

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

11.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

NUMERO 515

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

Engenheiro-consultor

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

Redactor efectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Proprietário-diretor

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exercito

Collaborador efectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro.

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

LISBOA, 1 de Junho de 1909

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

## ANEXO D'ESTE NUMERO

Companhia Real — Tarifa P. 4 (Bilhetes d'excursão).

## SUMMARIO

Paginas

Estatística de 1907 das linhas do Minho e Douro, (conclusão) por J. Fernandes de Souza.....	161
O horário do "Sud-Express",.....	162
Tarifas de transporte.....	163
Viagens no País.....	164
Uma excursão a Traz-os-Montes, por Mello de Mattos.....	164
André Leproux.....	166
A propósito do Cincocentenario — LX.....	167
Excursão de engenheiros.....	167
Notas de viagem — Londres — Como se pode lá ir — «tub» — «bus» — «auto» — Sempre a apitar — Hoteis e casas de hospedes.....	167
Os tremvias nos Estados Unidos.....	168
Automobilismo — Portugal — Espanha — França — Inglaterra — Turquia.....	169
Os caminhos de ferro peruvianos.....	169
A substituição de uma ponte em 68 minutos.....	170
Tracção eléctrica, — Espanha — Belgica — Argentina.....	170
Publicações recebidas.....	170
Linhos portuguezas — Estação fluvial de Setúbal — Ramais municipaes — Igreja — Montemor-o-Novo.....	170
Linhos estrangeiras — Espanha — Argentina.....	171
Comércio português.....	171
Companhia dos Caminhos de ferro do Norte de Espanha.....	171
Assembleia da Companhia Real.....	171
Para o Ribatejo.....	172
Parte financeira.....	172
Carteira dos Accionistas.....	172
Boletim Commercial e Financeiro.....	172
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	173
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis.....	173
Companhia da Beira Alta.....	174
Avisos de serviço.....	175
Arrematações.....	175
Agenda do Viajante e Horário dos comboios.....	176

## Estatística de 1907 das linhas do Minho e Douro

(Conclusão)

Pequena velocidade.— O movimento de mercadorias em pequena velocidade nas linhas do Minho e Douro foi, em 1907, de 526.046 toneladas que deram logar ao rendimento de 678.038\$832 réis, mais 42.222\$437 de diversos.

Avultam nesse movimento as seguintes mercadorias:

Vinho e derivados.....	75.538	toneladas
Madeiras.....	31.597	"
Toros.....	51.422	"
Materiais de const.º (incluindo a lousa)	35.501	"
Cereais e farinhas .....	46.240	"
Comestíveis e especiarias.....	18.937	"
Carvão mineral .....	24.493	"
Metais .....	17.464	"
Taras .....	16.977	"
Sal .....	10.955	"
Legumes .....	9.723	"
Minérios .....	5.874	"
Objectos manufacturados .....	7.086	"
Petroleo .....	3.729	"
Azeites e óleos .....	8.208	"
Adubos e estrumes .....	4.341	"
Frutas .....	5.488	"
Diversas mercadorias .....	96.829	"
Lã, linho e algodão.....	5.374	"
Gado grosso.....	11.224	cabeças
" meudo.....	39.789	"

O movimento de expedição e recepção das principais estações foi o seguinte:

	Expedição	Recepção	Total
Alfandega .....	125.296	93.943	219.239
Campanhã .....	54.483	82.776	137.259
Campanhã (transito).....	62.499	55.794	118.293
Trofa .....	13.496	2.485	15.981
Trofa (transito).....	11.847	39.337	51.184
Braga .....	14.141	34.646	48.787
Regoa .....	24.792	24.893	49.684
Tua .....	1.485	3.801	5.286
Tua (transito).....	20.181	14.090	34.271
Vianna .....	16.960	11.866	28.826
Villa Real .....	5.817	14.422	20.239
Rio Tinto .....	5.636	11.882	17.518
Barcellos .....	7.936	10.390	18.326
Valença .....	2.977	5.549	8.526
Valença (transito) .....	1.598	15.836	17.434
Vallongo .....	18.626	4.146	22.772
Cahide .....	8.928	8.588	17.516
Pocinho .....	8.389	8.980	17.369
Barca de Alva .....	5.695	3.543	9.238
" " (transito) .....	7.975	5.801	13.776
Famalicão .....	9.445	5.580	15.025

Como se vê, a mercadoria que mais avulta no tráfego do Minho e Douro é o vinho e derivados. Das 72.877 toneladas expedidas, cerca de 32.300 são da região duríense além de Barqueiros e destas 13.707 da estação da Regoa. Depois da Regoa merece menção o Pinhão com 6.203 toneladas, Trofa-transito com 6.308, Villa Meã com 4.145, Porto-Alfandega com 2.243.

A expedição de aguardente, incluída na do vinho e derivados, sobe a 1.345 toneladas, sendo 411 de Campanhã.

Os toros de pinheiro com 51.421 ton. proveem principalmente da Trofa 10.210, de S. Bento 5.066, de Vallongo 3.069.

No gado convém mencionar em Valença 5.156 cabeças de gado grosso e 13.075 de meudo, sendo a maior parte transito.

O número de toneladas que passaram entre estações consecutivas e que define a importância do tráfego foi:

### Troco commun:

Entre Alfandega e Campanhã.....	219.239	toneladas
» Rio Tinto e Ermezinde.....	408.542	"

### Linha do Minho:

Entre Ermezinde e S. Romão.....	206.038	"
» Trofa e Famalicão .....	140.024	"
» Nine e Arentim .....	52.464	"
» Nine e S. Bento.....	70.589	"
» Darque e Vianna .....	46.855	"
» Vianna e Montedor.....	25.539	"
» S. Pedro e Valença .....	25.960	"

### Linha do Douro:

Entre Ermezinde e Vallongo.....	244.478	"
» Moledo e Regoa.....	161.889	"
» Regoa e Bragança .....	98.618	"
» S. Mamede e Tua.....	81.633	"
» Tua e Alegria .....	43.326	"
» Almendra e Barca d'Alva .....	23.015	"

*Linha do Corgo:*

Entre Regoa e Tanha.....	25.832 toneladas
» Villa Real e Abambres .....	5.552 »
» Villa Pouca e Pedras Salgadas .....	4.267 »

O rendimento bruto kilometrico, proveniente da pequena velocidade, foi o seguinte :

*Troço commun:*

Alfandega a Ermezinde.....	7:568\$000 réis
----------------------------	-----------------

*Linha do Minho:*

Ermezinde a Nine.....	2:867\$000 réis
Nine a Vianna.....	989\$000 »
Vianna a Valença .....	491\$000 »
Média de Ermezinde a Valença.....	1:145\$000 »
Ramal de Braga .....	889\$000 »

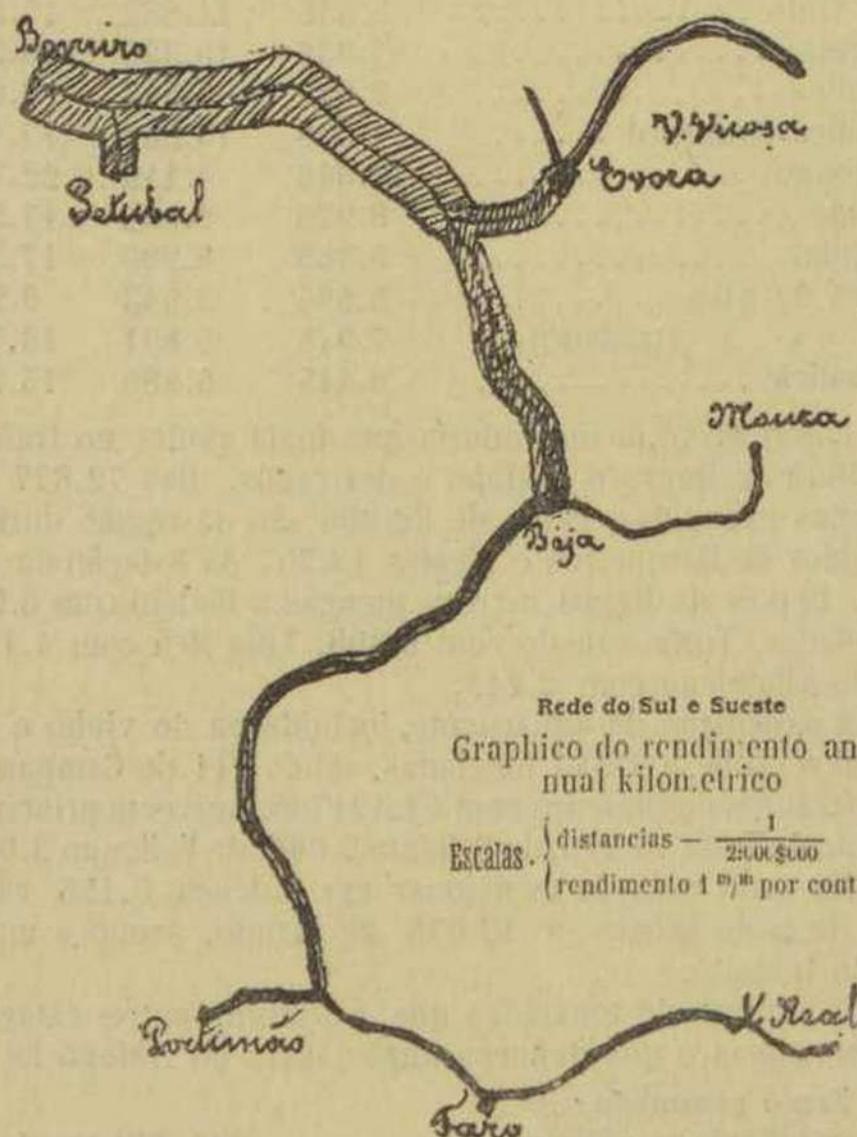
*Linha do Douro:*

Ermezinde à Regoa .....	3:425\$000 réis
Regoa a Tua.....	1:515\$000 »
Tua a Barca d'Alva.....	611\$000 »
Média de Ermezinde à Barca d'Alva .....	2:181\$000 »
Linha do Corgo.....	355\$000 »

O percurso médio geral foi de 71,5 kilometros, sendo de 155,1 na linha do Douro e 52,4 na do Minho.

A tarifa média, liquida de impostos, foi de 16,48 réis.

Os rendimentos kilometricos indicados acima são captivos de imposto.



Confrontando estes dados com os do Sul e Sueste para o mesmo anno, chega-se aos seguintes resultados:

	S. S.	M. D.
Mercadorias p. v. ....	414.848 t.	532.436 t.
Receita captiva d'impostos. ....	769:6075470	720:2615305
Percorso médio.....	134,7 km.	71,5 km.
Tarifa média (liquida d'impostos) .....	12,8 rs.	16,48 rs.

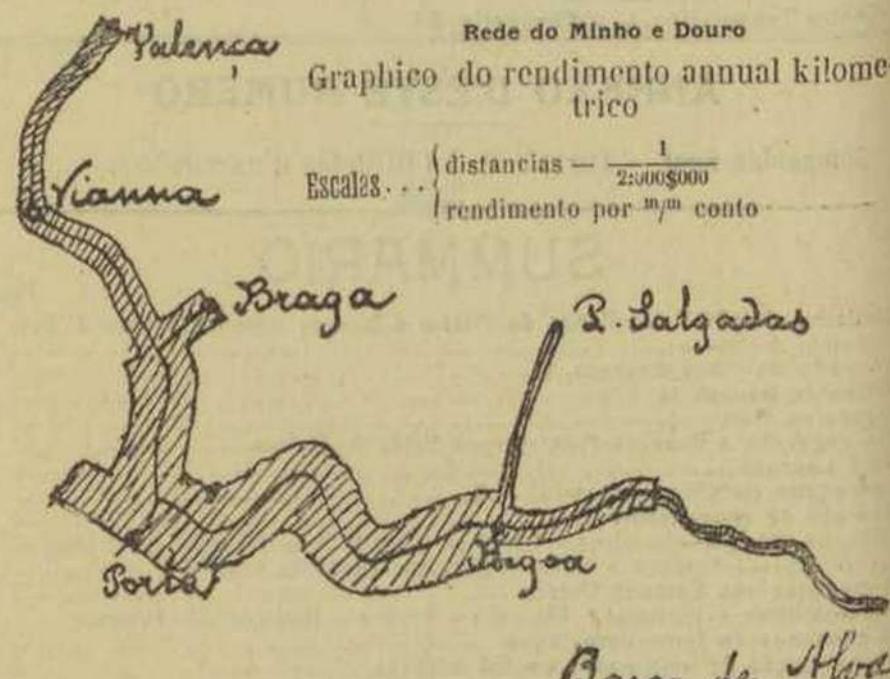
A extensão da linha do Sul até o Algarve explica o seu maior percurso médio, assim como a inferioridade da sua tarifa média se justifica pela considerável tonelagem de adubos e minérios e pelos máximos cobraveis estabelecidos para a mercadoria do Algarve.

Convém agora reunir os diversos elementos de tráfego das linhas do Minho e Douro num resumo que dê ideia da sua importância.

Segundo a recapitulação geral, com que finda a estatística, os rendimentos kilometricos médios, captivos de impostos, são os seguintes:

Porto a Valença .....	133 kilometros	5:1395270 réis
Ramal d'Alfandega.....	4 »	7:0115762 »
» de Braga .....	15 »	3:7805401 »
Linha do Douro .....	191 »	4:1695409 »
Linha do Corgo.....	42,8 »	1:1145923 »
Média geral .....	385,8 »	4:1795520 »

O rendimento do troço commun até Ermezinde é de cerca de 18 contos por kilometro; mal se comprehende



de pois como não foi prevista a segunda via ao fazer as expropriações e obras de arte.

Os resultados da estatística são bem elucidativos para pôr em relevo a importância das linhas do Minho e Douro, cujo tráfego é considerável, apesar de faltarem muitas linhas e estradas affluentes e a testa marítima em Leixões. Tudo quanto se faça para completar rapidamente o plano das linhas da região nos principaes lineamentos terá compensação segura no accrescimo das receitas.

A execução typographica da estatística que temos analysado é primorosa, fazendo honra á typographia dos Caminhos de ferro do Estado.

E' para desejar que nos annos futuros sejam os mapas numericos acompanhados de graficos relativos ao numero de passageiros, de toneladas, de mercadorias e de rendimento e bem assim á tonelagem de algumas das principaes mercadorias, ficando assim completo esse trabalho tão proficientemente iniciado.

Os graficos que esboçámos rapidamente dão ideia da importância relativa do tráfego em cada linha e ramal.

J. Fernando de Souza.

## O horario do "Sud-express,"

Está resolvido o assumpto e perdidas todas as esperanças de se conseguir o enorme e indispensável melhoramento para o porto de Lisboa, que produziria o seu desenvolvimento a fazer-lhe vincular o titulo que, pelas suas condições geographicas, tem de Caes da Europa.

Oppõem-se a isso os nossos queridos vizinhos da Espanha, na entidade da poderosa Companhia do Norte, qual, por nossa desgraça topographica, irremediavel por longos annos, temos que ser dependentes.

Ao que nos consta de boa fonte, a conferencia de Salamanca, entre as direcções de todas as linhas interessadas no tráfego Paris-Lisboa resolveu pela impossibilidade de se mudar o horario do Sud-express para a partida de Lisboa e de Paris á noite e a chegada de manhã.

Inuteis foram as tentativas da Companhia Real, inutil o parecer favorável de todas as pequenas companhias entre Lisboa e Medina; o Norte de Espanha, o grande polvo

que estende os seus tentáculos desde Hendaya a Madrid e desde a Corunha a Zaragoza, não nos deixa passar de dia na sua linha, nos 433 quilómetros que vão de Medina à Fronteira.

