

Gazeta dos Caminhos de Ferro

11.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 515

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

Engenheiro-consultor

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor effectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador effectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro.

COMPOSIÇÃO

Tipóg. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 1 de Junho de 1909

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANEXO D'ESTE NUMERO

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

SUMMARIO

	Paginas
Estatística de 1907 das linhas do Minho e Douro, (conclusão) por J. Fernando de Souza.....	161
O horario do "Sud-Express".....	162
Tarifas de transporte.....	163
Viagens no Paiz.....	164
Uma excursão a Traz-os-Montes, por Mello de Mattos.....	164
André Leproux.....	166
A proposito do Cincoentenário — LX.....	167
Excursão de engenheiros.....	167
Notas de viagem — Londres — Como se pôde lá ir — O « tub » — « O bus » — « O 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.....	169
Tração electrica, — Espanha — Belgica — Argentina.....	170
Publicações recebidas.....	170
Linhas portuguezas — Estação fluvial de Setubal — Ramaes municipaes — Lh. rrome — Montemor-o Novo.....	170
Linhas estrangeiras — Espanha — Argentina.....	171
Commercio portuguez.....	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 portugueza e estrangeiras.....	173
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	173
Companhia da Beira Alta.....	174
Avisos de serviço.....	175
Arrematações.....	175
Agenda do Viajante e Horario dos combolos.....	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 n'esse movimento as seguintes mercadorias:

Vinho e derivados.....	75.538 toneladas
Madeiras.....	31.597 »
Toros.....	51.422 »
Materiaes de const. são (incluindo a lousa).....	35.501 »
Cereaes e farinhas.....	46.240 »
Comestiveis e especjarias.....	18.937 »
Carvão mineral.....	24.493 »
Metaes.....	17.464 »
Taras.....	16.977 »
Sal.....	10.955 »
Legumes.....	9.723 »
Minerios.....	5.874 »
Objectos manufacturados.....	7.086 »
Petroleo.....	3.729 »
Azeites e oleos.....	8.208 »
Adubos e estrumes.....	4.341 »
Fructas.....	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 principaes estações foi o seguinte:

	Expedição	Recepção	To'al
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
Cabide.....	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 trafego do Minho e Douro é o vinho e derivados. Das 72.877 toneladas expedidas, cerca de 32.300 são da região durien-se além de Barqueiros e d'estas 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 convem mencionar em Valença 5.156 cabeças de gado grosso e 13.075 de meudo, sendo a maior parte transito.

O numero de toneladas que passaram entre estações consecutivas e que define a importancia do trafego foi:

Troço commum:

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 commum:

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 »

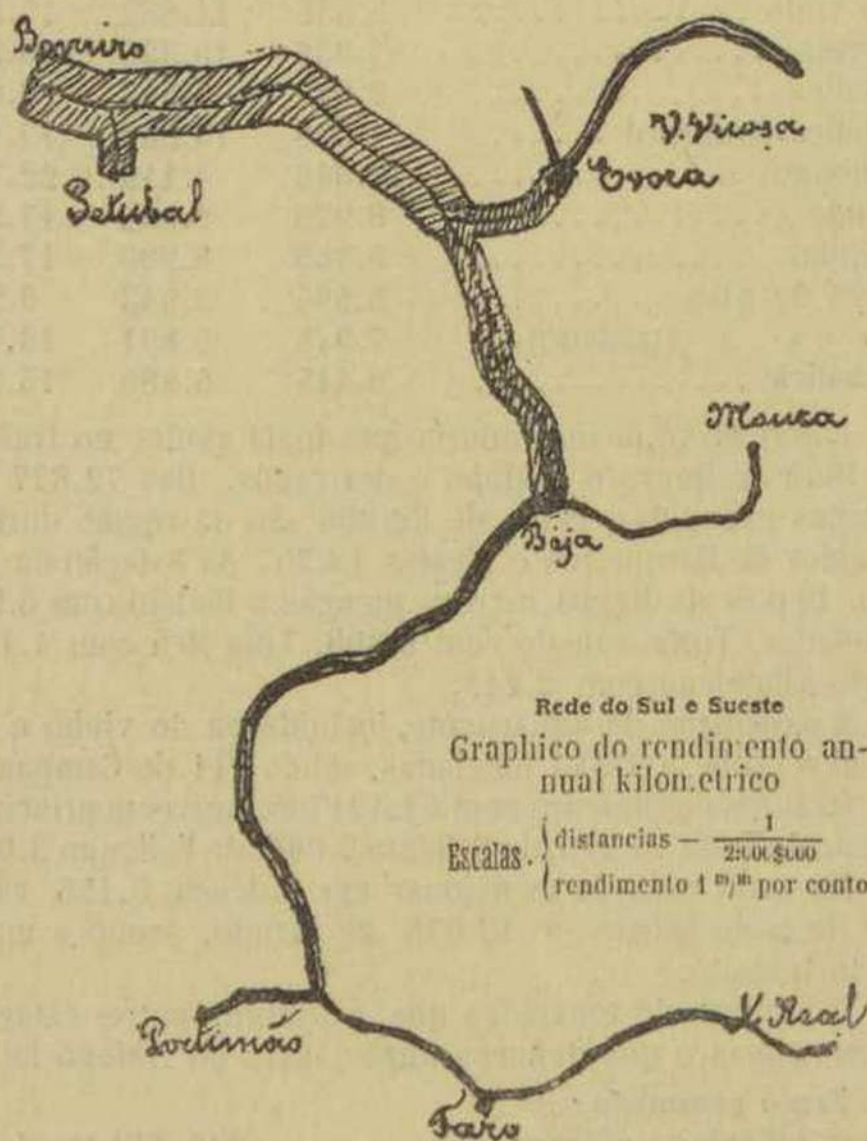
Linha do Douro:

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.	769:607\$470	720:261\$305
Percurso 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 consideravel tonelagem de adubos e minérios e pelos maximos cobráveis estabelecidos para a mercadoria do Algarve.

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

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

Porto a Valença	133 kilometros	5:139\$270 réis
Ramal d'Alfandega.....	4 »	7:011\$762 »
» de Braga	15 »	3:780\$401 »
Linha do Douro	191 »	4:169\$409 »
Linha do Corgo.....	42,8 »	1:114\$923 »
Média geral	385,8 »	4:179\$520 »

O rendimento do troço commum até Ermezinde é de cerca de 18 contos por kilometro; mal se comprehen-



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 importancia das linhas do Minho e Douro, cujo trafego é consideravel, apesar de faltarem muitas linhas e estradas affluentes e a testa maritima em Leixões. Tudo quanto se faça para completar rapidamente o plano das linhas da região nos principaes lineamentos terá compensação segura no accrescimento 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 graphicos 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 graphicos que esboçamos rapidamente dão ideia da importancia relativa do trafego 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 indispensavel 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, da 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 trafego 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 favoravel 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 kilometros 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 accordo e mesmo á 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 agravaria sendo o serviço feito de noite, não pôz obstáculos á realisação do grande melhoramento. A de Salamanca á 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 teem a coragem do sacrificio para melhorarem as condições do serviço que prestam ao publico.

Foi a do Norte que oppoz o seu *non possumus* — Impossível vencer esse obstaculo que previramos sempre, como o fizemos vêr no relatorio que aqui publicámos.

Assim, em logar da rapidez d'aquelle comboio nos pôr a 46 horas de Londres, ficaremos a mais 9 horas da capital ingleza ou melhor mais de 20 horas de differença, 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 ás de todas as outras linhas que entram na combinação.

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

Daremos a prova:

Paris a Irun 820 kilometros em 10^h46^m por 15,60 francos; é a velocidade commercial de 76 kilometros e o preço de 0,023 francos por kilometro.

Irun Medina 431 kilometros em 9^h49^m por 26,15 pesetas, equivalente a 23,80 francos; é a velocidade de 44 kilometros(!) incompletos e o preço de 0,055 francos por kilometro.

Medina á França 202 kilometros, em 4^h40^m por 13,75 pesetas ou 12,50 francos; é a velocidade, em duas companhias pequenas, de 43 kilometros e o preço de 0,062 por kilometro.

