 21	7 23	11 36	7 31	7 51	8 32	—	—	—	—	—	—	
7	7 28	7 40	8 6	6 25	8 21	7 23	1 10	2	6 35	7 16	8 50	9 27	—	—	—	—	
8 30	8 58	9 10	9 22	5 35	7 15	7 16	6 49	7 31	7 51	8 32	—	—	—	—	—	—	
10	10 28	10 40	11 6	10 32	7 10	9 10	8 50	9 27	—	—	—	—	—	—	—	—	
12 30	1 5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Mais os de Cascaes, excepto os ●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Entre	Lisb-R.	Entrone	Setil	Espinho	Albergaria	Espinho	Porto	Porto	Porto	Porto	Porto	Porto	Porto	
6 15	7 15	6	10	12 56	5 40	7 2	8 30	11 10	6 25	7 1	2 20	3 47	5	6 28	Modivas	Porto	
8 10	9 3	8	9 46	8 56	9 32	—	9 50	9 50	2 35	5 45	○ 5 57	○ 7 16	4 18	○ 5 27	Porto	Porto	
9 10	9 46	8 56	9 45	10 38	9 15	10 5	9 45	3 18	8 50	2 40	9 45	11 14	7 36	9 9	Vizeu	St. Comba	
9 45	10 40	11 16	11 16	11 16	9 56	10 32	1 46	12 26	2 45	12	11 30	11 51	12	11 35	5 15	7 23	
10 45	11 52	10 50	11 52	11 22	11 16	11 16	5 30	11 16	5	10 50	1 46	2 31	3 21	11 15	1 30	6 28	
12 15	1 22	11 26	12 2	1 22	1 19	1 19	7 20	1 47	9 39	3 44	7 20	7 16	4 18	7 25	7 35	7 30	
1 40	2 16	12 15	12 15	2 16	1 50	2 54	1 45	8 35	4 15	7 4	8 30	8 47	8 20	8 45	8 45	8 50	
1 45	3 10	2 26	3 2	3 15	4 19	4 15	4 15	10 28	11 50	3	8 30	12 10	2 5	7 32	7 32	7 32	
1 50	4 40	3 56	4 32	4 47	5 37	5 20	5 20	6 34	5 58	8 37	9 45	11 14	7 36	9 9	6 38	6 38	4 41
6 10	6 10	6 26	6 2	6 16	7 5	7 5	7 20	9 2	8 11	9 7	7 25	8 47	8 20	7 35	7 35	7 35	7 35
6 15	6 46	6 15															



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

2.º ADDITAMENTO Á TARIFA ESPECIAL B – GRANDE VELOCIDADE

BILHETES DE ASSIGNATURA

(Approved por despacho ministerial de 4 de Maio de 1909)

DESDE 15 DE MAIO DE 1909

I

Assignaturas trimestraes, semestraes e annuaes

BASES

Preços da assignatura

Entre as estações abaixo designadas	Por 3 meses			Por 6 meses			Por 1 anno		
	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Lisboa e Barreiro A	16.000	13.500	9.000	24.500	20.500	13.500	37.000	31.000	20.500

II

Assignaturas mensaes no periodo de 1 de Julho a 15 de Novembro

Preços por classes

Entre as estações abaixo designadas	1.ª	2.ª	3.ª
Lisboa e Barreiro A	6.000	5.000	3.600

Subsistem as mesmas condições da Tarifa especial B, de 24 de Novembro de 1891.

Lisboa, 6 de Abril de 1909.

Expediente n.º I:375.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.