Antes de mais nada é bom gravar aqui o nosso reconhecimento não só aos esforços da Companhia Real Portuguesa mas ainda ao acordo e mesmo à boa cooperação das que se lhe seguem.

A Beira Alta, uma companhia de pobres recursos, com uma linha em que o *Sud-express* é, pôde dizer-se, um encargo que se agravia sendo o serviço feito de noite, não pôz obstáculos à realização do grande melhoramento. A de Salamanca à Fronteira foi mais além, defendendo-o pela voz auctorizada dos seus delegados; a de Salamanca a Medina, apesar das suas ligações com o Norte, reconhecia a vantagem da mudança e defendia-a também.

São companhias pobres mas que tem a coragem do sacrifício para melhorarem as condições do serviço que prestam ao público.

Foi a do Norte que opôz o seu *non possumus* — Impossível vencer esse obstáculo que previramos sempre, como o fizemos ver no relatório que aqui publicámos.

Assim, em lugar da rapidez d'aquele comboio nos pôr a 46 horas de Londres, ficaremos a mais 9 horas da capital ingleza ou melhor mais de 20 horas de diferença, porque a noite passada em Lisboa também deve contar-se.

Não bastava já a morosidade do serviço e a carestia da sobretaxa no percurso Hendaya-Medina, superior às de todas as outras linhas que entram na combinação.

Porque, realmente é no trajecto do norte de Espanha que o comboio de luxo é mais caro e mais moroso.

Daremos a prova:

Paris a Irun 820 quilómetros em 10<sup>h</sup>46<sup>m</sup> por 15,60 francos; é a velocidade commercial de 76 quilómetros e o preço de 0,023 francos por quilómetro.

Irun Medina 431 quilómetros em 9<sup>h</sup>49<sup>m</sup> por 26,15 pesetas, equivalente a 23,80 francos; é a velocidade de 44 quilómetros(!) incompletos e o preço de 0,055 francos por quilómetro.

Medina à França 202 quilómetros, em 4<sup>h</sup>40<sup>m</sup> por 13,75 pesetas ou 12,50 francos; é a velocidade, em duas companhias pequenas, de 43 quilómetros e o preço de 0,062 por quilómetro.

Fronteira a Lisboa, 441 quilómetros em 9 horas por 43,45 réis ou 21,90 francos; é a velocidade de 49 quilómetros e o preço de 0,049 francos por quilómetro.

E confessemos que o que mais nos desanima é não haver meio, por muito tempo, de cortar esta contrariedade. Estamos manietados pela companhia do Norte, temos que sujeitar-nos.

O erro, o grande erro, da linha do Oeste de Espanha não ter tido por terminus a estação de Leon, ficando, em Astorga sempre subsidiaria da companhia do Norte, custas agora não termos meio de ligar com a França sem passar sobre as linhas d'aquele Companhia. Se assim não for, ter-se-hia construído em via larga uma linha de Lion à Hendaya, como se construiram em via estreita as de La Robla a Bilbau e d'ahi a São Sebastião.

Para nos libertarmos do jugo que nos opprime só muito tarde o poderemos fazer, quando a linha do Canfranc se construir; mas essa está ainda demorada infelizmente para nós.

Contentemo-nos, pois, com a carruagem directa que nos consta ficou combinado começar a circular brevemente entre Lisboa e Hendaya, e, lavrando aqui o nosso protesto, façamos com elle ver que se Portugal não presta ao trânsito internacional de passageiros as commodidades e os serviços que a sua posição geographica e os progressos da sua industria ferroviaria poderiam facultar-lhe, é porque entre o nosso paiz e a Europa... interpõe-se a Espanha, ou simplesmente o Norte de Espanha.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

**Combinada P. 4 grande velocidade (P. 5 do Minho e Douro).** — Começa hoje a vigorar uma reforma desta tarifa que vigorava desde 1892, e portanto tinha já os seus 17 anos de idade.

Quando, então, essa tarifa apareceu, representava um tão largo melhoramento, tão boa impressão fez no espírito de todos que tiveram conhecimento do projecto, que o proprio titular das obras públicas, o sr. João Franco, estando no Alcaide, mandou dali a sua approvação, em telegramma, não querendo demorar um dia a implantação de um serviço tão benefico para o publico.

Encontra-se esse facto registado no nosso numero de 16 de novembro de 1901, a pagina 343.

Foi então anunciada por luxuosos cartazes illustrados com vistas do paiz, e propunha-se serem feitas della traduções em espanhol e francez, para lhe ser dada a maior publicidade. Estas traduções, porém, nunca se fizeram.

Agora que uma nova edição vem relembrar este serviço, ocorre sugerir a publicação de um novo cartaz illustrado, visto que o antigo se acha esgotado de ha muito, e que se torne efectivo aquelle proposito, fazendo-se tambem uma tradução em inglez, para lhe ser dada a mais larga publicidade no Reino Unido e na America do Norte, enquanto que da edição espanhola se deveria, em nosso parecer, mandar uma grande, muito grande, quantidade para a Argentina e outras repúblicas da America do Sul.

A nova edição em pouca altera as condições existentes, sendo os preços os mesmos.

A antiga condição de que o bilhete só estaria à disposição do requesitante desde uña semana depois da data do pedido, e ali se conservaria durante outra semana, desapareceu. D'oravante o bilhete estará à disposição até que seja pago o seu custo, o que em verdade, é uma vantagem para o publico.

A rête em que os bilhetes são válidos e da qual já ha annos tinham sido suprimidas as linhas das fronteiras a Salamanca, companhia que saiu da combinação, foi ampliada com todas as novas linhas ou ramaes que tem sido abertos à exploração nas rês combinadas.

Na condição 4.<sup>a</sup> não se cita Villa Real de Santo António entre as estações pelas quaes podem entrar passageiros; crêmos, porém, que será considerada estação de fronteira, e já o tem sido, sabemol-o, para a concessão de bilhetes d'este genero a excursionistas que atravessam o paiz.

Também não se estipula na tarifa que os excursionistas indo de Lisboa a Cintra poderão regressar a Lisboa e mais tarde seguir pela linha do Oeste para Caldas, Batalha, etc., o que representa que entre Lisboa R e Cacem farão tres percursos; e não obstante isso tem sido concedido e é justo que continue a fazer-se.

Pena é que na combinação não entrem nem a companhia de Guimarães nem a do Valle do Vouga, unicas do paiz, que são excluidas.

Da primeira recusou-se o antigo gerente a entrar na combinação, quando esta se fez, na primitiva.

A segunda é uma linha nova que tem toda a vantagem em tornar-se conhecida; e este meio é um dos melhores de o conseguir.

Na determinação dos percursos intermedios ha a alteração de se levar até Santa Comba o trajecto que hoje constitui dois troços, sendo um até Luso, o que convida sempre o excursionista que passava, no seu trajecto, na Pampilhosa, a visitar o Bussaco. Não o fará agora tendo que pagar pôr 9 quilómetros até Luso, como 36 até Santa Comba. Preferirão, uns, tomar bilhete ordinario, e outros que não querem ter esse incommodo seguirão viagem.

Supondo um passageiro com bilhete mesmo de 2:000

kilometros, que corresponde ao preço em 1.<sup>a</sup> classe de 13 réis por kilometro, não irá pagar 936 réis por um trajecto que pôde pagar com 360 réis.

O mesmo caso se dava, e deixa agora de dar-se, no percurso Casa Branca a Evora, onde muitos turistas deixavam de ir por não quererem pagar 57 kilometros como 79, até Extremoz. Agora, porém, pela tarifa reformada, Evora conquistará muitos mais visitantes, que irão ali, ao passarem em Casa Branca.



## VIAGENS NO PAIZ

Estamos a entrar na época das viagens; natural é que os nossos assignantes principiem a requisitar o nosso auxilio para prepararem os seus itinerarios.

Pelo que se refere ao pais vêm as perguntas a propósito, sempre que se trate de viagens circulatorias com itinerarios facultativos, isto é, traçados pelos passageiros, à sua vontade, porque, justamente hoje, como em outro artigo dizemos, começa a vigorar uma reforma da tarifa, a qual é também distribuida com este numero.

Mr. P. D. de Rouen, nosso velho assignante, extranha não ser no Guia Official nem em parte alguma anunciados, por meio de pequenos mappas, itinerarios de viagens circulatorias ou hemycirculares em Portugal, e pergunta se não ha bilhetes circulares, porque, diz não perceber as condições dos de excursão.

E' isso natural em um estrangeiro que, mal e com esforço, lê a nossa língua, e razão tem em notar aquella falta, à qual esperamos as companhias e administrações ponham cobro, como sabemos lhes vai ser pedido.

Em verdade que só ha os bilhetes circulatorios combinados com Espanha (pag. 57 do Guia), os quais só atraem aos passageiros que queiram cumulativamente percorrer Portugal, Castella Nova e a Galliza, ou ainda Aragão e a Catalunha, ou vir de Madrid a Lisboa e Porto pela linha de Caceres e voltar pela de Ciudad Real ou vice-versa.

E' bem pouco.

No entanto, visto que não ha, na occasião outra coisa « il faut se contenter» e para a excursão que o sr. P. D. nos indica, com as ampliações que lhe faremos, indicar-lhe os bilhetes seguintes:

Transito em Espanha.

Convém-lhe, acima de tudo, o bilhete kilometrico, que lhe dá plena liberdade de tomar as linhas que entender, e a grande economia dos preços porque lhe sae a viagem.

Encontra-os à venda em Paris, na agencia privativa das companhias espanholas, cremos que na rue Chauchat, 20, mais baratos do que em qualquer outra agencia, e se vem acompanhado de sua esposa e filha, deve tomar para o trajecto todo, 3 pessoas, 7.000 kilometros que em 1.<sup>a</sup> classe lhe custam 509,30 pesetas.

Vejamos agora o itinerario que lhe aconselhamos em Espanha:

Em vez de vir até Venta de Baños e ahi tomar a linha da Corunha e Galliza, venha de Irún a Miranda, e tome a linha para Bilbau, que é interessantíssima; ahi, bilhete ordinario (porque os kilometricos não são válidos) para Santander, e d'este ponto pela linha da Costa a Gijon, Oviedo, Leon, Monforte, Vigo, Pontevedra, Tuy e Valença.

E' um trajecto delicioso, que deve fazer-se de dia porque percorre a parte mais pittoresca dos Cantabrios. E' pura Suissa em Espanha.

Tratemos agora de Portugal:

Desde Valença pôde ter bilhete circular para fazer o seguinte trajecto:

Valença, Vianna, Braga, Regoa, Villa Real, Pedras Salgadas. Volta até Porto, Povoa de Varzim, Porto, Aveiro, Bussaco, Figueira, Coimbra, Thomar. Ahi toma trem (que lhe custa 5\$000 réis) a Leiria, na linha do Oeste, para ir,

de trem tambem, ver a Batalha e Alcobaça de onde vem tomar o comboio a Vallado, Caldas, Mafra, Lisboa.

Vae d'aqui a Cintra e a Cascaes, e regressa a Lisboa, partindo para Setubal, Evora, Villa Viçosa e sae para Espanha pela fronteira de Elvas, para seguir o itinerario que depois veremos.

Os bilhetes para esta excursão (1.566 kilometros) custam 21\$260 réis cada um.

Em Espanha vae de Badajoz a Aljucen, Merida, Caceres, Arroya, Madrid Hendaya, com o bilhete circulatorio que lhe serviu para a vinda.

Portanto, reduzido tudo a moeda francesa temos:

Bilhete kilometrico espanhol .....	509,30
3 bilhetes de Bilbau a Santander .....	36,45
	545,75

ou francos (ao cambio 110)..... 500

3 bilhetes de excursão em Portugal—Rs.	63\$780
Trem de Thomar a Leiria e Alcobaça.....	10\$000
	73\$780

ou francos (ao cambio 610)..... 363

Total francos .....	863
---------------------	-----

ou seja 287 francos por pessoa.

A parte de caminhos de ferro é de 700 francos e sendo o percurso 3.773 kilometros resulta a 0,185 fr. por kilometro ou uns 6 centimos por pessoa.

Descrição da viagem em todo este percurso, indicações de hoteis, carros, curiosidades a ver, monumentos simples, museos, etc. a visitar encontra, pelo que se refere a Portugal, no Manuel du Voyageur, edição nossa, 7,50 fr. o para toda a Espanha na nova edição do Guide Joanne, que deve ter saído da Livraria Hachette este mez.

E' o mais recente e o mais completo.



## Uma excursão a Traz-os-Montes

*Meu caro Mendonça e Costa:*

Quis o meu amigo que lhe mandasse as impressões a vuelta pluma da excursão da Associação dos Engenheiros a Traz-os-Montes e avisou-me logo que não as guardaria na sua secretaria.

Vão pois os leitores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* ser mimoseados com uma prosa epistolamente rançosa ou rançosamente epistolar.

Por isso os aviso desde já, e caridosamente, de que vão ter impressões pessoais, para que depressa dobrrem a pagina e leiam artigo de mais substancia como são todos os da *Gazeta*, com excepção de aquelles com que lhe engreço as páginas.

Como sabe foi a 20 de maio que se iniciou a excursão e nesse dia em que estou sempre de mau humor, por ser um d'aquellos em que tenho de encontrar-me com o seu horário, acordei alegre, quasi que com vontade de cantar.

Voltava a encontrar-me com collegas que de há muito não via e demais, a partida às 6<sup>h</sup>55' da manhã, e a esperteza de ir ver algo nuevo, como disse o Legarpi ao descobrir uma das Filipinas, dava-me alento para esquecer o dia da renda da casa, por que é para todos os inquilinos um verdadeiro dies irae.

Só faço ideia do trasmontano pela taboleta do club que vejo ao subir do Chiado, com aquelle « todos por um um por todos » que me dá a noção de homens fortes, espaldudos, que não consentem que se brinque com a terra de elles. Ora eu que gosto de rir e que já agora desisti de tomar o tom de seriedade que convém a um engenheiro manga de alpaca, sinto-me com um certo receio, ao embarcar no comboio especial. Que vae ser de mim quan-

do esteja para lá do Marão? E devem ser homens fortes, caçadores de lobos e de javardos, rudes de linguagem, franceses de pensamentos, generosos mas severos, os trasmontanos.

Vou compôr um gesto refletido de quem pensa em resolver a questão balkanica, em extinguir o deficit das contas do nosso tesouro que se fina desde que se cuida de finanças, ou em achar a solução do problema do operariado em França.

Numa palavra todos estes grandes Problemas, com inicial maiuscula, hão de dar-me um ar serio que preciso para bem me compenetrar de que não é brincadeira excursionar em Traz-os-Montes.

Mas como de começo hei de passar no Douro, e tenho que ir vêr a ponte do Pocinho, o melhor é deixar a seriedade para depois.

A ponte do Pocinho é uma bella obra de cinco vãos com taboleiro metálico assente sobre pilares e encontros de cantaria, a 30.<sup>m</sup>36 acima do nível da estiagem do Douro. O comprimento total da ponte mede 315<sup>m</sup>.66, o taboleiro é duplo, para peões e para o caminho de ferro do Pocinho a Miranda, cuja construção já está iniciada. Com a amabilidade do meu collega sr. engenheiro Jorge Gavicho contou eu para que me permitta dar uma notícia como merece este magnifico trabalho da Empresa Industrial Portugueza que honra sobremodo a industria das construcções de ferro no nosso país.