Fronteira a Lisboa, 441 kilometros em 9 horas por 4\$450 réis ou 21,90 francos; é a velocidade de 49 kilometros e o preço de 0,049 francos por kilometro.

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, custanos agora não termos meio de ligar com a França sem passar sobre as linhas d'aquella Companhia. Se assim não fôra, ter-se-hia construido em via larga uma linha de Lion a Hendaya, como se construíram em via estreita as de La Robla a Bilbao 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 vêr que se Portugal não presta ao trafego 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 annos de idade.

Quando, então, essa tarifa appareceu, representava um tão largo melhoramento, tão boa impressão fez no espirito de todos que tiveram conhecimento do projecto, que o proprio titular das obras publicas, o sr. João Franco, estando no Alcaide, mandou dahi 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 annunciada 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 lembrar este serviço, occorre sugerir a publicação de um novo cartaz illustrado, visto que o antigo se acha esgotado de ha muito, e que se torne effectivo aquelle proposito, fazendo-se também uma tradução em inglez, para lhe ser dada a mais larga publicidade no Reino Unido e na America do Norte, emquanto que da edição espanhola se deveria, em nosso parecer, mandar uma grande, muito grande, quantidade para a Argentina e outras republicas 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 á disposição do requisitante desde uma semana depois da data do pedido, e ali se conservaria durante outra semana, desapareceu. D'oravante o bilhete estará á disposição até que seja pago o seu custo, o que em verdade, é uma vantagem para o publico.

A rede em que os bilhetes são válidos e da qual já ha annos tinham sido supprimidas as linhas das fronteiras a Salamanca, companhia que sahio da combinação, foi ampliada com todas as novas linhas ou ramaes que teem sido abertos á exploração nas redes combinadas.

Na condição 4.^a não se cita Villa Real de Santo Antonio 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.

Tambem 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 constituia dois troços, sendo um até Luso, o que convidava sempre o excursionista que passava, no seu trajecto, na Pampilhosa, a visitar o Bussaco. Não o fará agora tendo que pagar por 9 kilometros até Luso, como 36 até Santa Comba. Preferirão, uns, tomar bilhete ordinario, e outros que não querem ter esse incommodo seguirão viagem.

Suppondo um passageiro com bilhete mesmo de 2:000

kilómetros, que corresponde ao preço em 1.^a 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 principiêm a requisitar o nosso auxilio para prepararem os seus itinerarios.

Pelo que se refere ao pais vêm as perguntas a proposito, 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 vigôr 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 annunciados, 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 lingua, e rasão tem em notar aquella falta, à qual esperamos as companhias e administrações ponham cobro, como sabemos lhes vae ser pedido.

Em verdade que só ha os bilhetes circulatorios combinados com Espanha (pag. 57 do Guia), os quaes só aproveitam 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 Cáceres 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.

Convem-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 á 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.^a classe lhe custam 509,30 pesetas.

Vejamos agora o itinerario que lhe aconselhamos em Espanha:

Em vez de vir até Venta de Baños e ali tomar a linha da Corunha e Galliza, venha de Irun a Miranda, e tome a linha para Bilbao, que é interessantissima; ali, 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 Cantabricos. 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, Póvoa de Varzim, Porto, Aveiro, Bussaco, Figueira, Coimbra, Thomar. Ali toma trem (que lhe custa 5\$000 réis) a Leiria, na linha do Oeste, para ir,

de trem também, ver a Batalha e Alcobaca 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, Cáceres, Arroya, Madrid Hendaya, com o bilhete circulatorio que lhe serviu para a vinda.

Portanto, reduzido tudo a moeda franceza temos:

Bilhete kilometrico espanhol	509,30	
3 bilhetes de Bilbao 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 Alcobaca.....	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.

Descripção da viagem em todo este percurso, indicações de hotéis, 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. e para toda a Espanha na nova edição do Guide Joanne, que deve ter sahido da Livraria Hachette este mez.

E' o mais recente e o mais completo.



Uma excursão a Traz-os-Montes

Meu caro Mendonça e Costa:

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

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

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

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'aquelles em que tenho de encontrar-me com o senhorio, acordei alegre, quasi que com vontade de cantar.

Voltava a encontrar-me com collegas que de ha muito não via e demais, a partida ás 6^h55' da manhã, e a esperança de ir ver *algo nuevo*, como disse o Legarpi ao descobrir uma das Philipinas, dava-me alento para esquecer a 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 e um por todos » que me dá a noção de homens fortes, espaldados, que não consentem que se brinque com a terra de elles. Ora eu que gosto de rir e que já agora desisto de tomar o tom de seriedade que convem a um engenheiro manga de alpaca, sinto-me com um certo receio, ao embarcar no comboio especial. Que vae ser de mim quando

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

Vou compôr um gesto refletido de quem pensa em resolver a questão balkanica, em extinguir o *deficit* das contas do nosso thesouro que se *finda* 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 excursio-nar 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 serie-dade para depois.

A ponte do Pocinho é uma bella obra de cinco vãos com taboleiro metallico assente sobre pilares e encontros de cantaria, a 30,^m36 acima do nivel da estiagem do Douro. O comprimento total da ponte méde 315^m,66, o taboleiro é duplo, para peões e para o caminho de ferro do Pocinho a Miranda, cuja construcção já está iniciada. Com a amabili-dade do meu collega sr. engenheiro Jorge Gavicho conto eu para que me permita dar uma noticia como merece este magnifico trabalho da Empreza Industrial Portugueza que honra sobremodo a industria das construcções de ferro no nosso pais.

De resto, já de ha muito que a Empreza 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. en-genheiro Cordeiro de Sousa o jubilo e a admiração que todos sentiamos por vermos mais uma manifestação do que póde e sabe fazer a industria nacional quando recorre á capacidade e ao saber da engenharia portugueza e as manifestações de applauso com que todos acompanharam as palavras do sr. Cordeiro de Sousa bem demonstraram quanto ellas vibravam em unisono com o nosso pensa-mento 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 construcção metallica devido á industria nacional.

Pontualissimamente partimos do Pocinho para Tua às 2^h,5^m da tarde depois dos immensos cuidados que deu ao Manuel Bello o eclipse de um collega de casaco branco. Procurou-o agodadamente, imaginou até que elle se tinha afogado no Douro. Estava lugubre o bom do Manuel Bello, e tinha desaparecido a sua habitual tranquilidade de bom companheiro de todas as excursões que faz a Associação e a que elle nunca falta. Vi-o em riscos de chorar. No cam-inho 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 ouviu 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 pri-mavera... Alto! vou a caminho de Traz-os-Montes o que quer dizer que preciso de tomar o modo sério que é in-dispensavel 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 fragedos, 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 vac subindo sempre, ou atravessando penhascos ou a cavalleiro do Tua, até proximo de Ribeiri-nha, onde o Tua toma o aspecto de um Mondego em mi-niatura, com salgueiros e amieiras a orlallo, 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 feraz abandonada no Alemtejo?

Começava já a idear uma solução mathematica do pro-blema da distribuição da população do paiz. Já tinha es-tabelecido as hypotheses da influencia da quantidade de chuvas, da variação das temperaturas, do numero de ca-lorias produzidas pelo systema de alimentação, da humi-dade do solo e ia a continuar quando ao longe vejo a Se-nhora do Amparo, quasi na extremidade de uma ponte que não é de *jaula*, designação depreciativa com que me vingo das horrorosas vigas negras e de rotula que des-feiam o Mondego entre Coimbra e Santa Clara.

De facto, assim como o Tua me recorda uma miniatu-ra do Mondego á 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 artistico do que o d'Almedina, seguido por uma rua menos ingreme do que o Quebra Costas, por on-de iríamos ter ao antigo palacio dos Tavoras, se os habi-tantes de Mirandella não viessem com requintes de ama-bilidade receber-nos á estação, que estava ornamentada e embandeirada, e não nos fizessem percorrer a villa aos sons festivos de uma banda, e não viessem todos pressurosos mostrar-nos o que de artistico existe n'aquella boa e bella villa trasmontana.

