

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

Antwerpia, 1894, medalha de bronze — Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra. — S. Luiz, 1904, medalha de bronze

ENGENHEIRO CONSULTOR

A. VASCONCELLOS PORTO

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

REDATOR EFECTIVO, José Fernando de Sousa. — SECRETARIO DA REDACÇÃO, Christiano Tavares. — CORRESPONDENTE: MADRID, D. Juan de Bona

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

1906, Anno do Jubileu dos Caminhos de ferro Portuguezes

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

1.ª modificação á tarifa interna n.º 1 g. v.; ampliação da especial n.º 7 g. v.; 2.ª e 3.ª ampliações da especial interna n.º 8 p. v.; todas do Sul e Sueste.

SUMMÁRIO

AS LINHAS DO ALTO MINHO, por J. Fernando de Sousa	249
REFORMAS OPERARIAS.....	251
PARTES OFICIAIS—Decreto de 4 de janeiro e portarias de 10 de julho, 1, 2, 10 e 13 de agosto do Ministerio das Obras Publicas e decretos de 16 de julho do Ministerio da Marinha	251
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	253
UM TUNNEL EM ESPIRAL.....	253
VIAÇÃO EM LISBOA	253
O EXCURSIONISMO EM PORTUGAL	254
A VIACÃO FLUVIAL EM ÁFRICA	254
NOTAS DE VIAGEM—XXII—O Havre—O Oeste frances e as suas bellezas—Paralelos—Alfandega que se civiliza—Bom material do Norte—Balanco da viagem—Final.....	255
TRACÇÃO ELECTRICA EM COIMBRA.....	255
A ESTAÇÃO DE STRASBURGO.....	256
PARTES FINANCEIRAS—Carteira dos accionistas—Boletim da Praça de Lisboa—Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	256 e 257
AUTOMOBILISMO	259
TRACÇÃO ELECTRICA	258
LINHAS PORTUGUEZAS—Swazilandia—Lobito—Bragança.....	258
LINHAS ESTRANGEIRAS—Espanha—Italia.....	258
COMPANHIA REAL—Relatório do conselho de administração (continuação)	258
ARREMATAÇÕES	259
AVISOS DE SERVIÇO	260
AGENDA DO VIAJANTE	261
ANNUNCIOS	262
HORARIO DOS COMBOIOS	263
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	264

As linhas do Alto Minho

Findou ha dias o prazo que, por portaria de 1 de outubro de 1905, fôr fixado para a apresentação dos projectos das linhas de Braga a Guimarães e aos Arcos e de Vianna a Ponte da Barca. Segundo o contrato de 27 de setembro de 1904, deviam ser apresentados aquelles projectos no prazo de um anno, que foi modificado pela portaria citada por occasião da transferencia da concessão. Quando as condições do contrato não sejam cumpridas, tem o governo o direito, nos termos do artigo 57.º, de rescindir o contrato.

Se a construcção tivesse começado e houvesse trabalhos feitos e materiaes depositados, tinha lugar novo concurso com a base do valor d'esses trabalhos e materiaes, devendo o adjudicatario entregar ao anterior a quantia offerecida. Effectuar-se-hia assim uma transference

cia forçada da concessão. Se a praça ficasse deserta, o Estado tomaria conta dos trabalhos sem ter que dar indemnização.

No caso presente, em que apenas ha alguns, poucos, estudos feitos, não tem lugar a praça, tendo pois o governo o direito de rescisão immediata do contrato com perda do deposito.

E com essa rescisão cessam as faculdades que o governo tem, carecendo de auctorização legislativa, quer para a construcção por conta do Estado, quer para nova concessão com garantia de juro.

Com effeito, o decreto dictatorial de 2 de maio de 1904 auctorizou o governo a contratar definitivamente a concessão com Blackwood, contrato que implica a faculdade de transferencia. Rescindido, pois, sem trespasso forçado, possivel apenas no caso de estar começada a construcção, foi esgotada a auctorização dada pelo decreto.

Tem portanto oportunidade o estudo do assunto, que bem merece ser esclarecido.

*

Como é sabido, as linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monsão, e Vianna a Ponte da Barca, classificadas por decreto de 16 de fevereiro de 1900, tinham sido estudadas havia annos para via reduzida, com curvas de 150 metros e rampas de 25‰. E' de prever que seja nelas intenso o movimento, em vista da densidade da população da região servida, e da grande circulação na estrada que a serve. Affluentes valiosos da linha do Minho, hão de contribuir para que as suas receitas tenham notável incremento.