De resto, já de ha muito que a Empresa Industrial Portugueza é conhecida e a ponte do Pocinho não vem mais do que confirmar os creditos de que justificadamente goza.

Bem patenteou o collega que dirigia a excursão sr. engenheiro Cordeiro de Sousa o jubilo e a admiração que todos sentiamos por vermos mais uma manifestação do que pôde e sabe fazer a industria nacional quando recorre a capacidade e ao saber da engenharia portugueza e as manifestações de aplauso com que todos acompanharam as palavras do sr. Cordeiro de Sousa bem demonstraram quanto elles vibravam em unisono com o nosso pensamento e como traduziam bem o nosso modo de sentir.

Razões de sobra ha portanto para que me empenhe em consagrar registo especial a este bello trabalho de construção metálica devido á industria nacional.

Pontualissimamente partimos do Pocinho para Tua às 2<sup>h</sup>,5<sup>m</sup> da tarde depois dos immensos cuidados que deu ao Manuel Bello o eclipse de um collega de casaco branco. Procurou-o açodadamente, imaginou até que elle se tinha afogado no Douro. Estava lugubre o bom do Manuel Bello, e tinha desaparecido a sua habitual tranquilidade de boncompanheiro de todas as excursões que faz a Associação e a que elle nunca falta. Vi-o em riscos de chorar. No caminho da ponte para a estação depara-se-nos sentado a uma bella sombra, e talvez a dormir, o collega de casaco branco. O ah! de satisfação que se ouvin ao Manuel Bello era todo um hymno de alegria, jubiloso que nem uma manhã de primavera, quando não chove nem faz vento, porque devo confessar-lhe que, friorento como sou, a primavera... Alto! vou a caminho de Traz-os-Montes o que quer dizer que preciso de tomar o modo sério que é indispensável para percorrer uma região onde são «*todos por um e um por todos*». Ora a entrada do valle do Tua, a linha aberta num dos ramos de um V cheio de fraguedos, todos de aspecto carrancudo, com um rio lá no fundo a contender com os pedregulhos do leito, tudo me confirma na ideia de que se trata de um paiz onde se não brinca, onde se não ri. Os trasmontanos devem ser rudes como as fragas das suas montanhas.

A linha ferrea lá vai subindo sempre, ou atravessando penhascos ou a cavalleiro do Tua, até proximo de Ribeirinha, onde o Tua toma o aspecto de um Mondego em miniatura, com salgueiros e amieiras a orlal-o, e campos verdejantes em estreito valle, bem cultivados e que me

sugerem esta pergunta: Como é que se explica tão intensa cultura aqui e tanta terra fera abandonada no Alemtejo?

Começava já a idear uma solução mathematica do problema da distribuição da população do paiz. Já tinha estabelecido as hypotheses da influencia da quantidade de chuvas, da variação das temperaturas, do numero de calorias produzidas pelo sistema de alimentação, da humidade do solo e ia a continuar quando ao longe vejo a Senhora do Amparo, quasi na extremidade de uma ponte que não é de *jauja*, designação depreciativa com que me vingo das horrorosas vigas negras e de rotula que desfiam o Mondego entre Coimbra e Santa Clara.

De facto, assim como o Tua me recorda uma miniatura do Mondego à medida que subo de Ribeirinha para Mirandella, assim esta villa e a Senhora do Amparo e a ponte de cantaria me recordam Coimbra, sem a cabra, sem os lentes, sem as capas e batinas, sem a Torre da Universidade, mas com tricanas que veem buscar agua ao rio, em bilhas um tanto menos artisticas do que as de Coimbra e, para não faltar a analogia, até vi um arco, um pouco menos artístico do que o d'Almedina, seguido por uma rua menos ingreme do que o Quebra Costas, por onde iríamos ter ao antigo palacio dos Tavoras, se os habitantes de Mirandella não viesssem com requintes de amabilidade receber-nos á estação, que estava ornamentada e embandeirada, e não nos fizessem percorrer a villa aos sons festivos de uma banda, e não viesssem todos pressurosos mostrar-nos o que de artístico existe n'aquella boa e bella villa trasmontana.

Ahi começa a minha dúvida a propósito dos trasmontanos. Em lugar de homens rudes e carrancudos, aparecem-me alegres, acompanhando-nos ao som festivo de musica, com as janellas cheias de damas com bellas *toilettes* claras, onde primavam os *bousons* de cor de rosa harmoniosa como a das nuvens douradas pelo sol nascente, de azul ceruleo como o do ceu apoz um chovisco de maio, o amarello doirado do chrisanthemo, em summa a gamma das cores tão rica, que saiu do alcatrão da huilha e que nos leva a imaginar a riqueza natural da coloração das flores na época terciaria.

Aqui é outro problema que se me depara. Porque é que a vegetação nas épocas prehistoricicas era tão rica de cores e tão frondosa se não havia ente racional que possesse admirá-la?

Já estava disposto a reduzir a uma equação aquella pergunta exclamativa da Harpa do Crente:

«Homem que és tu  
«Ante a face do Senhor?  
«E's a junça do brejo...

Mas avisto os collegas com bilhetes postais ilustrados, e as minhas preocupações philosophico-mathematicas esquecem-me de todo, para ir em cata dos postais em que diga aos meus que me lembro d'elles. Quando tiver tempo hei-de escrever uma memoria acerca da influencia perturbadora do postal ilustrado no desenvolvimento das meditações philosophicas. Deve ser pouco mais ou menos uma obra parecida com as *Memorias de um atomo* de aquelle João da Ega, dos Maias, que tambem usava monoculo, mas que não precisava de fazer engenharia para poder viver.

De Mirandella, a linha ferrea segue em bello traçado em planta e perfil até Bragança. Curvas de grande raio, alinhamentos extensos especialmente o de Macedo de Cavaleiros, que regula por uns tres kilometros, bellos edifícios para as estações e máquinas e carruagens esplendidas.

Embora fôsse no regresso que visitassemos as officinas do caminho de ferro em Mirandella, prefiro falar-lhe de elles já aqui, para que nesta carta escripta ao acaso das paragens de comboio para comboio fique pelo menos uma nota technica que só terá valor pelo que me disse o collega Manuel Bello.

As officinas são movidas por uma semi-fixa vertical de

5 HP e está já montada outra com 12 HP para actuar as officinas antigas e as novas machinas ferramentas, para que se estão fazendo bellas installações, onde se construem carruagens e *wagons*. De facto, lá vi uma de terceira classe quasi prompta e pintada e outra ainda em osso, sabendo que já quatro outras, todas construidas ali, se encontram em serviço.

Alem das officinas de construção e reparação de carruagens e *wagons* que formam um edificio, existe outro destinado ás forjas, um terceiro onde vi duas locomotivas em grande reparação, uma sala muito ampla com uma machina de tornear rodas, quatro tornos mechanicos, uma perfuradora, uma machina de aplinar ferro, uma serra de metaes, um laminador de chapas, uma machina de cortar e saca-bocados. Em breve ali ficará a prensa hidráulica para encubar as rodas, com 100 toneladas inglesas e que estava trabalhando quando ali estiveram os excursionistas.

A officina de fundição de bronzes está sendo ampliada, e a seguir vimos a de estofador, de pintura de carruagens e a de carpinteiro, onde havia em construção um *fourgon*.

Ainda a officina de via, que está separada das de construção e reparação, conta uma serralharia e carpintaria, e bem perto de ella o parque de via e os abrigos para machinas e carruagens.

A Companhia Nacional amavelmente nos disse que em 31 de dezembro do anno passado possuia dez locomotivas *tenders* com tres eixos conjugados e um livre á frente, timbradas a 11 atmospheres com 99<sup>m²</sup>,36 de superficie de aquecimento, 32 toneladas de peso em marcha que se distribuia em 25 nos eixos motores e 7 no eixo livre e com uma potencia de 350 HP. Estas locomotivas rebocam em rampa de 18<sup>m/m</sup>, que é a maxima em todo o percurso da linha, e com 27 kilometros de velocidade uma carga de 150 toneladas e podem attingir o maximo de 45 kilometros á hora.

Tem a Companhia 26 carruagens, que se distribuem por um salão de luxo, uma primeira classe com *coupé* leito, duas primeiras classes com 28 logares cada uma, tres mixtas de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe sobre *bogies* com lavatorio e W. C., outra mixta de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe com 32 logares, 5 de segunda classe e 13 de terceira classe, seis das quaes construidas nas officinas de Mirandella.

O numero de *wagons* e *fourgons* sóbe a 105 e os destinados a mercadorias transportaram em 1907, em grande velocidade, 1:351 toneladas e 1:463 no anno passado. O peso das mercadorias em pequena velocidade foi de 57:290 toneladas em 1907 e 50:543 no anno passado.

Em referencia a passageiros, o numero de elles, que em 1907 era de 94:175, subiu no anno passado a 97:564, augmentando assim 3:389 ou 3,5 por cento, ao passo que os percursos kilometricos de 160:744 passaram a 165:570 ou mais 4:826 kilometros, que correspondem a uma percentagem de 3 por cento apenas.

Convém notar que os 79,02 kilometros garantidos inaugurados em 1 de dezembro de 1906 de Mirandella a Bragança, que sobem até Rossas não menos de 641<sup>m</sup>,06 para descerem depois 179<sup>m</sup>,55, assim de attingirem a cota de 670<sup>m</sup>,12 em Bragança, ainda não crearam entre os habitantes das localidades a necessidade do transporte rapido. Por isso o augmento de passageiros e o de mercadorias ha de crescer de cada vez mais e o que já se nota é seguro fiador do incremento de trafego de uma região que ha uns trinta annos mal conhecia sequer a viação ordinaria.

Ainda a comprovar esta asserção observa-se que o anno passado foi excepcional pelos factos de ordem politica que se deram e que tiveram influencia nefasta em todo o paiz. A diminuição do credito, a paralysação das transacções commerciaes, a desconfiança no futuro foram razões, juntamente com um mau anno agricola, para que não se façam desde já comparações intempestivas em referencia ao trafego das linhas de Foz Tua a Mirandella e de Mirandella a Bragança.

Até Rossas a linha sobe sempre em rampas de 18<sup>m/m</sup> n'um percurso de 56,2 kilometros, e de ahi em deante apenas nos 5 kilometros de Sortes a Rebordãos se acha um declive de 11 millimetres, tendo as demais ainda a percentagem de 18.

Durante o primeiro anno de exploração foi esta cheia de dificuldades por causa da má qualidade do terreno das proximidades de Bragança.

Só á muita dedicação e ao aturado trabalho do chefe de exploração sr. Verissimo, é que se deve a circunstancia de não se contarem desgraças, nem interrupções de serviço, porque os terrenos argilosos da região tornavam particularmente trabalhosa esta ultima secção da via.

Hoje está ella já assente e entrou na normalidade o serviço de via.

Deixe-me dizer-lhe, meu caro Mendonça e Costa, que tive n'este percurso uma surpreza agradável com a noticia do projecto de um bairro operario em Mirandella, que a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro vae construir para o seu pessoal. Em predios urbanos asfalançá os rendimentos da sua Caixa de socorros, e de este modo garantir o bem estar d'aquelles a quem dá trabalho. Socorre pois os sãos, mantendo-lhes a saude por meio do alojamento, e na doença e impossibilidade de trabalho auxilia os que precisam de recorrer á Caixa de socorros. E como vê uma bella iniciativa digna de todo o aplauso e tanto mais grata ao meu espirito, quanto é certo que de ha muito trabalho em favor do problema da habitação económica, por meio do recurso aos pequenos capitais.

Assim como antes da unificação italiana dizia Cavour, se bem me recordo, *Italia fará da se*, assim tambem os pequenos capitais de aquelles a quem interessa o problema da habitação barata é que hão de resolve-lo quando se decidirem a orientar-se nesse sentido.

Haverá que modificar certamente a nossa legislação, conforme me observou o collega sr. Mendonça Furtado, quando lhe expuz o meu plano de obter capitais a 4 por cento em Portugal para este emprehendimento, mas que importa uma alteração de leis, quando vemos todos os dias a maneira como se tratam as mais fundamentaes... Ponto aqui, porque a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* não enfileira ao lado do jornalismo chamado politico e eu pertenço desde abril de 1907 ao *partido franciscano*, que fundei para uso proprio e de que ainda não fiz propaganda, à espera de uma *garitinha* ou de um *gaitão* que esteja disposto a servir de berimau para as minhas ideias politicas. O artigo de fundo do primeiro numero já tem titulo bem sugestivo e parece-me que original. Denomina-se *apresentação de armas* e dirige-se aos partidos politicos agora existentes e aquelles com que a má sorte ainda nos mimoscar.

E com todas estas divagações em que a pena corre sobre o papel fiz uma carta do tamanho da legua da Povo e não lhe falei nem da recepção que tivemos em Bragança, nem do que ali vimos, nem das linhas da Regoa a Villa Real e Pedras Salgadas, e da Livração a Amarante.

Talvez que ainda fale de tudo isto, se os leitores da *Gazeta* não reclamarem.

Até lá e sempre creia-me seu amigo sincero e dedicado

Mello de Mattos.

## André Leproux

Ha mais de um mez que uma pertinaz doença prende ao leito o distinto engenheiro director geral da Companhia Real.

E' com profundo sentimento que diariamente temos sabido que o seu estado melindroso, posto que, felizmente, não extremamente grave, não tem tido melhoras, que tanto lhe desejamos com o interesse do afecto que tributamos ao amigo que tão grandes provas de deferencia tem dedicado ao nosso jornal e seu director.

# A propósito do Cincocentenario

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

LX

Engenheiro Henry Boyer

O Comité de Paris tinha encarregado o engenheiro Henry Boyer de vir a Lisboa tomar conhecimento e informar sobre o funcionamento technico da exploração das linhas E. e N. de Portugal.

Com a exoneração do antigo funcionario da Companhia Real o Engenheiro Manuel Affonso de Espregueira, restituído ao seu cargo de engenheiro consultor, foi Mr. Henry Boyer nomeado engenheiro Director da Companhia.

Novo em idade, activo, de trato afável, a sua entrada em serviço foi geralmente bem acolhida pelo pessoal superior da Companhia.

O novo director começou por ocupar-se do melhoramento e renovação do material circulante que bem carecia de seriação.

Coadjuvado pela competencia profissional, experiência e provado zelo do chefe das officinas Mattioti e pela boa vontade do pessoal operario que a seu chefe dedicava a melhor cooperação, teve o novo director facil ensejo em cumprir seu projecto de inicial exercicio de seu cargo.

Aos zelosos e intelligentes esforços do chefe superior da administração, leal e dedicadamente auxiliado pelos solícitos membros do conselho, deve fazer-se a justiça de que sem obstar ás despezas exigidas pelos melhoramentos nos serviços de exploração, nem por isso era desatendida a exigencia de uma rigorosa aplicação de economia no sistema geral do emprego das receitas que, graças à honrada e inteligente aplicação das condições do convenio, asseguravam um futuro que dava aos accionistas e obrigatarios a maxima confiança, restabelecendo-se por esta fórmula o credito da Companhia até então tão compromettido.

Tendo os delegados do Governo, conselheiro Madeira Pinto e engenheiro Manuel Francisco Vargas, desempenhado com reconhecido zélo a missão oficial de que haviam sido encarregados, entendeu com justo fundamento o Conselho de administração aproveitar em beneficio da sua gerencia a experiencia d'estes dois funcionários, que nos menores detalhes tinham estudado e conhecido todos os pontos fracos que careciam de remedio.