Ahi começa a minha dúvida a proposito dos trasmon-tanos. Em lugar de homens rudes e carrancudos, appare-cem-me alegres, acompanhando-nos ao som festivo de musica, com as janellas cheias de damas com bellas *toi-lettes* claras, onde primavam os *blousons* de côr de rosa harmoniosa como a das nuvens douradas pelo sol nas-cente, de azul ceruleo como o do ceu apoz um chovisco de maio, o amarello doirado do chrisanthemo, em summa a gamma das côres tão rica, que saiu do alcatrão da hu-lha e que nos leva a imaginar a riqueza natural da colo-ração das flores na epoca terciaria.

Aqui é outro problema que se me depara. Porque é que a vegetação nas epocas prehistoricas era tão rica de côres e tão frondosa se não havia ente racional que po-desse admiralla?

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 postaes illustrados, e as minhas preocupações philosophico-mathematicas es-quecem-me de todo, para ir em cata dos postaes em que diga aos meus que me lembro d'elles. Quando tiver tem-po hei-de escrever uma memoria ácerca da influencia per-turbadora do postal illustrado 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, ali-nhamentos extensos especialmente o de Macedo de Caval-leiros, que regula por uns tres kilometros, bellas edificios para as estações e machinas e carruagens esplendidas.

Embora fôsse no regresso que visitassemos as officinas do caminho de ferro em Mirandella, prefiro falar-lhe de ellas já aqui, para que nesta carta escripta ao acaso das paragens de comboio para comboio fique pelo menos uma nota tecnica que só terá valor pelo que me disse o colle-ga 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 constroem 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 construídas 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 aplainar ferro, uma serra de metaes, um laminador de chapas, uma machina de cortar e saca-bocados. Em breve ali ficará a prensa hydraulica 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 possuía dez locomotivas-*tenders* com tres eixos conjugados e um livre á frente, timbradas a 11 atmosferas com 99^{m2},36 de superficie de aquecimento, 32 toneladas de peso em marcha que se distribuía em 25 nos eixos motores e 7 no eixo livre e com uma potencia de 350 HP. Estas locomotivas rebocam em rampa de 18 ^m/_m, 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 *coupe* leito, duas primeiras classes com 28 logares cada uma, tres mixtas de 1.^a e 2.^a classe sobre *bogies* com lavatorio e W. C., outra mixta de 1.^a e 2.^a classe com 32 logares, 5 de segunda classe e 13 de terceira classe, seis das quaes construídas 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^m,06 para descerem depois 179^m,55, afim de attingirem a cota de 670^m,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 ^m/_m n'um percurso de 56,2 kilometros, e de ahí em deante apenas nos 5 kilometros de Sortes a Rebordãos se acha um declive de 11 millimetros, tendo as demais ainda a percentagem de 18.

Durante o primeiro anno de exploração foi esta cheia de difficuldades 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 circumstancia 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 surpresa 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 afiança os rendimentos da sua Caixa de soccorros, e de este modo garante o bem estar d'aquelles a quem dá trabalho. Soccorre 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 soccorros. E' como vê uma bella iniciativa digna de todo o applauso e tanto mais grata ao meu espirito, quanto é certo que de ha muito trabalho em favor do problema da habitação economica, por meio do recurso aos pequenos capitais.

Assim como antes da unificação italiana dizia Cavour, se bem me recorde, *Italia farà 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 empreendimento, 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 pertencei desde abril de 1907 ao *partido franciscano*, que fundei para uso proprio e de que ainda não fiz propaganda, á espera de uma *gaitinha* ou de um *gaitão* que esteja disposto a servir de berimbau para as minhas ideias politicas. O artigo de fundo do primeiro numero já tem titulo bem suggestivo 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 mimosea.

E com todas estas divagações em que a penna corre sobre o papel fiz uma carta do tamanho da legua da Povoação 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 distincto 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 affecto que tributamos ao amigo que tão grandes provas de deferencia tem dedicado ao nosso jornal e seu director.

A proposito do Cincoentenário

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 tecnico 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 tracto afavel, a sua entrada em serviço foi geralmente bem acolhida pelo pessoal superior da Companhia.

O novo director começou por occupar-se do melhoramento e renovação do material circulante que bem carecia de seria attenção.

Coadjuvado pela competencia profissional, experiencia e provado zelo do chefe das officinas Mattioli 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 sollicitos membros do conselho, deve fazer-se a justiça de que sem obstar ás despesas exigidas pelos melhoramentos nos serviços de exploração, nem por isso era desatendida a exigencia de uma rigorosa applicação de economia no sistema geral do emprego das receitas que, graças á honrada e intelligente applicação das condições do convenio, asseguravam um futuro que dava aos accionistas e obrigatarios a maxima confiança, restabelecendo-se por esta fórma o credito da Companhia até então tão compromettido.

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

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

O novo director occupava-se com actividade e zelosa intelligencia na organização dos serviços de exploração, e n'esses esforços, em que era bem auxiliado pelo pessoal seu subordinado, foi surpreendido por pouco leal e ardilosa opposição de official do mesmo officio que, ambicionando o cargo de director, conseguiu por tal fórma desgostar o engenheiro Boyer que esta entendeu por melhor dar a sua demissão do cargo que por pouco tempo exerceu, mas o sufficiente 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, realisoa ha dias a excursão annual, indo visitar as linhas ferreas da região duriense.

Foram primeiro visitar a ponte do Pocinho, quasi concluida, 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 — Hoteis e casas de hospedes

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 vae 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 differentes.

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 maritima, que se faz em 3 horas e meia, pelo menos. E' tambem o mais barato.

Embora se diga que os inglezes preferem a via maritima 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.^a classe ou 78,80 em 2.^a.

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.^a e 47 em 2.^a, 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 praso 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 difficil de vêr bem, pela sua enorme area e multiplicidade de attractivos dispersos em toda ella, que, ou se fica ali dois ou trez mezes, ou então, para uma vista geral, dez ou doze dias bastam.

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

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

tos pelo systema de tubo dentro do qual circulam os comboiós.

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

E' o meio de transporte mais usado, porque é barato, rapido e facil, visto que a rede já vae sendo de tão apertadas 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 aprego da viagem, que é a vista do trajecto, porque se vae sempre em sub-solo.

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

São carros fechados, com imperial em platêa facilmente 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 sahida 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 vehiculos e todos os que fazem carreiras em Londres não teem paragens certas, param sempre que o passageiro o exige, e até, para as senhoras, o conductor desce á rua offerecendo-lhes delicadamente a mão, sempre enluvada, para as auxiliar a subir.

Comparem-se estas attensões 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 distancias, começa em meio schelling.

São, porem, 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 policia. 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 apparecem 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—ha automoveis proprios da casa, muito mais caros, já se vê, mas sempre ás ordens para serviço dos hospedes. No Cecil hotel, por exemplo, ha cincoenta carros nestas condições.

E' tambem 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 tambem.

Não se tem um quarto *Claridge* por menos de meio guineo, ou uns 2\$700 da nossa moeda; o café, o almoço e o jantar não custam menos de 17 schillings, ou 4\$350; junte-se o vinho, o café, o copo de cognac e teremos uns modestos 8\$000 a 9\$000 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'hospedes e outros meios de alojamento, quando a estação de verão, que é a das viagens em Inglaterra, está em plena força, é difficil encontrar quarto em condições de razoavel conforto mesmo para os que teem 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 inglezas na comida e nos usos, de vestibulos acanhados, serviço feito por pouco pessoal—mulheres muitas vezes—onde se vive quasi em familia, algo modestamente, onde, ao domingo se não faz cosinha senão depois do meio dia, e os preços não são mais economicos do que nos hoteis de grande movimento.

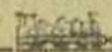
De entre estes podemos citar o de que temos conhecimento por experiencia propria, em que nos demos muito bem pelo bom serviço e preços razoaveis, o Waldorf, na *Aldwych*, junto ao *Strand*, em frente do theatro *Gaiety*, do *Somerset House* e da ponte Watterloo, isto é no centro de vida de Londres.

Quem está habituado a lêr estes artigos sabe já que não damos estas indicações por espirito de reclamo pago, ou o fazemos em remuneração de quaesquer favores ou concessões, mas unicamente porque sendo por vezes, difficil 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 inglezes lhe chamam com razão.

E tambem, 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 exteriores, tiveram que fazel-o 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 innovação foi mal aceita pelo publico que só muito lentamente se acostumou a esta fórma 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 epoca o sistema generalizou-se, e em todas as cidades da America se fazia installações identicas. Em 1868 já nos Estados Unidos havia 6.500 kilometros de linhas com serviço de tremvias.

Data porém de 1880—epoca da descoberta da reversibilidade das machinas magnetico-electricas—o seu grande desenvolvimento por todo o territorio da republica norte americana.

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

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

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

A linha mais estensa é a de Indianapolis a Port Huron, medindo 668 kilometros, 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 construcções, a diminuição do perigo de incendio, e o ser indifferente para vehiculos que estão vinte horas por dia expostos ás intempéries o estarem mais quatro.

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

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

A maior parte das empresas, para augmentarem os seus recursos installam no percurso das suas linhas casas de espectáculos, e diversões de varios generos. Além d'isso transportam mercadorias e as malas do correio. Em Baltimore ha até uma carruagem funeraria para enterros.

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

AUTOMOBILISMO

Portugal

Por uma estatistica referente ao fim do anno ultimo vê-se que ha em Portugal 838 carruagens automoveis, das quaes 501 em Lisboa, 148 no Porto, 40 em Braga, 31 em Coimbra, 21 em Castello Branco e Aveiro, 14 em Santarem e em Evora, 13 na Guarda, 12 em Vizeu e Portalegre, 6 em Leiria, 3 em Villa Real, 1 em Beja e 1 em Vianna do Castello.

Espanha

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

Em Madrid foi inaugurado o serviço de automoveis de praça com taximetro, á semelhança do que ha muito existe em Paris.

As carruagens são muito commodas e elegantes.

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

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

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

França

E' nos dias 2 e 3 de julho que terá lugar o circuito de Anjon para disputar o grande premio do Automobile Club de França.

O percurso é de 700 a 800 kilometros e nenhum fabricante pôde inscrever mais do que tres vehiculos.

Foi montado no Havre um serviço de automoveis para transportar a Paris, á chegada dos paquetes, os passageiros da America.

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

Inglaterra

Em março ultimo realisou-se em Londres uma experiencia para a rapida mobilisação de tropas por meio de automoveis.

Consistiu a experiencia em transportar mil homens a cem kilometros de distancia, com todo o material de guerra, munições, ferramentas, provisões, agua, cantinas, barracas, camas, etc, servindo-se exclusivamente de automoveis.

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

Às 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 automoveis e começava a marcha.

Chegada 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 kilometros 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 inglezas, para o estabelecimento de varias linhas com serviço regular de automoveis, para o que já entrou em negociações com o governo ottomano.

Alguas das linhas projectadas medem centenaes de kilometros.

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



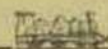
OS CAMINHOS DE FERRO PERUVIANOS

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

Havia 2.153 kilometros de linhas em exploração, estando em construcção 849 kilometros, 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 kilometros 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

Ha poucos dias foi substituida 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 ultimo comboio que passou pela ponte velha procedia de Valencia: eram 11 horas e vinte minutos da noite. Immediatamente os operarios procederam ao corte da linha por ambos os extremos. As gruas começaram a funcionar deslocando lateralmente a ponte uns 7 metros. Em vinte oito minutos a velha ponte cedeu o lugar á sua sucessora.

Minutos depois por um movimento inverso, trabalhando ás gruas um maior numero de operarios, proporcional á differença 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 depostos 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 experiencia, formado por duas locomotivas das mais pesadas e vagões carregados de areia.

A substituição da ponte durára 68 minutos, tendo assistido á curiosa operação multissimos engenheiros e quarenta e cinco alumnos do ultimo anno 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 Valledreda e terminando no apeadeiro do Observatorio, do funicular do Tibidabo.

Belgica

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

Argentina

Em La Plata, capital da provincia de Buenos Ayres, vae ser construida uma linha de tremvias, movidos por electricidade.

Para obter capitaes com esse fim foi aberta em Londres a subscrição de 170:000 acções de 4\$500 réis cada uma.



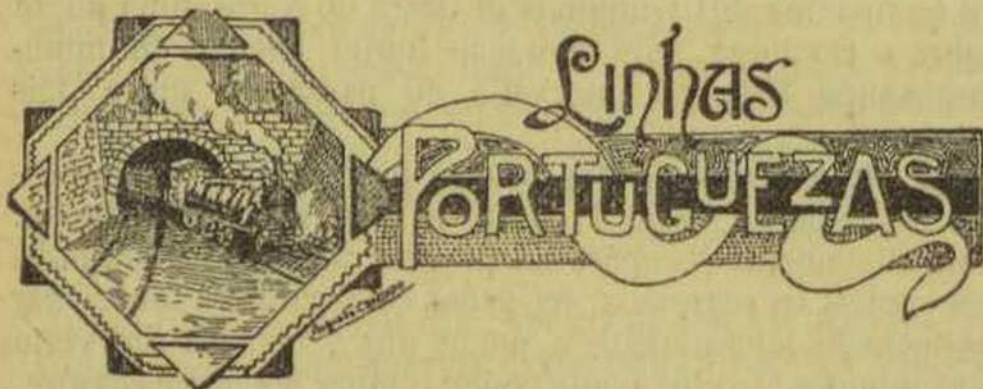
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

La Hacienda (Revista mensal illustrada). — Recebemos o n.º 8, do 4.º tomo d'esta artistica publicação dedicada exclusivamente á agricultura, publicada na cidade de Buffalo, Estados Unidos, mas escripta em portuguez.

O numero recebido é relativo a maio. O texto, intercalado por esplendidas fotogravuras, trata de assuntos agricolas, veterinarios e apicolas, expondo preceitos sobre culturas varias, sobre crusamentos de raças vaccuns, com proficiencia incontestavel e sem a fórma dogmatica e arida dos livros de sciencia.

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

Agradecemos, por nós e pelos nossos assignantes.



Estação fluvial de Setubal. — Foram estabelecidos os termos do accordo entre a Camara de Setubal e a Direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste para a applicação dos recursos destinados á obra commum de rectificação de margens, conquista de terrapleno e construcção de uma doca com molhe acostavel.

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

Ramaes municipaes. — Entrou em exploração nos principios de outubro o ramal de Aldegallega, construido com o producto do emprestimo levantado pela Camara Municipal. Os resultados corresponderam cabalmente ás previsões.

O rendimento proprio do ramal foi com effeito 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 emprestimo, que é de 6:000\$000 réis.

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

Assim se realison um melhoramento importante sem encargos nem para a Camara que não tem que entrar com uma parcella sequer das annuidades, nem para o Estado que vê aumentado o trafego das suas linhas o bastante para occorrer ás despesas de exploração do ramal e que, passado o periodo de amortisação, receberá consideravel rendimento liquido.

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

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

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

Não póde allegar ignorancia por que á sua pretensão da construcção do ramal foi sempre opposta a insufficiencia prevista do rendimento, que a Camara contestava. A ella e não ao Estado compete suportar o encargo, bastando pelo que respeita áquelle a despeza de exploração que toma sobre si.

Segundo inserem alguns jornaes, pretende agora o municipio 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 possivel para attenuar o encargo da Camara, 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 construcção 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 provincia de Moçambique figurará a verba de cento e cincoenta contos para a construcção do troço da linha de Inhambane que vae de Mutamba a Inharrime.

A estensão d'este troço é de sessenta e quatro kilometros. 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 navegaveis na estensão de 180 kilometros.

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

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

A linha está já assente para alem da freguezia 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 provincia de Santander.

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

Estão muito adelantados 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 pezos de ouro cada uma, e mil duzentos e dez vagões que custarão 988.820 pezos de ouro.

Foi aprovado o projecto de construção da linha de Alvear a Olavarría, na estensão de 130 kilometros.

Foi sujeito á approvação do Governo o projecto da linha de Pringles a La Madrid e Bolívar, na estensão 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.....	1.915.643	1.453.063
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 veiculos.....	4.089.661	4.530.146
Manufacturas diversas.....	3.519.099	3.560.027
Taras.....	79.151	72.198
Total.....	45.485.861	41.116.774

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 veiculos.....	73.610	73.083
Manufacturas diversas.....	1.341.844	1.405.639
Total.....	18.574.292	19.971.974

Companhia dos Caminhos de ferro do Norte de Espanha

Recebemos o relatório 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 estensão da rêde 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 augmentou devido, principalmente, á exposiçào e festas de Saragoça.