Com o intuito da cooperação d'estes dois funcionários, foi resolvido nomear o conselheiro Madeira Pinto membro do Conselho de administração, e o engenheiro Vargas adjunto à direcção da exploração. Por esta fórmula ficaram os dois novos agentes da Companhia como informadores e coadjuvantes no Conselho e na Direcção, com vantagem e bom auxilio no desempenho da difícil missão do restabelecimento do necessário credito da Companhia.

O novo director ocupava-se com actividade e zelosa intelligencia na organisação dos serviços de exploração, e n'esses esforços, em que era bem auxiliado pelo pessoal seu subordinado, foi surprehendido por pouco leal e ardiloso oposição de official do mesmo officio que, ambicionando o cargo de director, conseguiu por tal fórmula desgostar o engenheiro Boyer que esta entendeu por melhor dar a sua demissão do cargo que por pouco tempo exerceu, mas o suficiente para deixar em seus subordinados a saudosa recordação da sua afabilidade e dedicação intelligente pelo serviço da Companhia.

## Excursão de engenheiros

Um grupo de 26 engenheiros, socios da Associação dos engenheiros civis, realizou ha dias a excursão annual, indo visitar as linhas ferreas da região duriense.

Foram primeiro visitar a ponte do Pocinho, quasi concluída, magnifica obra de arte de cujas dimensões demos

em tempo noticia e que tem sido construida pela Empresa Industrial Portugueza.

Percorreram em seguida a linha de Foz-Tua a Bragança, examinando o seu material circulante.

O mesmo fizeram em relação ás linhas da Regoa ás Pedras Salgadas, visitando os trabalhos da construção de Pedras Salgadas a Vidago e o grande hotel que se está edificando naquella estação balnear. Por ultimo percorreram o ramal de Livração a Amarante.



XV

**Londres — Como se pôde lá ir — O «tub» — O «bus» — O «auto» — Sempre a apitar — Hotéis e casas de hóspedes**

Londres!

Quem pensa que n'estes artigos, notas despretenciosas do que vê e observa um viajante, se dê uma descripção da grandiosa capital ingleza?

Já d'ella aqui fallámos por duas vezes (1889 e 1895) e de ambas nos limitámos ás notas fugitivas de turista, e ás indicações precisas do que convém saber quem vai áquella cidade, especialmente em viagem de prazer.

E' o que faremos hoje, tambem, em relação á actualidade — a que era no anno findo e por certo se reproduzirá no presente.

Como se sabe, para ir de Paris a Londres ha duas companhias que fazem o serviço, e uma d'ellas por duas vias diferentes.

Estas são as da companhia do Norte, e segue uma por Calais-Dover e outra por Boulogne-Falkestone; o outro serviço é por Dieppe-Newhaven e feito pela companhia do Oeste. E' o mais demorado, tanto no trajecto ferroviario como na travessia marítima, que se faz em 3 horas e meia, pelo menos. E' tambem o mais barato.

Embora se diga que os ingleses preferem a via marítima á de terra, como elles tambem attendem, sobretudo, á commodidade e ao principio de que *time is money*, preferem em absoluto a via do Norte e ainda nesta a de Calais que é a mais rapida, ainda que a mais cara.

Para uma visita a Londres toma-se bilhete de ida e volta que regularmente custa, com um mez de validade, 109,83 francos em 1.<sup>a</sup> classe ou 78,80 em 2.<sup>a</sup>.

Mas durante o verão passado, em vista da exposição de Londres, as companhias puzeram á venda bilhetes por preços muito mais economicos, 78 francos em 1.<sup>a</sup> e 47 em 2.<sup>a</sup>, e como a exposição se repetirá no anno corrente e nos seguintes, sob fórmas diversas, é natural que o mesmo serviço especial se repita.

O prazo de validade era, para estes bilhetes, de 13 dias, tempo bastante para uma visita a Londres.

Porque a capital ingleza é tão grandiosa, tão importante e interessante, e ao mesmo tempo tão difícil de ver bem, pela sua enorme area e multiplicidade de atractivos dispersos em toda ella, que, ou se fica ali dois ou trez meses, ou então, para uma vista geral, dez ou doze dias bastam.

Os meio de viação são numerosos, mas nunca bastantes; todos os dias aumentam e se desenvolvem e todos os dias se sente que são insuficientes.

Aos que existiam no tempo em que, da ultima vez, a havíamos visitado, acresce agora uma nova rede de trens subterraneos a que se chama *tub* por serem os tunneis fei-

tos pelo sistema de tubo dentro do qual circulam os comboios.

Os antigos metropolitanos, que conhecemos traccionados a vapor, velhos, sujos, incomodos, estão hoje transformados para tracção electrica. Aind'assim os novos *tubs* são mais confortaveis, mais elegantes al-gres e melhor illuminados.

E' o meio de transporte mais usado, porque é barato, rapido e facil, visto que a rede já vai sendo de tão aper-tadas malhas que por toda a parte se depara com uma estação do subterraneo. Mas para os turistas, se bem que lhes facilita a ida rapidamente a qualquer ponto, tira-lhes o apreço da viagem, que é a vista do trajecto, porque se vae sempre em sub-solo.

Há então outro serviço de transportes muito moderno, bastante rapido, commodo e barato, que é o salvadorio do excursionista: o auto-omnibus ou simplesmente o *bus*, como se diz ali, por abreviação.

São carros fechados, com imperial em platéa facilmen-te accessivel, onde se pode percorrer a cidade, em quase todas as direcções, com certa facilidade, posto que não com grande rapidez, graças ás successivas paragens. Tantas são estas, pela entrada e saída de passageiros e pelo embaraço no transito, que apesar do motor ser de grande força, o avanço não é superior ao andamento de um omnibus tirado por cavallos.

Porque estes veículos e todos os que fazem carreiras em Londres não tem paragens certas, param sempre que o passageiro o exige, e até, para as senhoras, o conductor desce á rua oferecendo-lhes delicadamente a mão, sempre enluvada, para as auxiliar a subir.

Comparem-se estas attenções com as que se usam nos omnibus de Paris e nos carros electricos de Lisboa...

Subsistem os antigos omnibus de que já aqui falamos.

Ainda outro meio de viação que achamos agora de novo é o automovel taximetro, substituindo, em parte, o *cab*, e até com grande vantagem, porque andam mais depressa, são mais commodos, mais elegantes, e a tarifa resulta mais barata visto que, para as pequenas distâncias, começa em meio schelling.

São, porém, o martyrio dos ouvidos para quem passa pela porta dos theatros ao acabar do espectáculo, ou dos hoteis, ou nelles reside em quarto para o lado da rua. Porque os carros são chamados por meio de apito, como nós cá chamamos a polícia. Ora para chamar um *cab* dá-se um silvo; para um trem fechado, dois, e agora tres para o automovel; e como os automoveis são os mais procurados e nem sempre aparecem quando os chamam, o apito toca continuamente de forma ensurdecedora. Em occasião de affluencia é de não se poder supportar, porque os apitos são aos centos; — lembra uma grande desordem em Lisboa.

Nos grandes hoteis — nos enormes, como não faz ideia que existam quem ainda não visitou Londres — há automoveis proprios da casa, muito mais caros, já se vê, mas sempre ás ordens para serviço dos hóspedes. No Cecil hotel, por exemplo, há cincuenta carros nestas condições.

E' também um caracteristico de Londres, dando bem a medida de riqueza da cidade, a sumptuosidade dos seus hoteis e restaurantes.

Sem falar no Cecil que, apesar da sua vasta installação e dos seus 1.000 quartos e 200 salões não é o primeiro de Londres, os hoteis do West End são de um luxo asiatico e de preços asiaticos também.

Não se tem um quarto *Claridge* por menos de meio guineo, ou uns 25700 da nossa moeda; o café, o almoço e o jantar não custam menos de 17 schillings, ou 45350; junta-se o vinho, o café, o copo de cognac e teremos uns modestos 85000 a 95000 réis por dia.

E' ainda todas estas riquezas não parecem bastantes porque novos hoteis, ainda mais sumptuosos, se estão construindo no aristocratico bairro de Hyde Park e de Piccadilly.

E' não obstante a quantidade pasmosa de hoteis, pensões, casas d'hóspedes e outros meios de alojamento, quando a estação de verão, que é a das viagens em Inglaterra, está em plena força, é difícil encontrar quarto em condições de razoável conforto mesmo para os que tem o fecho da boisa facil de abrir.

E curioso caso se dá com os hoteis de segunda ordem.

A par dos bons hoteis, confortaveis e mesmo luxuosos ha um enxame de pequenas casas, de 20 a 30 quartos, muito inglesas na comida e nos usos, de vestibulos aca-nhados, serviço feito por pouco pessoal — mulheres muitas vezes — onde se vive quasi em familia, algo modestamente, onde, ao domingo se não faz cozinha senão depois do meio dia, e os preços não são mais economicos do que nos hoteis de grande movimento.

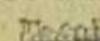
De entre estes podemos citar o de que temos conhecimento por experiência propria, em que nos demos muito bem pelo bom serviço e preços rasoaveis, o Waldorf, na *Adwych*, junto ao *Strand*, em frente do theatro *Gaiety*, do *Somersel House* e da ponte Waterloo, isto é no centro de vida de Londres.

Quem está habituado a ler estes artigos sabe já que não damos estas indicações por espirito de reclamo pago, ou o fazemos em remuneração de quaisquer favores ou concessões, mas unicamente porque sendo por vezes, difícil resolver a escolha de hotel, numa cidade como esta, facilitamos ao leitor, e entendemos com isso prestar-lhe um serviço, indicando-lhes onde podem encontrar um hotel confortavel e commodo, a um preço não exagerado.

E afinal, tanto ha sempre que falar sobre Londres, que ainda fica para o artigo seguinte a primorosa exposição de *Shepherds-Bush*, a *White-city*, cidade Branca, como os ingleses lhe chamam com razão.

E também, quanto a viação, não falámos dos carros electricos, que, se da margem do Tamisa quizeram atravessar para o norte da cidade e para os bairros exteriorés, tiveram que fazê-lo em tunnel.

Bem se vê que Londres não é Lisboa.



## Os tremvias nos Estados Unidos

A primeira linha de tremvias que se construiu foi na America; data de 1832. A tracção era feita a sangue.

Era o sistema que passou para a Europa com o nome de « americano ».

Esta linha partia de Nova York e terminava em Heaslem-

A inovação foi mal aceita pelo publico que só muito lentamente se acostumou a esta forma de transporte.

Foram precisos vinte e quatro annos para que o sistema se fosse introduzindo; em 1856 installava-se uma outra linha do mesmo sistema na cidade de Boston.

A partir d'esta época o sistema generalizou-se, e em todas as cidades da America se fazia installações identicas. Em 1868 já nos Estados Unidos havia 6.500 kilómetros de linhas com serviço de tremvias.

Data porém de 1880 — época da descoberta da reversibilidade das máquinas magnético-elettricas — o seu grande desenvolvimento por todo o territorio da república norte americana.

A applicação da electricidade aos carros, proveniente de grandes distâncias, fez pôr de parte a tracção a sangue.

Actualmente é imenso o numero de redes urbanas e interurbanas de tremvias nos Estados Unidos, principalmente em Nova York, Ohio, Illinois, Pensylvania e Indiana; tamanho que a extensão das suas linhas é superior á de todas as linhas dos outros países.

Em 1907 havia nos Estados Unidos 1.164 empresas de tremvias, explorando 65.000 quilometros, nos quais circulavam 66.206 carruagens automoveis e 15.442 carruagens rebocadas.

A linha mais estensa é a de Indianapolis a Port Huron, medindo 668 kilómetros, mas que pertence a tres empresas.

Uma das particularidades a notar nas linhas de trem-vias dos Estados Unidos, é o não terem arrecadações para os vehiculos. Ficam na linha. E as razões com que justificam a medida são: a economia de construções, a diminuição do perigo de incêndio, e o ser indiferente para veículos que estão vinte horas por dia expostos às intempéries ou estarem mais quatro.

Uma outra particularidade que salta à vista é a grande velocidade com que circulam os vehiculos, chegando a atingir dentro das cidades 30 a 40 kilómetros à hora. Os interurbanos, esses então não fazem nunca menos de 75, chegando mesmo aos 120 à hora.

Ultimamente o serviço não é interrompido durante a noite, mas fora das horas regulamentares paga-se o dobro da tarifa.

A maior parte das empresas, para aumentarem os seus recursos installam no percurso das suas linhas casas de espectáculos, e diversões de vários géneros. Além disso transportam mercadorias e as malas do correio. Em Baltimore há até uma carriagem funerária para enterros.

Claro é que, pela velocidade habitual, fica sendo duplamente verdadeira a asserção de que *les morts vont vite.*

## AUTOMOBILISMO

### Portugal

Por uma estatística referente ao fim do anno último vê-se que há em Portugal 838 carruagens automóveis, das quais 501 em Lisboa, 148 no Porto, 40 em Braga, 31 em Coimbra, 21 em Castelo Branco e Aveiro, 14 em Santarém e em Évora, 13 na Guarda, 12 em Viseu e Portalegre, 6 em Leiria, 3 em Villa Real, 1 em Beja e 1 em Viana do Castello.

### Espanha

Na proxima temporada de banhos, vai ser estabelecido um serviço de automóveis, para o transporte de passageiros e bagagens, entre a cidade de Tortosa e o balneario de Cardó.

Em Madrid foi inaugurado o serviço de automóveis de praça com taxímetro, à semelhança do que há muito existe em Paris.

As carruagens são muito commodes e elegantes.

Os preços são: uma ou duas pessoas, os primeiros 800 metros ou fração 1,25 pesetas, cada 400 metros mais ou fração 0,20; três pessoas, os primeiros 600 metros ou fração 1,25 pesetas, cada 300 mais ou fração 0,20; quatro pessoas, os primeiros 400 metros ou fração, 1,25 pesetas, cada 200 mais ou fração 0,20.

O tempo de paragem taxa-se a 0,25 peseta cada cinco minutos.

Brevemente será inaugurada uma linha de automóveis entre Hostalrich e o balneario de San Hilario Sacalm, uma distancia de 28 kilómetros.

### França

E nos dias 2 e 3 de julho que terá logar o círculo de Anjou para disputar o grande premio do Automobile Club de França.

O percurso é de 700 a 800 kilómetros e nenhum fabricante pode inscrever mais do que três vehiculos.

Foi montado no Havre um serviço de automóveis para transportar a Paris, à chegada dos paquetes, os passageiros da América.

A viagem é feita em *limousines* de quatro lugares, ou em *alpine-car*. No primeiro caso o percurso é feito em cinco horas; no segundo, em sete.

### Inglatera

Em março ultimo realizou-se em Londres uma experiência para a rápida mobilização de tropas por meio de automóveis.

Consistiu a experiência em transportar mil homens a cem quilómetros de distância, com todo o material de guerra, munições, ferramentas, provisões, água, cantinas, barracas, camas, etc, servindo-se exclusivamente de automóveis.

O numero de vehiculos empregados foi 304, não contando uns noventa que acompanharam a columna transportando combustível, peças de sobras e ferramentas.

As nove e tres quartos da manhã fez-se o primeiro toque para a marcha da columna; meia hora depois estavam os 1:000 homens e a bagageira respectiva acondicionados nos automóveis e começava a marcha.

Chegava a columna a Harting, comeu ali o rancho, e ás tres horas da tarde era dada a ordem para o regresso, entrando as tropas no respectivo quartel ás sete horas.

Ficou assim provado que mil homens podem ser mobilizados a cem quilómetros dos seus quartéis, e com toda a sua impedimenta, em menos de cinco horas.