Pelas 516.000 acções 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 crêr 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 rêde 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 favoravel foi, o anno findo, á exploração da rêde, não só pelos acontecimentos politicos que enfraqueceram os negocios e diminuiram as viagens, como pelas más colheitas. Só no fim do anno, um pequeno periodo de melhora permittiu fechar as contas com um acrescimo de receita.

Mas nas despesas, o augmento 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: soffreu a Companhia e soffreu o thesouro recebendo menor reembolso da linha de Torres-Figueira, (800\$000) e pagando a mais de garantia de juro da Beira Baixa cêrca 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 differenças 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 differença provém de terem passado a receitas de passageiros as cobranças em transito, o que reduz o augmento 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 augmento 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 augmento em azeites, carvão, comestiveis e forragens e outros, mais consideravel exportação de toros de pinho para minas, a que o augmento 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; impos-

sível para serviço de passageiros. A competência 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 trafego.

E quanto ao anno findo, tendo havido, segundo o relatório, 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 principe 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 differença na emissão d'obrigações 31:913, ao que ha a juntar o importe das despesas complementares desde 1895, 3:173 contos de novas construcções e trabalhos complementares, 391 contos de mobilia e utensilios e 1:832 contos de material circulante, total 5:396 contos, menos o amortizado 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.

Somavam os abastecimentos existentes o valor de 934 contos; os titulos em carteira 94; a existencia em caixa (99 contos) e em depositos nos bancos portuguezes 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 quaes 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.º grau.

Aquelle 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.º grau.

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

15 francos ás 29.964 ditas de 4 ½ % idem.

2,50 fr. ás 90.070 ditas de 3 % da Beira Baixa, 1.º grau.

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 tendencia 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 quaes todos podem ser reeleitos e assim o recommenda 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 logares, annuncios nas estações e bilhetes gratuitos de circulação 26:515\$440 réis, e de juros de papeis de credito, lucros em titulos sorteados, rendas de casas, aluguer de terrenos, venda d'arvores, e outras receitas 9:590\$024; mais de joias e quotas de pessoal demittido 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 subscrição para as victimas sobreviventes dos terremotos no Ribatejo ficou estacionaria na verba de 10\$000 réis annunciada no nosso numero passado.

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

Os nossos assignantes que, para outros fins, nos têm auxiliado sempre, bondosamente, expontaneamente,—para as victimas do incendio do theatro-Baquel, para a subscrição 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 no'lo disseram; de outros sabemos bem as intenções e as razões porque não nos enviaram o seu auxilio.

Está, pois, a nossa subscrição em 10\$000 e ainda esperamos e solicitamos que os menos sobrecarregados com pedidos nos ajudem a augmentar esta somma.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.—O Relatório 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 FINANCEIRO

Lisboa, 31 de maio de 1909.

Vae em boa corrente a demonstração dos resultados do beneficio effeito produzido nas finanças publicas e particulares pelo estado de socego politico que se promette com a gerencia do actual ministerio.

E' ver a cotação das divisas estrangeiras e comparal-a com as que tínhamos ha um mez, e levar as mãos á cabeça, de espanto de vér que ainda se dizem portuguezes e ainda se consente que assim se chamem os que, por paixões ruins de mesquinhas rivalidades, praticam o crime de lesa-nação de manterem e instigarem a agitação dos espiritos que só nos encaminha para a ruína!

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

Tenham as opiniões politicas que quizerem; conservem no seu intimo todos os ideaes e avigorem todos os odios; mas não os exteriorisem em manifestações publicas, porque o paiz quer trabalhar com socego e tem o direito de exigir desses exaltados que se accomodem e o deixem caminhar honradamente na estrada da prosperidade a que nos levaria um periodo de... juizo.

Um pequeno exemplo bastará:

No periodo de janeiro a ago-to do anno findo a nossa balança commercial 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 materias primas, teve que pagar, em ouro, ao estrangeiro, pelas mercadorias importadas nesse periodo.

Se essa verba fosse 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 sabado 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 mezes, 1.331 contos.

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

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

acções de bancos, obrigações do Estado e dos Fosforos, Companhia Real, Ambacas e Prediaes.

Como acima dizemos, os cambios melhoraram consideravelmente, devido ás maiores garantias de socoço do paiz e ao annuncio de uma farta colheita cerealifera que se promette 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 ³/₃₂ 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 / ₈	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 portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	MAIO													
	17	18	19	21	22	24	25	26	27	28	29	31	—	—
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	39,70	39,33	40	40,15	40,20	40,20	40,25	40,25	40,25	—	40,20	—	—	—
Divida Interna 3% coupon	39,70	39,33	40	40,15	40,15	40,15	40,15	40,15	40,15	40,10	40,10	39	—	—
" 4% 1888, r/premios	21,800	—	21,850	21,800	21,850	—	21,850	—	—	—	21,700	—	—	—
" 4% 1890	56,500	57,000	57,000	57,200	57,200	—	57,800	—	57,400	57,400	57,200	—	—	—
" 4% 1905 r/premios	50,600	50,600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 1905 r/premios	9,100	9,100	9,100	9,100	—	—	9,100	9,050	—	—	—	—	—	—
" 4% 1905 (C.ª de F.ª Est.)	78,000	—	—	—	—	—	—	—	79,000	—	—	—	—	—
" 5% 1905 (C.ª de F.ª Est.)	76,900	76,200	76,200	76,200	76,200	76,200	—	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	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88,000	—	—
" 3% 3.ª serie	67,500	67,900	67,800	—	67,800	67,800	—	67,500	—	—	66,700	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4% 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accões Banco de Portugal	165,000	165,000	—	166,000	166,000	166,100	166,000	166,000	166,000	166,000	166,500	—	—	—
" Commercial de Lisboa	138,000	—	140,000	140,000	—	—	—	—	—	—	138,000	—	—	—
" Nacional Ultramarino	93,000	—	92,600	92,800	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	6,600	6,800	6,800	7,000	—	7,300	7,900	8,000	8,000	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon	—	85,500	86,000	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.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real, 3% 2.ª 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.ª grau	—	—	—	—	—	72,900	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	91,450	91,450	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	66,000	—	—	—	—	—	—	87,200	87,200	91,300	91,400	—	—	—
" prediaes 6%	91,000	91,000	91,300	91,300	91,500	91,500	91,400	87,200	87,200	87,000	87,200	—	—	—
" 5%	87,000	87,000	87,200	87,100	87,200	—	—	—	—	87,000	87,200	—	—	—
" 4% 1/2	80,000	—	—	—	—	79,400	—	—	—	79,800	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 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	—	—	—
Accões Companhia Real	315	317	320	314	312	320	320	321	—	324	325	—	—	—
" Madrid-Caceres Portugal	34	35	—	34,50	35	35	37	—	—	35	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	408	410	407	407,50	—	—	—	407,50	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes	191	139,25	—	—	188	—	—	—	188	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.ª grau	35,300	—	—	—	37,800	357,000	36,800	36,30	36,000	35,500	35,500	—	—	—
" Companhia Real, 2.ª grau	240,50	243	242	242	24,200	24,300	24,600	25,400	25,700	25,000	25,000	—	—	—
" Companhia da Beira Alta	291	291,75	295	291,75	—	—	—	294,75	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres Portugal	13,775	14,000	13,800	14,000	—	14,000	14,375	—	—	14,075	—	—	—	—
Londres: 3% portuguez	63,75	64,25	64,50	64,50	64,50	64,25	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 espanhoes