### Turquia

Constituiu-se n'este paiz uma sociedade formada por algumas casas inglesas, para o estabelecimento de varias linhas com serviço regular de automóveis, para o que já entrou em negociações com o governo otomano.

Algumas das linhas projectadas medem centenares de quilómetros.

O serviço é não só de passageiros, mas também de mercadorias.



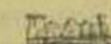
### OS CAMINHOS DE FERRO PERUVIANOS

Em um relatório oficial do Governo peruviano encontra-se os seguintes dados acerca do estado de desenvolvimento das linhas ferreas no Peru, no anno findo.

Havia 2.153 quilómetros de linhas em exploração, estando em construção 849 quilómetros, e 5.383 em estudos.

Para se fazer ideia do grande desenvolvimento que estas cifras representam é preciso notar-se que em 1897 havia no Peru apenas 1.500 quilómetros de linhas ferreas.

A maior parte das linhas existentes são exploradas pela «Peruvian Corporation» que desde 1890 vê crescer constantemente as suas receitas.



### A substituição de uma ponte em 68 minutos

Há poucos dias foi substituída na linha de Encina a Valencia, Espanha, entre as estações de Alcira e Cascagente, da Companhia dos Caminhos de ferro do Norte, uma ponte sobre o rio Jucar, cuja operação durou apenas 68 minutos, sendo feita no intervallo da passagem entre dois comboios.

O último comboio que passou pela ponte velha procedia de Valencia; eram 11 horas e vinte minutos da noite. Immediatamente os operários procederam ao corte da linha por ambos os extremos. As guias começaram a funcionar deslocando lateralmente a ponte uns 7 metros. Em vinte e oito minutos a velha ponte cedeu o lugar à sua sucessora.

Minutos depois por um movimento inverso, trabalhando as guias um maior número de operários, proporcional à diferença de peso entre os dois taboleiros, que era respectivamente de 150 e 210 toneladas, o novo taboleiro ficava definitivamente assente. A manobra durou 40 minutos.

Nelle tinham sido já depositados as travessas e os carris, para maior rapidez do serviço. Firmadas umas e cravados os outros, foi dada ordem para que passasse um comboio

de experiência, formado por duas locomotivas das mais pesadas e vagões carregados de areia.

A substituição da ponte durará 68 minutos, tendo assistido à curiosa operação muitíssimos engenheiros e quarenta e cinco alunos do último ano dos cursos da escola de engenharia.



## TRACÇÃO ELECTRICA

### Espanha

Foi sollicitada a concessão de um tremvia, em Valencia, de Catarroja a Silla pelas estradas de Casas del Campillo a Valencia e de Silla a Alicante, terminando na Plaza Mayor de Silla.

Foi sollicitada a concessão de um tremvia, em Barcelona, a começar no kilometro 3 da linha de Vallvidrera e terminando no apeadeiro do Observatorio, do funicular do Tibidabo.

### Belgica

Foi inaugurada em Bruxellas, no mez findo, a linha eléctrica Boitsfort-Auderghem-Woluwe ligando a praça de Watermael-Boitsfort com a ponte de Woluwe, na avenida de Tervuerem.

### Argentina

Em La Plata, capital da província de Buenos Ayres, vae ser construída uma linha de tremvias, movidos por eletricidade.

Para obter capitais com esse fim foi aberta em Londres a subscrição de 170:000 acções de 45500 réis cada uma.



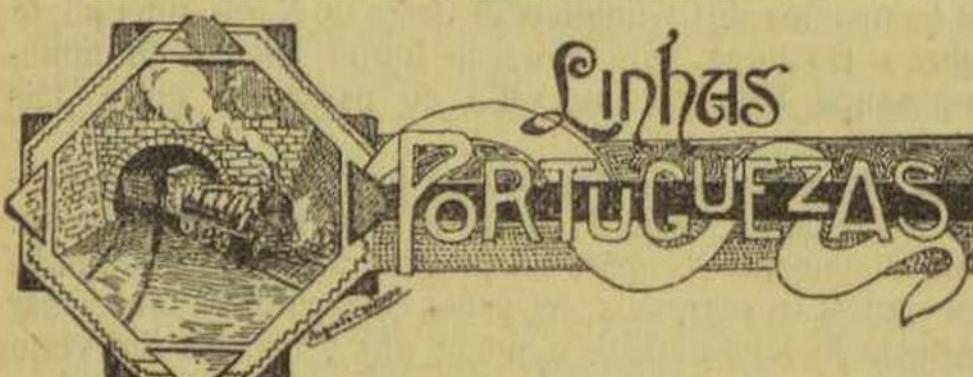
## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

**La Hacienda** (Revista mensal ilustrada). — Recebemos o n.º 8, do 4.º tomo d'esta artística publicação dedicada exclusivamente à agricultura, publicada na cidade de Buffalo, Estados Unidos, mas escrita em portuguez.

O numero recebido é relativo a maio. O texto, intercalado por esplendidas fotografuras, trata de assuntos agrícolas, veterinários e apícolas, expondo preceitos sobre culturas variadas, sobre cruzamentos de raças vacas, com proficiência incontestável e sem a forma dogmática e arida dos livros de ciencia.

A redacção teve a amabilidade de nos autorizar a notificar aos nossos assinantes que os que desejarem possuir um numero d'esta primorosa revista recebê-lo-hão, gratuitamente, mediante simples pedido enviado para Buffalo (N. Y.) E. U. A.

Agradecemos, por nós e pelos nossos assinantes.



**Estação fluvial de Setúbal.** — Foram estabelecidos os termos do acordo entre a Câmara de Setúbal e a Direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste para a aplicação dos recursos destinados à obra comum de rectificação de margens, conquista de terrapleno e construção de uma doca com molhe acostável.

Em parte d'esse terrapleno será construída a nova estação, do que depende o aproveitamento do troço da linha já construída.

**Ramaes municipaes.** — Entrou em exploração nos principios de outubro o ramal de Aldegallega, construído com o producto do empréstimo levantado pela Câmara Municipal. Os resultados corresponderam cabalmente às previsões.

O rendimento próprio do ramal foi com efeito o seguinte:

	Passageiros	Mercadorias	Total
Outubro a Dezembro .	986:909	1.152:210	2.139:119
Janeiro a Março .....	729:180	1.887:195	4.616:375
Somma.....	1.716:089	5.039:405	6.755:494

Já no primeiro semestre o rendimento excede a annuidade do empréstimo, que é de 6:000\$000 réis.

Pôde-se prever um rendimento annual de 12:000\$000 a 14:00\$0000, o que permite acelerar consideravelmente a amortisação.

Assim se realizou um melhoramento importante sem encargos nem para a Câmara que não tem que entrar com uma parcella sequer das annuidades, nem para o Estado que vê aumentado o tráfego das suas linhas o bastante para ocorrer ás despesas de exploração do ramal e que, passado o periodo de amortisação, receberá considerável rendimento líquido.

Não será o mesmo o caso do ramal de Montemór. Muito mais caro, pois o empréstimo respectivo foi de 170:000\$000 réis não tem como o de Aldegallega, elementos do tráfego que possam dar rendimento próprio igual á annuidade de 12:285\$206 réis.

Embora as tarifas sejam mais altas, não ha probalidades de que o rendimento atinja o necessário para solver integralmente aquelle encargo que é de 945\$000 por kilometro.

Terá pois o município que suprir com os seus recursos o que faltar.

Não pôde allegar ignorância por que á sua pretenção da construção do ramal foi sempre oposta a insuficiencia prevista do rendimento, que a Câmara contestava. A ella e não ao Estado compete suportar o encargo, bastando pelo que respeita áquelle a despesa de exploração que toma sobre si.

Segundo inserem alguns jornaes, pretende agora o município de Montémór alijar para cima do Estado o fardo que voluntaria e conscientemente tomou sobre si. Nem a lei o permite, nem a boa razão o aconselha.

Em julho abre-se o ramal á exploração. Dever-se-lhe-ha aplicar tarifas que o tornem o mais rendoso possível para attenuar o encargo da Câmara, unica entidade a quem compete completar a annuidade, porque para a economia geral do paiz pouca importancia tem o ramal e por isso o onus resultante da construção deve pesar sobre os que solicitaram a obra, sabendo a que se obrigavam.

**Inharrime.** — Segundo refere um jornal de Lourenço Marques, no proximo orçamento da província de Moçambique figurará a verba de cento e cincuenta contos para a construção do troço da linha de Inhambane que vae de Mutamba a Inharrime.

A extensão d'este troço é de sessenta e quatro kilómetros. Esta nova linha vae servir as regiões de Zavala, Inharrime e Mchopes, ligando Inhambane aos dois rios que desaguam na lagôa Puebella e que são navegáveis na extensão de 180 quilómetros.

Com a construção d'esta linha muito deve lucrar o commercio d'aquella região, pois que os seus productos pôdem ser trazidos por meio d'ella facilmente ao litoral.

**Montemór-o-Novo.** — Estão muito adeantados os trabalhos d'este ramal, estando já montada a ponte.

A linha está já assente para além da freguesia de S. Gregorio, a partir da estação velha.

Uma das empreitadas mais dificeis, a abertura da rocha da Serra das Cangas, já está concluida.

**Espanha**

No dia 10 do mez ultimo foi inaugurado o ramal do Solares a Liérganes, na província de Santander.

Foi sollicitada a concessão de um tremvia a vapor para transporte de passageiros e mercadorias que, partindo da estação de Peñarroya e seguindo pela estrada qua vai de Fuenteoveguna a Castillo de las Guardas, termine em Valdeinferno.

Estão muito adeantados os trabalhos de construção da linha de via reduzida de La Carolina a Linares.

O material circulante encontra-se já na linha.

**Argentina**

A Administração dos Caminhos de ferro do Estado encomendou na Europa sete locomotivas de via larga para as suas linhas ao preço de 17.128 pesos de ouro cada uma, e mil duzentos e dez vagões que custarão 988.820 pesos de ouro.

Foi aprovado o projecto de construção da linha de Alvear a Olavarria, na extensão de 430 kilometros.

Foi sujeito à aprovação do Governo o projecto da linha de Pringles a La Madrid e Bolívar, na extensão de 240 kilometros.

**COMMERCIO PORTUGUEZ****Importação e exportação por classes da pauta nos mezes de janeiro a agosto****Importação para consumo**

	Valores em mil réis	
	1908	1907
Animaes vivos.....	4.915.643	4.453.063
Materias primas para as artes e industrias	17.781.107	18.170.276
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	4.639.970	4.969.820
Substancias alimenticias.....	13.161.230	8.361.244
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos.....	4.089.661	4.530.146
Manufacturas diversas.....	3.519.099	3.560.027
Taras .....	79.151	72.198
Total.....	45.183.861	41.416.774

**Exportação nacional e nacionalizada**

	Valores em mil réis	
	1908	1907
Animaes vivos.....	2.717.407	2.597.124
Materias primas para as artes e industrias	4.396.880	4.591.945
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	731.544	1.030.563
Substancias alimenticias.....	9.313.007	10.273.620
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos.....	73.610	73.083
Manufacturas diversas.....	1.341.814	1.405.639
Total.....	18.574.292	19.971.974

**Companhia dos Caminhos de ferro do Norte de Espanha**

Recebemos o relatorio da gerencia d'esta Companhia relativo ao exercicio de 1908 apresentado aos accionistas na assembleia geral que teve lugar em 17 do mez ultimo.

Por elle se vê que a extensão da rede é de 3.759 kilometros dos quaes 100 de via reduzida.

A receita bruta foi de 130.449.457 pesetas, ou mais 3.856.544 do que no anno anterior. As despesas subiram a 57.967.558 pesetas, ou mais 2.938.464 do que em 1907, tendo tido assim a companhia o producto liquido de 72.481.899 pesetas, mais 918.080 do que no anterior.

O movimento de passageiros aumentou devido, principalmente, à exposição e festas de Saragoça.

Pelas 516.000 accões foi distribuido o dividendo de 14 pesetas, na importancia total de 7.234.000 pesetas.

Para o novo exercicio passa a quantia de 1.354.618 pesetas.

E' como se vê, francamente prospera a situação d'esta Companhia, o que é devido á prudente administração que ultimamente tem tido, e tudo leva a crer que essa prosperidade irá augmentando de anno para anno progressivamente.

**Assembleia da Companhia Real**

Effectua-se no dia 7 esta assembleia á qual serão presentes o relatorio do Conselho de administração e parecer do fiscal que tambem começaram a ser distribuidos.

Destes documentos que, como sempre, vamos transcrever a começar no proximo numero, tomamos desde já alguns apontamentos que darão a conhecer os resultados da exploração durante o anno findo.

A extensão total da rede não teve alteração, sendo de 1172 kilometros; só a parte em dupla via, que em principio do anno era de 211 kilometros se elevou desde outubro a 270, pela abertura da segunda via de Coimbra a Alfarellos.

Pouco favorável foi, o anno findo, á exploração da rede, não só pelos acontecimentos politicos que enfraqueceram os negócios e diminuiram as viagens, como pelas más colheitas. Só no fim do anno, um pequeno periodo de melhora permitiu fechar as contas com um acrescimo de receita.

Mas nas despesas, o aumento do cambio que chegou em novembro, a 700 réis por 3 francos, produziu uma consideravel elevação dos gastos, mais de 32 contos de réis.

Consequencia: sofreu a Companhia e sofreu o tesouro recebendo menor reembolso da linha de Torres-Figueira, (800\$000) e pagando a mais de garantia de juro da Beira Baixa cerca de 26 contos.

Assim o coefficiente de exploração de todas as linhas exploradas pela companhia passou de 42, 14 a 42, 42.

As receitas da exploração totalisaram por 6.268 contos mais 65 do que em 1907, e as despesas 2.516 mais 32 que naquelle anno, dando um producto liquido de 3.752 contos ou 5:347\$772 por kilometro, mais 55\$538 do que no anno anterior.

As diferenças nas receitas foram: mais, 89 contos em passageiros e 3 contos em grande velocidade; menos, 15 contos em mercadorias e 35 contos em receitas diversas. Esta ultima diferença provém de terem passado a receitas de passageiros as cobranças em transito, o que reduz o aumento d'aquelle titulo a uns 50 contos, ou pouco mais.

O numero de passageiros transportados foi de 6.974:806 ou mais 668:917 do que em 1907.

Em mercadorias, o aumento de tonelagem foi de 61:187, dando aind'assim a diminuição de receitas que acima indicámos.

O relatorio salienta o decrescimento no transporte de objectos manufacturados (28 contos), vinhos e derivados (34) e outros (21) contra um aumento em azeites, carvão, comestíveis e forragens e outros, mais consideravel exportação de toros de pinho para minas, a que o aumento dos comboios deu novo alento.

O trafego internacional de passageiros, isto é, o Portugal-França, pela fronteira de Villar Formoso, teve diminuição, nota-o o relatorio, e conserva-se pouco importante.

Para isso muito deve concorrer a demora no transporte de passageiros ordinarios e os successivos trasbordos entre Pampilhosa e Hendaya. Quasi 32 horas para percorrer 837 kilometros é uma marcha commercial de 26 kilometros, muito boa para comboios de mercadorias; impossível

sível para serviço de passageiros. A competencia que é feita entre Lisboa e Paris pelas empresas marítimas, e que as companhias ferroviárias não tem tratado de combater acelerando e melhorando o serviço dos comboios, para os que não podem utilizar o *sud-express*—também não deve ser indiferente à paralysação d'este tráfego.

E quanto ao anno findo, tendo havido, segundo o relatorio, uma diminuição de 191 passageiros entre Portugal e França (5:294 contra 5:485), muito maior foi ella em passageiros ordinarios, turistas, etc., se pensarmos em que não foi pequeno o numero de representantes estrangeiros, e seu sequito, que vieram a Lisboa por occasião dos funeraes d'el-rei D. Carlos e do infeliz príncipe real.

A conta do primeiro estabelecimento da companhia estava em 31 de dezembro em 56:917 contos, o material circulante em 3:031 contos, o mobiliario e utensilios em 524, a diferença na emissão d'obrigações 31:913, ao que ha a juntar o importe das despezas complementares desde 1895, 3:173 contos de novas construções e trabalhos complementares, 391 contos de mobilia e utensilios e 1:832 contos de material circulante, total 5:396 contos, menos o amortisado até esta data, 4:978, liquido 418 contos.

Os bens proprios, em terrenos conquistados ao Tejo valorisaram-se em 1.820 contos; a reserva especial estava em 253 contos.

Sommavam os abastecimentos existentes o valor de 934 contos; os titulos em carteira 94; a existencia em caixa (99 contos) e em depositos nos bancos portugueses e estrangeiros 1896 contos; devedores diversos 858; e contas de ordem, em que entram por 7.344 contos as garantias de juros a reembolsar, 7.975 contos.

O passivo inscreve o capital de 66.660 acções, 5.999 contos, o valor de 995.082 obrigações (48.968 das quais se acham amortizadas) por 89.557 contos, a reserva especial (como no activo) 253 contos; 1.749 contos a credores diversos; a verba de contas de ordem igual á do activo, sendo o saldo de ganhos e perdas 1.100 contos.

No fundo de reserva extraordinaria figuram, tanto no activo como no passivo, 10.210 obrigações privilegiadas de 1.<sup>º</sup> grau.

A quelle saldo de, numeros exactos, 1.099:932\$526 réis, propõe o conselho fiscal a distribuição seguinte: 10 francos a cada uma das 349.096 obrigações de 3% 2.<sup>º</sup> grau.

13,33 francos ás 61.640 ditas de 4% idem.

15 francos ás 29.964 ditas de 4 1/2 % idem.

2,50 fr. ás 90.070 ditas de 3 % da Beira Baixa, 1.<sup>º</sup> gran.

O que tudo sommará uma distribuição de 4.987.459,60 francos ou, ao cambio de 654, réis 1.087:660\$524, ficando um saldo de 12:272\$002 para o anno corrente.

Felizmente, para a companhia e para o paiz em geral, esse saldo será bem superior, graças á diminuição dos cambios que estão já hoje em 604 réis, a venda, e com tendência para melhora.

Em virtude dos preceitos estatutarios, terminam este anno o seu mandato para o conselho de administração por parte dos accionistas os srs. Carlos Eugenio d'Almeida e conselheiro Reis Toigal, e por parte dos obrigacionistas os srs. Daenhardt, Lhomme, Perestrello de Vasconcellos e Leroy-Beaulieu; do conselho fiscal os srs. Alves Diniz e Manuel José Monteiro, os quais todos podem ser reeleitos e assim o recomenda o conselho fiscal.

A caixa de Reformas e Pensões que, desde 1 de janeiro de 1908, passou a cargo da Contabilidade Central teve de rendimento durante o anno, de bilhetes de gare, marcação de lugares, anuncios nas estações e bilhetes gratuitos de circulação 26:515\$440 réis, e de juros de papéis de crédito, lucros em titulos sorteados, rendas de casas, aluguer de terrenos, venda d'árvores, e outras receitas 9:590\$024; mais de joias e quotas de pessoal demitido falecido e reformado 10:169\$800, total 46:994\$082 réis; e tendo sido a sua despesa 62:269\$346 réis, a companhia supportou o deficit na importancia de 15:994\$082.

## Para o Ribatejo

A nossa subscricção para as victimas sobreviventes dos terramoto no Ribatejo ficou estacionaria na verba de 10\$000 réis anunciada no nosso numero passado.

Não admira que tal succeda porque não há pessoa alguma que não tenha sido solicitada para numerosas subscricções para o mesmo fim.

Os nossos assignantes que, para outros fins, nos têm auxiliado sempre, bondosamente, espontaneamente,—para as victimas do incendio do theatro-Baquet, para a subscricção nacional da defesa do Paiz, para o culto da Bandeira—não se manifestaram aqui, desta vez, porque deram o seu obulo—os seus obulos—para outras partes.

Alguns nôo disseram; de outros sabemos bem as intenções e as razões porque não nos enviaram o seu auxilio.

Está, pois, a nossa subscricção em 10\$000 e ainda esperamos e solicitamos que os menos sobre-carregados com pedidos nos ajudem a aumentar esta somma.



### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

**Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.** — O Relatorio do Conselho de Administração, que deverá ser presente á proxima Assembleia Geral Ordinaria, convocada para o dia 7 de junho proximo, está á disposição dos srs. Accionistas, na sede da Companhia, escriptorios da Administração na Estação-Central do Rocio desde 29 de maio findo.

### BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 31 de maio de 1909.

Vae em boa corrente a demonstração dos resultados do beneficio efectuado nas finanças públicas e particulares pelo estado de socorro politico que se promete com a gerencia do actual ministerio.

E' ver a cotação das divisas estrangeiras e comparal-a com as que tínhamos ha um mes, e levar as mãos á cabeça, de espanto de ver que ainda se dizem portuguezes e ainda se contente que assim se chamem os que, por paixões ruins de mesquinharias, rivalidades, praticam o crime de lesa-nação de manterem e instigarem a agiação dos espíritos que só nos encaminha para a ruina!

E mais se pasma de que, na esteira desses nocivos instigadores, haja comerciantes ingenuos ou obsecados de espírito que nem vêem que trabalham em prejuizo da patria e cavam a sepultura dos seus interesses ajudando essa obra de destruição.

Tenham as opiniões políticas que quizerem; conservem no seu íntimo todos os ideias e avigorem todos os odios; mas não os exteriorisem em manifestações públicas, porque o paiz quer trabalhar com socorro e tem o direito de exigir desses exaltados que se accommodem e o deixem caminhar honradamente na estrada da prosperidade a que nos levaria um período de... juízo.

Um pequeno exemplo bastará:

No periodo de janeiro a agosto do anno findo a nossa balança comercial accusa um deficit da exportação sobre a importação de 26:612 contos.

Foi essa a verba que o nosso commercio, e a nossa industria na parte que respeita ás matérias primas, teve que pagar, em ouro, ao estrangeiro, pelas mercadorias importadas nesse periodo.

Se essa verba tóssse paga com o cambio do dia 30 d'abril os nossos importadores teriam pago por ella mais 17 % ou 4.524 contos; se a calcularmos ao cambio de sábado ultimo, importaria ella em mais 12 % ou só 3.193 contos; isto é, que só pelo descida de 5 % no preço da divisa Londres o nosso commercio lucrava, em oito meses, 1.331 contos.

Junte-se a isso o pagamento dos coupons do Estado, os de varias empresas particulares que os pagam no estrangeiro, e vê-se-há a enorme riquesa que se está exportando, unicamente pelo capricho de manter o paiz em eterno sobresalto e eterno descredito.

O movimento da nossa bolsa animou-se um pouco, pelo motivo da capitalização, fazendo-se algumas transacções de valor sobre

ações de bancos, obrigações do Estado e dos Fosforos, Companhia Real, Ambacas e Predias.

Como acima dizemos, os cambios melhoraram consideravelmente, devido às maiores garantias de socorro do paiz e ao anúncio de uma farta colheita cerealifera que se promete tão abundante, que muito reduzida ou mesmo nulla se antolha a importação de trigo.

A libra ficou hoje a 5\$000 compra, 5\$050 venda: o cambio Rio-Londres a 15<sup>1/2</sup> correspondendo a libra, no Brazil, a 13\$989 réis.

## Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE MAIO		EM 15 DE MAIO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	47 1/2	47 3/4	45 13/16	45 11/16
" 90 d/v .....	47 3/4	—	46	—
Paris cheque .....	602	604	625	627
Berlim "	247	248	256	257
Amsterdam cheque .....	417	419	—	—
Madrid cheque .....	902	907	930	935

## Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e títulos	MAIO											
	17	18	19	21	22	24	25	26	27	28	29	31
<b>Lisboa:</b> Dívida Interna 3% assentamento	39,70	39,3	40	40,15	40,20	40,20	40,25	40,25	40,25	40,20	—	—
Dívida Interna 3% coupon .....	39,70	39,35	40	40,15	40,15	40,15	40,15	40,15	40,15	40,10	40,40	39
" " 4% 1888, c/premios .....	21,800	—	21,850	21,800	21,850	—	21,850	—	21,700	—	—	—
" " 4 1/2% 1888,9 .....	56,500	57,000	57,000	57,200	57,200	—	57,800	—	57,400	57,400	57,200	—
" " 4 % 1890 .....	50,600	50,600	—	—	—	—	9,100	9,050	—	—	—	—
" " 3 1/2% 1905 c/premios .....	9 100	9 100	9 100	9 100	—	—	—	—	79,000	—	—	—
" " 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Es) .....	78,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 5 % 1905 ob. (C.º de F.º Est) .....	76,900	76,200	76,200	76,200	76,200	76,200	76,300	76,300	76,500	76,500	—	—
Externa 3% coupon 1.ª serie .....	67,000	66,800	67,000	67,000	66,800	66,600	66,400	66,500	66,300	66,100	66,000	66,000
" " 3 % 2.ª serie .....	—	—	—	—	67,800	67,800	—	67,500	—	—	66,700	—
" " 3 % 3.ª serie .....	67,500	67,900	67,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal .....	165,000	165,000	—	166,000	166,000	166,100	166,000	166,000	166,000	166,000	166,300	—
" " Commercial de Lisboa .....	138,000	—	140,000	140,000	—	—	—	—	—	—	138,000	—
" " Nacional Ultramarino .....	93,000	—	92,600	92,8 0	92,800	—	—	—	—	—	93,000	93,000
" " Lisboa & Açores .....	—	116,000	—	116,000	—	116,000	116,000	116,000	—	—	—	—
Companhia Real .....	65,500	—	65,500	65,500	65,500	—	—	65,700	66,000	—	66,500	—
Companhia Nacional .....	6,500	6,6 0	6,800	6,800	6,800	7,000	7,300	7,900	8,000	8,000	—	—
Companhia Tabacos, coupon .....	—	85,500	86,0 0	86,500	86,700	—	87,000	88,000	88,000	—	88,300	88,300
Companhia dos Phosphoros, coupon .....	62,300	62,300	62,300	62,300	62,300	62,300	62,500	62,800	63,000	63,000	63,000	63,000
Obrig. Companhia Através d'Africa .....	—	—	—	—	—	89,000	—	—	89,000	—	—	—
Companhia Real, 3 % 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real, 3 % 2.º grau .....	50,000	—	50,000	50,000	50,000	50,000	50,800	52,000	50,800	51,200	51,200	51,000
Companhia da Beira Alta 3 % 1.º grau .....	—	—	—	—	—	72,900	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie .....	66,000	—	—	—	—	—	—	91,450	91,450	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie .....	91,000	91,000	91,330	91,300	91,500	91,500	91,400	87,200	87,200	91,300	91,400	—
predias 6 % .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	87,000	87,200	—
" " 4 1/2 % .....	80,000	—	—	—	—	79,400	—	—	—	79,800	—	—
Paris : 3 % portuguêz 1.ª serie .....	63,80	64,30	64,50	64,40	64,05	64,30	64,27	63,90	64,30	64,21	64,05	—
Acções Companhia Bed .....	315	317	320	314	312	320	310	321	—	324	325	—
Madrid-Cáceres Portugal .....	34	35	—	34,50	35	35	37	—	35	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante .....	408	410	407	407,50	—	—	—	407,50	—	—	—	—
Andaluzes .....	191	193,25	—	—	188	—	—	188	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau .....	35,300	—	—	3'8.000	357,000	36,800	36,30	36,000	35,500	35,500	—	—
Companhia Real 2.º grau .....	240,50	243	243	242	24,200	24,300	24,600	25,400	25,700	25,000	25,000	—
Companhia da Beira Alta .....	291	291,75	295	294,75	—	—	294,75	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres Portugal .....	13,775	14,000	13,800	14,000	—	14,000	14,375	—	14,075	—	—	—
Londres : 3 % portuguêz .....	63,75	64,25	64,50	64,50	64,50	64,25	64,25	64,25	64,25	—	—	—
Amsterdam : Obrig. Através d'Africa .....	—	—	83,06	—	—	83,87	—	—	84,87	84,37	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MÉDIA KILOMETRICA		
		1909		1908		Diferença em 1909	1909	1908	Diferença em 1908-09	
		Kil.	Totais	Kil.	Totais					
<b>Portuguezas</b>										
Réde geral .....	20 Maio	4.073	2.024.967.000	4.073	1.989.200.000	+ 35.767.000	1.887.201	1.814.548	+ 42.653	
Companhia Real .....	Vendas Novas .....	70	37.938.000	70	36.099.000	+ 1.839.000	541.971	515.700	+ 26.271	
Coimbra a Louzã .....	" "	29	8.570.000	29	8.615.000	- 65.000	295.517	297.758</td		

# Companhia da Beira Alta

**Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral dos accionistas de 19 de maio de 1909.**

SENHORES:

Em conformidade do Artigo 40 dos Estatutos, a Assembleia Geral está convocada para o proximo dia 19 de maio, afim de:

- apreciar as contas e os resultados da exploração, no exercicio de 1908;
- discutir e votar o Relatorio do Conselho d'Administração, balanço e parecer do Conselho Fiscal;
- votar a importancia a distribuir ao coupon n.º 4 das obrigações de 2.º grau; e
- eleger tres membros effectivos e dois supplentes para o Conselho Fiscal.

Em cumprimento das mesmas disposições estatutinas, vem o vosso Conselho d'Administração apresentar o relatorio dos principaes factos que assignalaram a sua gerencia no anno findo, acompanhado das respectivas contas encerradas em 31 de dezembro de 1908.

A orientação exposta no relatorio anterior foi rigorosamente mantida durante o exercicio de que nos vamos ocupar; e por isso, as contas patenteadas, traduzindo o maximo de economia possivel nas despezas, deixam, tambem, transparecer nitidamente os esforços que evidámos para aperfeiçoar e fazer progredir todos os serviços da Companhia, bem como a vigorosa lucta sustentada em prol do desenvolvimento do trafego e consequente augmento de receitas.

Em 1908 foram iniciados os trabalhos de renovação da via, substituindo-se o actual typo de rail de 30 kilos pelo de 40., (mais resistente e mais adaptavel ás necessidades futuras); aumentou-se, em harmonia com os nossos reduzidos recursos, o material circulante; melhoraram-se as alimentações; construiram-se vias de resguardo e alguns caes em diversas estações; imprimiu-se uma grande actividade na installação do freio de vacuo, etc., afóra outros trabalhos de mais pequena importancia.

O material motor encommendado em 1907, não pôde ser adquirido definitivamente, por motivos allieios á nossa vontade; mas resta-nos a agradavel certeza que as novas locomotivas do sistema «Compound» 4 cylindros, em construção na casa Henschel & Sohn, de Cassel, e que hão de substituir as rejeitadas, offerecem superiores vantagens, permittendo melhorar todo o nosso serviço de tracção, especialmente o Sud-Express.