LINHAS		Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÈDIA KILOMETRICA		
			1909		1908		Diferença em 1909	1909	1908	Diferença em 1908-09
			Kil.	Totaes	Kil.	Totaes				
				Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Portuguezas										
Companhia Real.	Rêde geral	20 Maio	1.073	2.024.967.000	1.073	1.989.200.000	+ 35.767.000	1.887.201	1.814.518	+ 42.653
	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	8.635.000	— 65.000	295.517	297.738	— 2.241
Sul e Sueste		20 "	638	487.428.622	612	465.721.885	+ 21.706.737	763.994	279.971	+ 34.023
Minho e Douro		" "	405	588.522.000	405	585.832.413	+ 2.689.587	1.453.140	1.446.499	+ 3.641
Beira Alta		22 Abril	253	128.860.360	253	124.607.942	+ 4.052.428	509.368	492.521	+ 16.847
Companhia Nacional		29 "	185	47.959.577	185	43.697.916	+ 4.261.661	259.210	236.204	+ 23.036
Guimarães		31 Março	56	27.410.529	56	26.019.518	+ 1.391.011	489.473	464.634	+ 24.839
Porto á Pova e Famalicão		" "	64	34.011.766	64	33.757.203	+ 254.563	531.435	527.456	+ 3.979
Espanholas				Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Espanha		10 Maio	3.681	41.321.251	3.681	42.841.170	— 1.519.918	11.228	11.638	— 410
Madrid-Zaragoza-Alicante		30 Abril	3.650	34.901.612	3.650	35.622.361	— 720.722	2.537	9.759	— 222
Andaluzes		10 Maio	1.083	6.610.744	1.083	7.391.815	— 751.071	6.131	6.825	— 694
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.		15 "	777	2.742.818	777	2.784.000	— 40.152	3.542	3.583	— 41
Zafra a Huelva		20 "	180	1.263.455	180	1.305.073	— 41.617	7.019	7.250	— 231

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 estatutivas, 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 occupar; e por isso, as contas patenteadas, traduzindo o maximo de economia possivel nas despesas, deixam, tambem, transparecer nitidamente os esforços que envidámos para aperfeçoar e fazer progredir todos os serviços da Companhia, bem como a vigorosa luta 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); augmentou-se, em harmonia com os nossos reduzidos recursos, o material circulante; melhoraram-se as alimentações; construíram-se vias de resguardo e alguns caes em diversas estações; imprimiu-se uma grande actividade na instalação do freio de vacuo, etc., afóra outros trabalhos de mais pequena importancia.

O material motor encomendado em 1907, não poudo ser adquirido definitivamente, por motivos alheios á nossa vontade; mas resta-nos a agradável certeza que as novas locomotivas do sistema «Compound» 4 cylindros, em construção na casa Henschel & Sohn, de Cassel, e que hão de substituir as regentadas, offerecem superiores vantagens, permitindo 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
Receita liquida	464:544\$629
A receita annual por kilometro, em 1908, foi de Rs.	1:836\$145
A receita liquida, realisada em 1907, tendo sido de:	455:566\$432
ha uma differença 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, attribuido, em parte, aos acontecimentos anormaes 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 acrescimo registado de 5 %.

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

	1908	1907	Differença 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 trafego	12:880\$040	13:973\$402	- 1:093\$362
Totaes	464:544\$629	455:566\$432	+ 8:978\$197

Passageiros. — Em 1907 houve um avanço 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 n'esse anno, não poderemos deixar de considerar como

satisfatorios os resultados obtidos. Os reeios 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 sufficiente para a cobertura d'essas perdas, com a grande differença, a mais, nas passagens de 2.ª e 3.ª classes.

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

	1908			1907		
	Numero	Totaes	Por passageiro	Numero	Totaes	Por passageiro
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\$770	398
Receitas supplementares	—	3:319\$998	—	—	3:073\$430	—
Totaes	348.206	194:196\$897	548	325.020	191:793\$037	558

Differença de 1908 em relação a 1907			
	Numero	Totaes	Por passageiro
1.ª classe	— 368	— 2:955\$626	— 89
2.ª "	+ 3.688	+ 9:754\$499	+ 29
3.ª "	+ 19.866	+ 4:755\$428	+ 12
Receitas supplementares	—	— 3:319\$998	—
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 exploração.

A pequena differença 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 locais, apresenta ainda uma diminuição sensivel na totalidade dos passageiros transportados; apenas 8.272 em lugar de 8.811, em 1907; o que leva a media de utilização de passageiros por comboio (a distancia inteira) a 9,99, em vez de 10,92; no entanto, esperamos que as negociações entabuladas n'este momento com diversas empresas maritimas venham a produzir resultados mais favoraveis.

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

	1908	1907	Differença 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\$613	+ 3:314\$629
Diversos	9:056\$159	7:203\$314	+ 2:852\$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 somente motivado pelo facto do exercicio de 1908 ter sido beneficiado com o producto, d'um semestre d'atrazo, na importancia de réis: 2:444\$652, dos transportes d'encomendas postaes; todavia em 1907 foram tambem cobradas do correio subvencões 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 differenças 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	583\$926	"
Productos chimicos	580\$926	"
Farinhas	574\$719	"

Diminuição por ordem d'importancia:

Cereaes.....	4:538\$000	réis
Legumes verdes.....	1:822\$014	"
Azeite.....	1:261\$764	"
Tecidos.....	619\$032	"
Fructas.....	565\$583	"

Augmentos. — Sal. — A produção abundante das salinas da Figueira, a boa colheita d'azeitona em 1908, a exportação para Hespanha, foram os principais factores que animaram o commercio d'este producto fazendo subir este trafego a 15.539 toneladas, isto é, a maior quantidade registada até hoje nas nossas estatisticas.

Cal. — O desenvolvimento crescente que tem tido as fabricas na linha da Figueira e a tarifa ultimamente posta 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 produção 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 differença a mais, posto que diminuta, é animadora; sobretudo se a encarmos 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 prevêr claramente a perda total d'este trafego, 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 agricolas, 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, surpresa alguma estas differenças, pois é geralmente conhecida a influencia que as condições climatericas produzem no trafego d'uma região, cuja base do trabalho é a agricultura.

Receitas fóra do trafego — O decrescimento de réis 1:093\$362 é devido a menor somma recebida das companhias vizinhas, a titulo d'aluguer de material, pela retenção dos nossos vehiculos, reolida esta que, por vezes, só representa prejuizo para o nosso trafego de mercadorias; sendo, por isso, assumpto que tem merecido as maiores attensões do director da exploração.

Despesas

As despesas mostram um augmento de réis 16:784\$632, que é devidamente justificado pelos esclarecimentos que se seguem.

Eis a decomposição:

	1908	1907	Differença de 1908 em relação a 1907
Administração de Lisboa e Paris.....	27:651\$373	36:668\$373	— 9:017\$094
Exploração e movimento.....	59:578\$638	53:604\$516	+ 5:974\$122
Material e Tracção.....	83:149\$817	76:527\$449	+ 6:622\$368
Via e Obras.....	74:519\$855	69:636\$619	+ 4:883\$236
Totacs.....	244:899\$653	236:437\$051	+ 8:462\$602
Renovação da via, parte pertencente á Exploração.....	8:322\$000		+ 8:322\$000
	253:221\$653	236:437\$051	+ 16:784\$602

Administração. — A importante differença de réis 9:017\$094 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 possui na linha.

Estas despesas, que em 1908 sommam réis 8:424\$708 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 reorganização que foi posta em vigor em 1907, uma economia sobre o anno antecedente de réis 600\$000.

Exploração e Movimento. — Deduzindo-se neste titulo a quantia de réis 8:424\$708 das contribuições, encontrar-se-hia, em lugar do excedente mencionado de réis 5:974\$122, uma economia de réis 2:450\$586, proveniente principalmente do serviço da fiscalização.

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

- Ter sido augmentado o percurso de comboios por necessidades do trafego.
- 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).
- 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 materiaes novos utilizados offerecem incontestaveis vantagens sobre os antigos e dão maior solidez e segurança á via. A renovação tem sido acompanhada de perfectos trabalhos de ballastragem, permitindo facilmente as grandes velocidades.

A despesa total effectuada com esta obra, foi de réis..... 14:300\$000 mas tendo sido lançada na conta de 1.º Estabelecimento a importancia de réis..... 5:978\$000

as despesas d'exploração foram sobrecarregadas com 8:322\$000

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.

(Continúa)

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 sello) são: Para Barcellos, 1.ª classe, 1\$680; 2.ª, 1\$310; 3.ª, 920; para Vianna, 2\$660, 2\$060, 1\$460; para Ancora, 3\$100, 2\$410, 1\$720; para Mollêdo (ap.), 3\$340, 2\$600, 1\$850; para S. Pedro da Torre, 3\$980, 3\$100, 2\$200; para Valença, 4\$110, 3\$200, 2\$280; para Braga, 4\$810, 1\$400, 1\$000; para Cete, 1\$070, 810, 580; para Marco ou Livração, 1\$980, 1\$330, 1\$100; para Arêgos, 2\$560, 1\$980, 1\$420; para Mollêdo, 3\$140, 2\$120, 1\$740; para Pedras Salgadas, 3\$170, 4\$440, 3\$020.

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

Condições: — 1.ª Os bilhetes vendidos depois do dia 1 de setembro, terão como ultimo praso de validade, para o regresso, a data de 31 de outubro; 2.ª As mudanças de classes serão cobradas de conformidade com os preços da tarifa geral; 3.ª Estes bilhetes são pessoas e intransmissiveis 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.ª O praso de validade dos bilhetes pôde ser prorogado por um ou dois periodos de trinta dias, mediante o pagamento de 10 %, por cada prorogação, calculado sobre o preço total do bilhete. Estas prorogações obter-se-hão apresentando o bilhete em qualquer das estações de destino, onde lhe será entregue a respectiva senha de prorogação de praso. O pedido d'estas senhas só pôde ter logar antes de expirar o praso de validade do bilhete, ou antes de terminar o praso da primeira prorogação, quando a tenha havido; 5.ª 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 creanças. Os excedentes d'este peso serão taxados pela tarifa geral; 6.ª Ficam em vigor as condições da tarifa geral, em tudo que não sejam contrarias ás disposições do presente.

ARREMAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de taboas de pinho

No dia 7 de junho pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 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 uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

CINTRA Hotel Netto.—Serviço de primeira ordem—Aposentos confortáveis e aceiados—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—Um dos hotéis mais bem situados e que mais convém aos numerosos banhistas.—Prop., Seraphim Pereira.

GUIMARÃES Grande Hotel do Toural.—15, Campo do Toural, 18.—Este hotel é sem dúvida um dos melhores da provincia, de inextinguíveis commodidades e aceio; tratamento recommendavel—Proprietário, Domingos José Pires.

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

LISBOA Braganza-Hotel.—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.^a ordre.—Proprietário, Victor Sasseti.

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

LISBOA C. Mahony & Amaral.—Commissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio 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 15000 reis por dia a 15500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

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

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

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuvade Justo M. Estil.—Agente internacional de aduanas y transportes.

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

COMPANHIA REAL

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Algés	C. Sodré	
9 15	9 29	9 40	9 55
9 28	9 42	10 10	10 25
4	4 14	4 29	4 44
5 40	5 54	6 20	6 35
11 25	11 39	12	12 15

Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os e o

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
5 30	6 5	5 20	5 50
7	7 28	7 25	7 53
7 40	8 15	8 16	8 42
10 10	10 38	8 49	9 15
11 30	11 54	10 50	11 16
1	1 28	12 10	12 36
2 30	2 58	1 40	2 6
4 12	5 20	3 10	3 36
5 24	5 56	5 31	5 57
7	7 28	7 40	8 6
9 30	8 58	9 10	9 36
10	10 28	10 40	11 6
12 30	1 5		

Mais os de Cascaes, excepto os

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 15	7 15	6	7
8 10	9 3	8	8 46
9 10	9 46	8 56	9 32
9 45	1 38	9 15	10 5
10 40	11 16	9 56	10 32
10 45	11 52	10 10	11 24
12 15	1 22	11 26	12 2
1 40	2 16	12 15	1 9
1 45	2 52	1 50	2 54
3 10	3 46	2 26	3 2
3 15	4 15	3 15	4 19
4 40	5 16	3 56	4 32
4 47	5 37	4 28	5 15
5 20	6 10	5 26	6 2
6 10	6 46	6 15	6 22
6 15	7 22	6 56	7 32
7 40	8 16	7 5	7 52
7 45	8 52	8	9 4
9 15	10 22	9 20	10 24
10 40	11 16	9 56	10 32
10 45	11 52	10 50	11 54
12 25	1 15	11 26	12 2

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
9 30	10 2	10 20	10 46
11 20	11 51	12 14	12 42
1 20	1 51	2 20	2 48
3 10	3 41	4	4 28
5 43	6 15	6 18	6 53

Mais os de Cintra, excepto os

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
6 35	7 38	5 8	6 7
7 33	8 0	6 50	7 49
8	9 24	7 42	8 42
9 25	10 7	8 35	9 5
10 20	11 23	8 45	9 45
11 45	12 20	10 35	11 5
12 20	1 23	10 41	11 38
1 53	2 37	12 35	1 13
2 20	3 23	12 45	1 42
3 35	4 17	1 35	2 5
4 35	5 10	2 43	3 40
4 55	5 58	3 35	4 13
5 7	6 20	4 34	5 8
6 15	6 50	4 40	5 37
6 21	7 25	5 28	5 58
8 20	9 24	7 5	8 4
9 37	10 21	8 33	9 13
10 50	11 53	10 23	11 20
12 23	1 26	11 14	11 52

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
7 5	7 49	9 27	10 11
7 53	8 36	10 29	11 12
10 51	11 34	11 51	12 34
1 13	1 56	2 20	3 3
4 41	5 24	3 22	4 6
6	6 43	4 47	5 29
6 47	7 29	5 34	6 18
8 27	9 11	7 4	7 48
9 51	10 35	7 57	8 41
		9 34	10 18
		11 40	12 23

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Povoa	Lisboa-R.	
9 51	10 49	7 36	8 31
11	11 58	1 15	2 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
11 51	1 10	5 37	6 18
4 28	5 37	2 19	4 6
12 30	1 53	7 54	9 22

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Setil	Lisboa-R.	
6	8 14	7 23	9 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Entrone	Lisboa-R.	
6 45	10 7	5 40	9 20
		10	12 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	
5 15	8 35	4 15	7 4
8 36	10 28	11 50	3
3 50	7 10	8 10	9 58

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entre. Lisb-R.	Entrone	Setil	
10	12 58	5 40	7 2

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
8 10	8 1	6 35	5 15
9 45	3 18	8 50	2 40
1 46	12 26	2 45	12
5 30	11 16	5	10 50
9 30	7 47	8 45	6 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
7 20	1 47	9 39	3 44

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Aveiro	Porto	Aveiro	
3 54	6 34	5 58	8 37

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Ovar	Porto	Ovar	
7 20	9 2	5 19	6 18
10 18	11 52	7	8 38
4 8	5 10	1 55	3 33
5 35	7 15	3 26	5 2
7 25	9 4	5 10	6 53

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Esmoriz	Porto		
4 55	6 6		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Porto	Espinho	
7	8 2	8 11	9 7
9 35	10 35	12 3	1 34
3 27	4 50	3 17	4 2
9 5	10 7	7 47	8 45
		10 28	11 26
		12 10	1 9

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louza	Coimbra	
5 11	6 44	7 5	8 31
11 25	12 44	1 55	3 8
4 1	5 10	5 39	6 51

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Figueira	Coimbra	
6 42	8 24	5 55	7 40
1 58	3 44	11 15	12 51
4	5 38	10 55	12 24

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
10 27	7 35	6 15	2 40
8 10	7 10	6 15	5 15
		6 5	6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val d'Ale	Lisboa-R.	
10 27	6 33	6	11 45
7 25	12 50	7 20	2 40
8 10	7 6	7 20	5 15
		6 35	6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
10 27	2 37	4	7 18
8 10	9 54	3 40	6
9 30	9 54		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	
1	5 49	7 10	10 20
7 32	12 37	1 55	6 53

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
7 50	2	4 55	11 36
4 16	2 46		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Caldas	Figueira	Caldas	
12 45	6 15	3 55	9 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Amieira	Figueira	Amieira	
2 25	2 46	1 40	2 1
4 40	5 1	3 55	4 16
5 54	6 15	4 55	5 16
8 20	8 41	7 34	7 55