## Resultados da exploração

### Receitas

As receitas brutas, menos a importancia dos reembolsos, ascenderam a . . . . .	Rs. 492:116\$232
A deduzir: impostos pagos ao governo . . . . .	— 27:571\$603
	— 464:544\$629
Receita liquida . . . . .	
A receita annual por kilometro, em 1908, foi de Rs. . . . .	1:836\$145.
A receita liquida, realizada em 1907, tendo sido de: . . . . .	— 455:566\$432
ha uma diferença a favor de 1908, de . . . . .	— 8:978\$197

correspondente a um augmento de cerca de 2 %: porém inferior tambem 2 % á media annual da progressão obtida nos ultimos dez annos.

Durante o primeiro semestre, o trafego teve um sensivel decrescimento, atribuido, em parte, aos acontecimentos anomales que perturbaram o nosso paiz (em 1 de julho havia uma perda de 2 %) mas felizmente essa diminuição foi totalmente recuperada no segundo semestre, com o accrescimo registado de 5 %.

O mappa abaixo mostra o movimento de todo o trafego em 1908 e as diferenças accusadas, em relação ao anno precedente:

	1908	1907	Diff. enca de 1908 em relação a 1907
Passageiros . . . . .	182:222\$731	180:081\$151	+ 2:141\$580
Grande velocidade . . . . .	50:970\$382	46:015\$218	+ 4:955\$164
Pequena velocidade . . . . .	218:471\$476	215:496\$661	+ 2:974\$815
Receitas fora do tra-fego . . . . .	12:880\$040	13:973\$402	- 1:093\$362
Totaes . . . . .	464:544\$629	455:566\$432	+ 8:978\$197

**Passageiros:** — Em 1907 houve um avanco notavel neste ramo, (aproximadamente 7 % sobre o mesmo trafego do exercicio anterior) enquanto que em 1908 ha apenas um augmento de réis 2:141\$580; mas attendendo ás occorrencias excepcionaes que se deram nesse anno, não poderemos deixar de considerar como

satisfatorios os resultados obtidos. Os receios resultantes da agitação politica que lavrou em todo o paiz durante o primeiro semestre produziram consequencias perniciosas sobretudo no trafego internacional.

O numero de passageiros internacionaes declinou fortemente; assim, tendo o Sud-Express transportado no anno anterior 7.478 passageiros, o seu movimento em 1908 foi menor, cerca de 10 %, baixando a 6.825 passageiros; e nos comboios ordinarios, o numero de passageiros passou de 939 para 800, ou seja menos de 17 %.

Felizmente o trafego local forneceu-nos a margem suficiente para a cobertura d'essas perdas, com a grande diferença, a mais, nas passagens de 2.ª e 3.ª classes.

Para apreciação, expomos o mappa comparativo (por classes) do conjunto de todo este trafego.

	1908			1907		
	Numero	Totaes	Por pas-sageiro	Numero	Totaes	Por pas-sageiro
1.ª classe . . . . .	25.099	47:519\$983	1.893	25.467	50:475\$609	1.982
2.ª " . . . . .	59.384	44:462\$712	698	55.699	40:505\$213	727
3.ª " . . . . .	263.723	101:894\$204	386	243.857	97:138\$776	398
Receitas suplementares . . . . .	—	3:319\$998	—	—	3:073\$430	—
Totaes . . . . .	348.200	194:196\$897	548	325.020	191:793\$037	578

Diferença de 1908 em relação a 1907						
	PRODUCTOS			PRODUCTOS		
	Numero	Totaes	Por pas-sageiro	Numero	Totaes	Por pas-sageiro
1.ª classe . . . . .	—	368	—	2.955\$626	—	89
2.ª " . . . . .	+ 3.688	+ 9.754\$099	+ 29			
3.ª " . . . . .	+ 19.866	+ 4.755\$428	+ 12			
Receitas supplementares . . . . .		353\$411				
Totaes . . . . .	+ 23.186	+ 2.403\$860	+ 30			

Pela nota acima, verifica-se que o augmento incidiu, sobretudo sobre a 3.ª classe, sendo parte originado pelos novos apeadeiros abertos á exploracão.

A pequena diferença que se observa no producto por passageiro, é o resultado natural do desenvolvimento progressivo das viagens a pequenas distancias.

O Sud-Express apesar de ter sido um pouco melhor utilizado pelos passageiros locaes, apresenta ainda uma diminuição sensivel na totalidade dos passageiros transportados; apenas 8.272 em logar de 8.811, em 1907; o que leva a media de utilisação de passageiros por comboio (a distancia inteira) a 9,99, em vez de 10,92; no entanto, esperamos que as negociações entabolidas n'este momento com diversas empresas maritimas venham a produzir resultados mais favoraveis.

**Grande velocidade.** — O augmento de réis: 5:000\$000, aproximadamente, sobre 1907, resulta de diversas origens, como demonstra a nota succinta que exhibimos:

	1908	1907	Diferença de 1908 em relação a 1907
Bagagens e cães . . . . .	6:480\$951	6:693\$231	- 212\$280
Valores, mercadorias e animaes . . . . .	35:433\$272	32:118\$643	+ 3:314\$629
Diversos . . . . .	9:036\$159	7:203\$314	+ 2:832\$815
Totaes . . . . .	50:970\$382	46:015\$218	+ 4:955\$164

A diminuição de bagagens é derivada do menor numero de passageiros internacionaes.

O augmento de mercadorias provém principalmente de peixe da Figueira, e o que figura sob o titulo de «diversos» é sômente motivado pelo facto do exercicio de 1908 ter sido beneficiado com o producto, d'un semestre d'atrazo, na imposta de réis: 2:444\$652, dos transportes d'encomendas postaes; todavia em 1907 foram tambem cobradas do correio subvenções em atrazo.

**Pequena velocidade.** — Este trafego, que tinha sido apenas mediocre nos tres primeiros trimestres e que no dia 1 d'outubro mostrava uma receita a menos na importancia de réis: 3:261\$000, teve grande incremento no quarto trimestre, conseguindo não só recuperar a perda indicada, como exceder em cerca de 3:000\$000 de réis os productos adquiridos no anno precedente.

As principaes diferenças constam das seguintes mercadorias:

Augmentos por ordem d'importancias:

Sal . . . . .	4:719\$671	réis
Cal . . . . .	2:441\$549	"
Tijollo e telha . . . . .	1:294\$172	"
Adubos . . . . .	896\$629	"
Vinhos e vinagres . . . . .	58:5926	"
Productos chimicos . . . . .	580\$926	"
Farinhas . . . . .	574\$719	"

Diminuição por ordem d'importância:

Cereaes.....	4:5385000	réis
Legumes verdes.....	4:8225014	"
Azeite.....	4:2615764	"
Tecidos.....	6495032	"
Fructas.....	5655583	"

*Augmentos.* — Sal. — A producção abundante das salinas da Figueira, a boa colheita d'azeitona em 1908, a exportação para Espanha, foram os principaes factores que animaram o commercio d'este producto fazendo subir este tráfego a 15.539 toneladas, isto é, a maior quantidade registada até hoje nas nossas estatísticas.

*Cal.* — O desenvolvimento crescente que tem tido as fabricas na linha da Figueira e a tarifa ultimamenteposta em vigor para o transporte de pedra destinada a fabrico de cal, elevaram a tonelagem a 22.733, numero nunca attingido.

*Tijollos e telhas.* — O transporte d'esta mercadoria tambem alcançou o importante algarismo não attingido de 7407 toneladas, devido ao alargamento de producção que tem tido as fabricas situadas em Pampilhosa.

*Adubos.* — O acrescimo n'este ramo é de grande interesse, por que deixa antever a possibilidade de mais abundantes colheitas.

*Vinhos e vinagres.* — A diferença a mais, posto que diminuta, é animadora; sobretudo se a encararmos sob o aspecto em que deve ser observada, pois a diminuição consideravel e sempre progressiva que ha muitos annos se accentuava n'esta secção, deixava prever claramente a perda total d'este tráfego, que parece agora reagir.

*Productos chimicos.* — Transportes de resina para a nova fabrica de Pampilhosa.

*Farinhas.* — Movimento originado pelas importações para abastecimento da região, contrabalançando um pouco a enorme perda que houve no transporte de trigos.

*Diminuições.* — Estas recaem sobre quasi todos os productos agrícolas, em virtude das más colheitas na Beira, particularmente trigo, batata, arroz, castanha, etc., resentindo-se tambem do pouco azeite que houve em 1907, não causando, portanto, surpreza alguma estas diferenças, pois é geralmente conhecida a influencia que as condições climaticas produzem no tráfego d'uma região, cuja base do trabalho é a agricultura.

*Receitas fóra do tráfego* — O decrescimento de réis 1:0935362 é devido a menor somma recebida das companhias vizinhas, a titulo d'aluguer de material, pela retenção dos nossos veículos, receita esta que, por vezes, só representa prejuizo para o nosso tráfego de mercadorias; sendo, por isso, assumpto que tem merecido as maiores attenções do director da exploração.

#### Despesas

As despesas mostram um aumento de réis 16:7845632, que é devidamente justificado pelos esclarecimentos que se seguem.

Eis a decomposição:

	1908	1907	Diferença de 1908 em relação a 1907
Administração de Lisboa e Paris.....	27:6515373	36:6685373	- 9:0175094
Exploração e movimento.....	59:5785638	53:6045516	+ 5:9745122
Material e Tracção....	83:1495817	76:5275449	+ 6:6225368
Via e Obras.....	74:5195855	69:6365619	+ 4:8835236
 Totais.....	 244:8995633	 236:4375051	 + 8:4625632
Renovação da via, parte pertencente à Exploração .....	8:3225000		+ 8:3225000
	253:2215683	236:4375051	+ 16:7845632

*Administração.* — A importante diferença de réis 9:0175094 a menos, provém: de ter sido levada á conta d'exploração a importancia total das contribuições dos agentes ao serviço da companhia e as contribuições industriaes, prediaes e parochiaes relativas á sua industria e aos edificios que possue na linha.

Estas despesas, que em 1908 sommam réis 8:4245708 tendo sido desde longa data supportadas pela administração, começaram agora a ser escripturadas nas contas em que realmente deviam figurar, para maior clareza e verdade da nossa contabilidade.

No entanto, ha ainda, em virtude da reorganisação que foi posta em vigor em 1907, uma economia sobre o anno antecedente de réis 6005000.

*Exploração e Movimento.* — Deduzindo-se neste título a quantia de réis 8:4245708 das contribuições, encontrar-se-ha, em logar do excedente mencionado de réis 5:9745122, uma economia de réis 2:4505586, proveniente principalmente do serviço da fiscalisação.

*Material e Tracção.* — A maior despesa é a consequencia de:

a) Ter sido aumentado o percurso de comboios por necessidades do tráfego.

b) Maior consumo de combustivel, provocado em grande parte pelas longas experiencias feitas com as locomotivas rejeitadas. (As novas locomotivas encomendadas, em virtude do augmento de velocidade que deverão fornecer, terão maior dispendio de carvão).

c) Elevação no preço do combustivel pela alta do cambio.

d) Custosas reparações feitas com as locomotivas, pelo longo tempo que tem de serviço.

*Via.* — A consolidação da via e o emprego que se fez de travessas injectadas, justificam amplamente a verba despendida a mais.

*Renovação da via.* — Em harmonia com as indicações que fizemos no relatorio do anno anterior, foram iniciados em 1908 os trabalhos de renovação da via principal, na parte mais usada e gasta, procedendo-se á substituição dos rails e material correspondente em 5 kilometros. Os materiais novos utilizados oferecem incontestaveis vantagens sobre os antigos e dão maior solidez e segurança á via. A renovação tem sido acompanhada de perfeitos trabalhos de ballastragem, permitindo facilmente as grandes velocidades.

A despesa total effectuada com esta obra, foi de réis..... 14:3005000 mas tendo sido lançada na conta de 1.º Estabelecimento a importancia de réis..... 5:9785000

as despesas d'exploração foram sobre carregadas com 8:3225000

Este melhoramento, urgente e absolutamente indispensavel, deverá proseguir, com a maior actividade, dentro da esphera dos recursos da Companhia nos annos seguintes, estando já previstos para o corrente anno mais 7 kilometros.

(Continua)

## Avisos de serviço

### Caminhos de Ferro do Estado

### DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

#### Temporada de banhos de mar e aguas mineraes em 1909

Bilhetes de ida e volta, válidos por 60 dias: — Primeiro dia de venda, 1 de maio; ultimo dia de venda, 15 de outubro; ultimo dia para regresso, 31 de outubro.

Do Porto os preços dos bilhetes (incluindo o imposto do selo) são: Para Barcellos, 1.ª classe, 15680; 2.ª, 15310; 3.ª, 920; para Vianna, 25660, 25060, 15460; para Ancora, 35100, 25410, 15720; para Mollédo (ap.), 35340, 23600, 15850; para S. Pedro da Torre, 35980, 35100, 25200; para Valença, 45110, 35200, 25280; para Braga, 15810, 15400, 15000; para Cete, 15070, 810, 580; para Marco ou Livração, 15980, 15530, 15100; para Arégos, 25560, 15980, 15420; para Mollédo, 35110, 25120, 15740; para Pedras Salgadas, 55170, 45440, 35200.

Nota. — As creances de 3 ate 10 annos terão o abatimento de metade dos preços acima indicados.

Condições: — 1.º Os bilhetes vendidos depois do dia 1 de setembro, terão como ultimo prazo de validade, para o regresso, a data de 31 de outubro; 2.º As mudanças de classes serão cobradas de conformidade com os preços da tarifa geral; 3.º Estes bilhetes são pessoais e intransmissíveis e serão considerados sem valor quando encontrados em poder de outro passageiro e o portador obrigado ao pagamento do duplo do preço da tarifa geral, desde o ponto de partida até ao de destino; 4.º O prazo de validade dos bilhetes pode ser prorrogado por um ou dois periodos de trinta dias, mediante o pagamento de 10 %, por cada prorrogação, calculado sobre o preço total do bilhete. Estas prorrogações obter-se-hão apresentando o bilhete em qualquer das estações de destino, onde lhe será entregue a respectiva senha de prorrogação de prazo. O pedido d'estas senhas só pode ter lugar antes de expirar o prazo de validade do bilhete, ou antes de terminar o prazo da primeira prorrogação, quando a tenha havido; 5.º Tanto á ida como á volta é concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem para os portadores de bilhete inteiro e 15 kilos para as creances. Os excedentes d'este peso serão taxados pela tarifa geral; 6.º Ficam em vigor as condições da tarifa geral, em tudo que não sejam contrarias ás disposições do presente.

## ARREMATAÇÕES

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

#### Fornecimento de taboas de pinho

No dia 7 de junho pela 4 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 1.000 taboas de pinho.

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

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

# AGENDA DO VIADANTE

## Aide-mémoire du voyageur

**BILBAU** **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto, cozinha esmerada. Situado 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 modiclos.

**CINTRA** **Hotel Neto.** — Serviço de primeira ordem — Aposentos confortáveis e acoiçados — 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 hoteis mais bem situados e que mais convém aos numerosos banhistas. — Propri., 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 acoio; tratamento recomendável — Proprietário, Domingos José Pires.

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

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

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

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

**LISBOA** **Grande Hotel d'Inglaterra.** — Em frente da Estação Central, P. dos Restauradores. De 1.º 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. — P. do Município, 4, 5, 6, e 7.

**MAFRA** **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 18000 reis por dia a 1500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

**PORTALEGRE** **Hotel Caraça.** — O principal da cidade e um dos melhores da província. Serviço bom e acoiado. 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 Telephone. Boite aux lettres — Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

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

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

**PORTO** **João Pinto & Irmão.** — Despachantes — Rua Mousinho da Silveira, 131.

**SETUBAL** **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Tosi, em frente do teatro; sítio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diária 1500 a 2500. 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** **Viuvade Juarez.** — Agente internacional de aduanas y transportes.