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Alfarellos	Figueira	Alfarellos	
1 50	12 24	2 46	3 21
11 6	12 13	10 40	11 15
1 10	2	6 35	7 16
6 49	7 31	7 51	8 32
8 50	9 27		

VALLE DO VOUGA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Albergaria	Espinho	
8 30	11 40	4 25	7 1
7	9 50	2 35	5 45

BEIRA ALTA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
7 50	9 25	5 15	7 10
2 25	4 10	9 55	11 40
7 5	8 55	4 25	6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
9 25	12 45	6 15	9 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	
5 10	1 45	9 25	3 55
9 50	4	1 50	6 45
1 35	7 2	4 15	11 55

SUL E SUESTE

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
6	6 35	5 55	6 30
7 25	8	8	8 35
9 15	9 50	11 5	11 40
10 50	11 25	12 25	1
12 55	1 30	2 50	3 25
2 50	3 25	3	3 35
4 20	4 55	4 3	4 38
5 20	5 55	7 30	8 10
8 20	8 58	9 44	10 24
12 30	1 13	11 40	12 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	
8	9 43	8 5	9 50
10 50	12 34	11 18	1
5 20	7 13	5 10	8 10
8 20	9 44	8 16	10 24

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Setubal	Lisboa	
8	9 33	4 44	6 30
10 50	12 36	8 5	9 50
2 50	4 26	10 15	11 40
4 20	5 58	3	4 38
5 20	7 8	6 25	8 10
8 20	9 47	8 25	10 24

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pin. Novo	Setubal	Pin. Novo	
5 30	5 55	6	6 21

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branca	Evora	C. Branca	
6 49	7 24	7 50	8 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	moira	Lisboa	
8	2 30	6 8	1
5 20	12 4	3 51	10 24

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Evora	Lisboa	
6	10 46	6	10 24

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	
8	3 25	5 55	1
5 20	11 55	11 35	6 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Moura	Lisboa	
8	3 55	5 20	1
5 20	2 55	8 30	6 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Faro	Lisboa	
7 25	3 35	7 15	8 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Villa Real	Lisboa	
6	12 30	5 10	10 24
8	12 30	4 45	6 30
5 20	6 13		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Portimão	Lisboa	
6	9 14	7 50	10 24
7 25	3 46	6 40	6 30
5 29	5 4		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Portimão	Tunes	Portimão	
1 30	2 30	9 30	10 37
10 30	11 40		



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 Pova 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	...	...	500	kilometros	...	...	...	...	...	...	8\$000	6\$000	4\$000
De	501	a	550	"	...	...	...	...	...	...	8\$600	6\$400	4\$300
"	551	"	600	"	...	...	...	...	...	...	9\$200	6\$900	4\$600
"	601	"	650	"	...	...	...	...	...	...	9\$800	7\$300	4\$900
"	651	"	700	"	...	...	...	...	...	...	10\$400	7\$800	5\$200
"	701	"	750	"	...	...	...	...	...	...	11\$000	8\$200	5\$500
"	751	"	800	"	...	...	...	...	...	...	11\$600	8\$700	5\$800
"	801	"	850	"	...	...	...	...	...	...	12\$200	9\$100	6\$100
"	851	"	900	"	...	...	...	...	...	...	12\$800	9\$600	6\$400
"	901	"	950	"	...	...	...	...	...	...	13\$400	10\$000	6\$700
"	951	"	1.000	"	...	...	...	...	...	...	14\$000	10\$500	7\$000
"	1.001	"	1.100	"	...	...	...	...	...	...	15\$200	11\$400	7\$600
"	1.101	"	1.200	"	...	...	...	...	...	...	16\$400	12\$300	8\$200
"	1.201	"	1.300	"	...	...	...	...	...	...	17\$600	13\$200	8\$800
"	1.301	"	1.400	"	...	...	...	...	...	...	18\$800	14\$100	9\$400
"	1.401	"	1.500	"	...	...	...	...	...	...	20\$000	15\$000	10\$000
"	1.501	"	1.600	"	...	...	...	...	...	...	21\$200	15\$900	10\$600
"	1.601	"	1.700	"	...	...	...	...	...	...	22\$400	16\$800	11\$200
"	1.701	"	1.800	"	...	...	...	...	...	...	23\$600	17\$700	11\$800
"	1.801	"	1.900	"	...	...	...	...	...	...	24\$800	18\$600	12\$400
"	1.901	"	2.000	"	...	...	...	...	...	...	26\$000	19\$500	13\$000
"	2.001	"	2.200	"	...	...	...	...	...	...	28\$000	21\$000	14\$000
"	2.201	"	2.400	"	...	...	...	...	...	...	30\$000	22\$500	15\$000
"	2.401	"	2.600	"	...	...	...	...	...	...	32\$000	24\$000	16\$000
"	2.601	"	2.800	"	...	...	...	...	...	...	34\$000	25\$500	17\$000
"	2.801	"	3.000	"	...	...	...	...	...	...	36\$000	27\$000	18\$000
"	3.001	"	3.250	"	...	...	...	...	...	...	38\$000	28\$500	19\$000
"	3.251	"	3.500	"	...	...	...	...	...	...	40\$000	30\$000	20\$000

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 Pova e Famalicão

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

2.^a — 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.^a e 5.^a da presente tarifa, mencionando ao mesmo tempo no quadro a esse fim destinado as estações prováveis de paragem tanto na viagem de ida como na de regresso.

No acto da requisição o passageiro depositará 2\$000 réis por bilhete, quantia de que a estação passará recibo.

3.^a — O bilhete será fornecido ao passageiro dentro do praso de 5 dias uteis contados da data da requisição mediante o pagamento da respectiva importancia, deduzida a quantia de 2\$000 réis do deposito.

4.^a — 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.^a — Não é permittido transitar mais que duas vezes sobre o mesmo percurso e isto unicamente quando fôr preciso para o seguimento natural da viagem.

6.^a — Os passageiros portadores d'estes bilhetes devem seguir exactamente o itinerario por elles marcados nas requisições respectivas. Se por qualquer motivo extranho 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.^a — Os bilhetes são pessoaes e intransmissiveis, devendo ser assignados pelos portadores que não poderão negar-se a apresental-os aos empregados que lh'os requisitarem, nem a comprovar a sua identidade por meio da assignatura, sempre que isso lhes seja exigido.

8.^a — 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 auctores ou cúmplices d'esta fraude ou tentativa de fraude.

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

10.^a — Os bilhetes tornam-se nulos :

1.^o Sendo encontrados em poder de pessoa a quem não pertençam.

2.^o Ultrapassado o seu praso de validade, não tendo sido este prorogado segundo a condição 14.^a da presente.

11.^a — 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.^a — 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.^a — O praso 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.^a — Este praso 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 effectue 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 abí uma senha suplementar, e só poderão ter logar antes de expirado o praso de validade do bilhete, ou da primeira ou segunda ampliação quando as tenha havido.

15.^a — 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.^a — E' permittida a paragem com estes bilhetes em todas as estações do percurso, ccmtanto que á chegada e á partida os bilhetes sejam carimbados pela estação, aliás não serão válidos para o percurso em que o caso se dér.

17.^a — As mudanças de classe são permittidas pagando-se a differença segundo as tarifas geraes.

18.^a — 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.^a — Os bilhetes de 1.^a classe dão ao passageiro a faculdade de occupar logares de luxo, pagando as taxas supplementares estabelecidas pelas respectivas tarifas.

20.^a — As creanças menores de 7 annos gosarão da concessão de meios preços dos fixados na presente tarifa.

21.^a — Os portadores d'estes bilhetes desistem do direito de produzir, sob pretexto de quaesquer 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.^a — 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.^a — 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 acceitará o despacho até á estação para a qual haja bilhetes directos das Tarifas Geraes.

24.^a — As collecções de amostras serão admittidas como bagagem com a condição, porém, de que não contenham objectos de ouro, prata ou outros metaes 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 se não a reclamar por perda ou avaria de bagagem, em conformidade com as Tarifas Geraes de cada linha.

25.^a — 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. Igual caso se dá no Porto, entre as estações de Campanhã e Boa Vista.

26.^a — 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.º 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