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

COMPANHIA REAL				Lisboa-R. Sacavém				Lisboa-R. Guarda				Lisboa-R. Evora				Porto Barca d'Alva			
PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.		
C. Sodré	Algés	C. Sodré		7 5	7 49	9 27	10 11	10 27	2 37	4	7 18	6	10 24	7 50	3 14	8 3	12 57		
9 15	9 29	9 40	9 55	7 53	8 36	10 29	11 12	8 10	9 54	3 40	6	11 20	6 55	● 12	4 55				
9 28	9 42	10 10	10 25	10 51	11 34	11 51	12 34	9 30	9 54	—	—	6 30		Regoa	Barea d'Alva	Regoa	8 58		
4	4 14	4 29	4 44	1 13	1 56	2 20	3 3	6	6 43	4 47	5 29	1 55	6 30	5 40	10 25	4 30	8 10		
5 40	5 54	6 20	6 35	4 41	5 24	3 22	4 6	7 32	12 37	1 55	6 53	6 30		3 29	10 15	11	6 55		
11 25	11 39	12	12 15	6 47	7 29	5 31	6 18	7 20	9 11	7 4	7 48	7 20	2	4 55	11 26				
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os ● e ○				8 27	9 11	7 4	7 48	9 51	10 35	7 57	8 41	4 16	2 46	● 7 25	3 35	● 7 15	3 35		
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré		9 51	10 49	7 36	8 31	12 45	6 15	3 55	9 45	6	10 24	Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa			
5 30	6 5	5 20	5 50	7	7 28	7 25	7 55	11 58	1 15	2 13	2 13	8	3 25	5 55	1				
7 40	8 15	8 16	8 42	10 10	10 38	8 49	9 15	11 51	1 10	5 27	6 18	5 20	11 55	11 35	6 30				
10 10	10 38	8 49	9 15	11 30	11 53	10 50	11 16	12 30	4 28	5 37	2 19	4 28	1 54	5 20	5 20	6 30			
1 12	1 28	12 10	12 36	2 30	2 58	1 40	2 6	12 30	1 53	7 54	9 22	8 20	8 41	7 34	7 55				
4 22	5 20	3 10	3 36	5 24	5 76	5 31	5 57	● 6	8 14	7 23	9 20	1 50	12 24	2 46	—				
7	7 23	7 40	8 6	8 30	8 58	9 10	9 36	Lisboa-R. Entronec.	6 40	10 7	5 40	6 49	7 31	7 51	8 32				
10	10 28	10 40	11 6	12 30	1 5	—	—		—	10	12 58	8 50	9 27	—					
Mais os de Cascaes, excepto os ●				Setil	Vendas Novas	Setil	Setil	Setil	5 15	8 35	4 15	7 4	6 15	3 55	9 45				
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré		8 36	10 28	11 50	3	8 36	7 10	8 10	9 58	7	12 30	3 14	8 3	12 57			
6 15	7 15	6	7	3 50	7 10	8 10	9 58	Entre. Lisb-R.	10 7	5 40	7 2	1 10	2	6 35	7 16	8 5	10 20		
8 10	9 3	○ 8	8 46	1 10	9 46	○ 8 56	9 32	11 58	12 56	12 56	5 40	7 2	11 40	1 10	2	6 35	10 20		
9 45	1 38	9 15	10 5	● 10 40	11 16	○ 9 56	10 32	● 10 40	11 20	11 24	12 56	5 40	7 2	11 40	1 10	2	6 35		
10 45	1 38	9 15	10 5	11 45	1 22	● 11 26	12 2	● 10 40	11 22	12 2	12 56	● 10 40	7 2	11 40	1 10	2	6 35		
11 45	1 22	● 11 26	12 2	12 45	2 16	12 15	1 9	● 10 40	11 22	12 2	12 56	● 10 40	7 2	11 40	1 10	2	6 35		
1 45	2 52	1 50	2 54	2 30	3 46	3 42	3 42	● 10 40	11 16	● 5	10 50	● 10 40	7 2	11 40	1 10	2	6 35		
2 30	3 46	● 2 26	3 2	3 15	4 15	4 19	4 19	● 10 40	11 16	● 5	10 50	● 10 40	7 2	11 40	1 10	2	6 35		
3 15	4 15	3 15	4 19	4 40	5 16	5 32	5 32	● 10 40	11 16	● 5	10 50	● 10 40	7 2	11 40	1 10	2	6 35		
4 40	5 16	3 36	4 32	4 47	5 37	5 15	5 15	● 10 40	11 16	● 5	10 50	● 10 40	7 2	11 40	1 10	2	6 35		
5 20	6 10	5 26	6 2	5 20	6 10	6 52	6 52	● 10 40	11 16	● 5	10 50	● 10 40	7 2	11 40	1 10	2	6 35		
6 10	6 46	6 15	7 19	7 45	7 22	6 56	7 32	● 10 40	11 16	● 5	10 50	● 10 40	7 2	11 40	1 10	2	6 35		
7 15	7 22	● 7 5	7 32	7 45	8 52	8 9	8 9	● 10 40	11 16	● 5	10 50	● 10 40	7 2	11 40	1 10	2	6 35		
8 10	8 16	○ 7 5	7 52	8 45	9 52														



## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, Minho e Douro,  
e Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, do Porto á Povoa e Famalicão  
e Nacional de Caminhos de Ferro*

**SERVIÇO DIRECTO COMBINADO****TARIFA ESPECIAL P. N.º 4—GRANDE VELOCIDADE**

(P. n.º 5 no Minho e Douro)

**BILHETES DE EXCURSÃO**

Com itinerarios escolhidos pelos passageiros

**DESDE 1 DE JUNHO DE 1909****PREÇOS DOS BILHETES**

		PERCURSOS	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Até	De	500 kilometros	85000	65000	45000
501 a 550	"	"	85600	65400	45300
551 a 600	"	"	95200	65900	45600
601 a 650	"	"	95800	75300	45900
651 a 700	"	"	105400	75800	55200
701 a 750	"	"	115000	85200	55500
751 a 800	"	"	115600	85700	55800
801 a 850	"	"	125200	95100	65100
851 a 900	"	"	125800	95600	65400
901 a 950	"	"	135400	105000	65700
951 a 1.000	"	"	145000	105300	75000
1.001 a 1.100	"	"	155200	115400	75600
1.101 a 1.200	"	"	165400	125300	85200
1.201 a 1.300	"	"	175600	135200	85800
1.301 a 1.400	"	"	185800	145100	95400
1.401 a 1.500	"	"	205000	155000	105000
1.501 a 1.600	"	"	215200	155900	105600
1.601 a 1.700	"	"	225400	165800	115200
1.701 a 1.800	"	"	235600	175700	115800
1.801 a 1.900	"	"	245800	185600	125400
1.901 a 2.000	"	"	265000	195500	135000
2.001 a 2.200	"	"	285000	215000	145000
2.201 a 2.400	"	"	305000	225500	155000
2.401 a 2.600	"	"	325000	245000	165000
2.601 a 2.800	"	"	345000	255500	175000
2.801 a 3.000	"	"	365000	275000	185000
3.001 a 3.250	"	"	385000	285500	195000
3.251 a 3.500	"	"	405000	305000	205000

**CONDIÇÕES**

1.ª—Estes bilhetes poderão ser pedidos durante todo o anno em qualquer das estações das linhas da

**Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes****Caminhos de Ferro do Sul e Sueste****Caminhos de Ferro do Minho e Douro****Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta****Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto á Povoa e Famalicão****Companhia Nacional de Caminhos de Ferro**

2.<sup>a</sup> — A requisição far-se-ha n'um impresso que será fornecido pela estação, no qual o requisitante marcará por meio de traços bem visíveis no mappa respectivo o itinerario que deseja percorrer, tendo em vista as condições 4.<sup>a</sup> e 5.<sup>a</sup> da presente tarifa, mencionando ao mesmo tempo no quadro a esse fim destinado as estações provaveis de paragem tanto na viagem de ida como na de regresso.

No acto da requisição o passageiro depositará 25000 réis por bilhete, quantia de que a estação passará recibo.

3.<sup>a</sup> — O bilhete será fornecido ao passageiro dentro do prazo de 5 dias uteis contados da data da requisição mediante o pagamento da respectiva importancia, deduzida a quantia de 25000 réis do deposito.

4.<sup>a</sup> — O itinerario pode ser escolhido á vontade do passageiro, comtanto que este parta sempre da estação onde fizer o pedido do bilhete e volte, no regresso, á mesma localidade, embora interrompa a viagem, deixando o caminho de ferro n'uma estação para só o tomar em outra.

Em qualquer caso, porém, o custo do bilhete nunca poderá ser inferior ao duplo de um bilhete da Tarifa Geral entre as duas estações mais distantes comprehendidas no itinerario, embora pelo trajecto mais curto.

Exceptua-se das anteriores disposições d'esta condição os passageiros que começarem a viagem por uma fronteira e a terminarem por outra, ou os que começarem a viagem pelas estações de Lisboa, Figueira, Porto, Vianna, Caminha, Setubal ou Faro, e a terminarem por uma fronteira, ou vice-versa, comtanto que o preço do bilhete não seja inferior ao de um bilhete da Tarifa Geral, entre as duas estações mais distantes do itinerario, augmentado de 10 por cento.

5.<sup>a</sup> — Não é permittido transitar mais que duas vezes sobre o mesmo percurso e isto unicamente quando for preciso para o seguimento natural da viagem.

6.<sup>a</sup> — Os passageiros portadores d'estes bilhetes devem seguir exactamente o itinerario por elles marcados nas requisições respectivas. Se por qualquer motivo estranho ás administrações de caminhos de ferro o passageiro deixar de effectuar na sua altura alguma parte do trajecto mencionado no bilhete, deprehende-se d'ahi que voluntariamente renunciou a realizar essa parte da viagem, sem que por tal motivo lhe assista o direito de effectuar mais tarde o percurso que abandonou, nem de reclamar reembolso da importancia correspondente a esse percurso.

7.<sup>a</sup> — Os bilhetes são pessoais e intransmissiveis, devendo ser assignados pelos portadores que não poderão negar-se a apresentalos aos empregados que lh'os requisitarem, nem a comprovar a sua identidade por meio da assignatura, sempre que isso lhes seja exigido.

8.<sup>a</sup> — Dando-se o caso de qualquer pessoa que não seja o proprio dono do bilhete fazer uso ou tentar fazer uso de um d'estes bilhetes, será o mesmo cassado pelos agentes do caminho de ferro e em seguida annullado, isto sem prejuizo do processo a seguir contra os autores ou cumplices d'esta fraude ou tentativa de fraude.

9.<sup>a</sup> — O preço da viagem obtem-se sommando os percursos indicados no mappa constante da requisição, percursos que são indivisiveis.

10.<sup>a</sup> — Os bilhetes tornam-se nullos :

1.<sup>o</sup> Sendo encontrados em poder de pessoa a quem não pertençam.

2.<sup>o</sup> Ultrapassado o seu prazo de validade, não tendo sido este prorrogado segundo a condição 14.<sup>a</sup> da presente.

11.<sup>a</sup> — Em qualquer d'estes casos ou no de infracção de qualquer clausula da tarifa que demonstre dolo ou má fé por parte do passageiro, ser-lhe-ha recolhido o bilhete sem que por este facto lhe fique direito a reclamação ou indemnisação.

12.<sup>a</sup> — No caso de perda do bilhete o passageiro não terá direito á sua substituição nem a indemnisação ou reembolso de genero algum.

As administrações combinadas reservam-se, comtudo, o direito de julgar e resolver se a restituição deve ou não ser feita, caso o bilhete seja encontrado.

13.<sup>a</sup> — O prazo de validade começa a contar-se desde o dia em que é entregue ao passageiro sendo de :

30 dias para os percursos até 500 kilometros.

60 dias para os percursos até 1:000 kilometros.

20 dias mais por fracção de 500 kilometros além dos 1:000.

14.<sup>a</sup> — Este prazo pode ser prolongado por mais um, dois ou tres periodos de 10 dias, mediante o pagamento, por periodo, de 10 por cento do preço do bilhete que se deseje ampliar, quer a ampliação se efectue por uma só vez quer em dois ou tres pedidos differentes.

Estas ampliações obter-se-hão apresentando o bilhete em qualquer das estações principaes do percurso, comprando ahí uma senha supplementar, e só poderão ter logar antes de expirado o prazo de validade do bilhete, ou da primeira ou segunda ampliação quando as tenha havido.

15.<sup>a</sup> — Os passageiros com bilhetes d'esta tarifa poderão utilizar todos os comboios ordinarios que lhes sirvam para seguir o seu itinerario e que tenham carruagens da classe que lhes corresponda.

16.<sup>a</sup> — E' permittida a paragem com estes bilhetes em todas as estações do percurso, contanto que à chegada e à partida os bilhetes sejam carimbados pela estação, aliás não serão válidos para o percurso em que o caso se dér.

17.<sup>a</sup> — As mudanças de classe são permittidas pagando-se a diferença segundo as tarifas geraes.

18.<sup>a</sup> — Qualquer parte ou talão separado do bilhete será considerado nullo sempre que o passageiro não apresente a capa do mesmo bilhete com a sua assignatura e datas de validade.

19.<sup>a</sup> — Os bilhetes de 1.<sup>a</sup> classe dão ao passageiro a faculdade de ocupar logares de luxo, pagando as taxas supplementares estabelecidas pelas respectivas tarifas.

20.<sup>a</sup> — As creanças menores de 7 annos gozarão da concessão de meios preços dos fixados na presente tarifa.

21.<sup>a</sup> — **Os portadores d'estes bilhetes desistem do direito de produzir, sob pretexto de quaisquer prejuizos, reclamações contra as linhas combinadas por motivo de demora, paragem ou interrupção na circulação das linhas, mudança de serviço, diminuição no numero dos comboios e falta de logar nas carruagens.**

22.<sup>a</sup> — E' concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem; esta concessão será sómente de 15 kilogrammas para as creanças portadoras de meios bilhetes. Os excedentes taxar-se-hão pelas Tarifas Geraes de cada linha.

23.<sup>a</sup> — As bagagens serão registadas para a estação em que o passageiro deseje parar; todavia quando o percurso pertença a mais de uma Administração só se aceitará o despacho até à estação para a qual haja bilhetes directos das Tarifas Geraes.

24.<sup>a</sup> — As collecções de amostras serão admittidas como bagagem **com a condição, porém, de que não contenham objectos de ouro, prata ou outros metais preciosos, joias ou pedras preciosas** e de que sejam transportadas em malas ou caixas fechadas.

**No caso de atrazo ou extravio, o passageiro não terá direito senão a reclamar por perda ou avaria de bagagem, em conformidade com as Tarifas Geraes de cada linha.**

25.<sup>a</sup> — A travessia de Lisboa, para os passageiros que devam seguir d'uma para outra das linhas de Leste e Norte, Cintra, Oeste, Cascaes e Sul e Sueste, será de conta dos passageiros. Equal caso se dá no Porto, entre as estações de Campanhã e Boa Vista.

26.<sup>a</sup> — Ficam em tudo o mais em vigor as condições das Tarifas Geraes de cada uma das linhas, quando não sejam contrarias ás disposições da presente.

---

A presente annulla e substitue para todos os effeitos a tarifa combinada P. n.<sup>o</sup> 4 de grande velocidade de 1 de Janeiro de 1892.

Lisboa, 22 de Maio de 1909.

**Pelo Director Geral da Companhia**

O Engenheiro em Chefe de Via e Obras

*Ferreira de Mesquita*