Os calculos, baseados em dados seguros, levam a crer que as vantagens da base 5.º da lei de 16 de julho de 1899, juntas ao rendimento proprio, dariam remuneração suficiente ao capital, cuja importancia seria mantida em limites rasoaveis, desde que para as curvas se adoptasse o limite de 75 metros, que daria ao traçado a flexibilidade precisa para reduzir consideravelmente o custo da infrastructura.

Fizeram-se, pois, em 1903, por iniciativa do sr. Conde de Paço-Vieira, dois concursos com aquella base, que ficaram ambos desertos, mostrando que para o capital, como para o gallo da fabula ao encontrar formosa perola, o minimo grão de milho de uma garantia de juro é preferivel, consoante a sabedoria popular crystallizada no proverbio: «Mais vale um passaro na mão que dois a voar».

Forçoso foi, pois, ensaiar a garantia de juro em condições que não impunham onus ao fundo especial.

O custo kilometrico era limitado ao maximo de réis 20:000\$000, tomado para base da licitação; a extensão das linhas a 150 km., para os effeitos da garantia; para despesa da exploração foram arbitrados 50% da receita do trafego, liquida de impostos, com limites maximo e minimo de 1:200\$000 e 700\$000 réis.

Realizou-se o concurso em 28 de março de 1906, sendo aproveitada uma unica proposta com o custo kilome-

trico de 19:999\$000 réis, por Temple G. Blackwood, a quem o governo fez uma adjudicação provisória, esperando que fosse convertida em lei uma proposta que autorizava o governo a fazer a concessão sobre bases identicas ás do concurso.

A dissolução das camaras transtornou esse plano e as instancias regionaes determinaram a publicação do decreto dictatorial auctorizando a adjudicação definitiva a Blackwood.

Depois de varias peripecias, que o sr. Conde de Paçô-Vieira narrou meúdamente no livro em que historiou os actos da sua notavel e fecunda gerencia, relativos a caminhos de ferro, foi effectuado o deposito definitivo de 24:000\$000 réis e lavrado o contrato, em que se generalizavam, a todos os pontos difficeis das linhas, as rampas de 30 mm e se facultava o addimento da construcção da ponte sobre o Lima, com a condição de ser construido, além do troço de Vianna a Lanhezes na margem direita, outro na margem esquerda que, á falta da ponte asseguram a continuidade da linha, aproveitando, mediante portagem, a ponte da linha do Minho.

Começaram os estudos e em breve foi apresentado o projecto dos primeiros 10 kilometros da linha de Braga a Guimarães, onde se recorrera ás rampas de 40 millimetros, superiores ao limite do contrato, que em rigor não eram necessarias.

Concordou o concessionario com a sua remodelação no intuito de reduzir as pendentes.

Tinha-se feito a transferencia para J. Holt, socio da firma Broughton, Nocton & Broughton, que no concurso fôra dada como referencia financeira do concorrente Blackwood e ácerca da qual se tinham obtido boas informações.

Mais tarde, em 28 de fevereiro ultimo, foi auctorizada a transferencia para Charles Wall & Franck Wall, da firma Charles Wall Limited, ácerca da qual o *National Bank* dava as melhores e mais lisongeiras referencias.

Em 2 de agosto deviam estar concluidos os estudos, com excepção do troço dos Arcos a Monsão.

E todavia nessa data havia apenas aprovado um troço de 10 kilometros da linha de Braga a Monsão e apresentado o da linha de Braga a Guimarães, sujeito todavia a profunda alteração por ter sido ultrapassado o limite das indicações fixadas no contrato.

Que deu causa a este malogro da concessão, sujeitando o concessionario á perda do deposito e da avultada quantia já gasta em estudos e trabalhos preparatorios?

Nada consta publica e oficialmente que auctorize a referencia de estranhos boatos que, a terem fundamento, demonstrariam a excessiva boa fé do actual concessionario, digno de melhor sorte, e a conhecida exploração gananciosa das empresas em formação pelos zangões da finança. O futuro se encarregará de desvendar o misterio.

O que é certo, e convém que bem alto se affirme, é que o governo não teve nem tem conhecimento de intermediarios, não lhes deu nunca o minimo pretexto para invocarem sombra de direitos e que perante a lei portugueza a unica entidade é o concessionario.

*

Se o contrato fôr rescindido e, como é natural, se continua a diligenciar a construcção das linhas, que tem rendimento certo, será necessário promulgar lei que auctorize nova concessão ou a construcção por conta do Estado.

Uma ou outra providencia, convém que seja precedida da elaboração do projecto cuidadosamente estudado, em vez de se deixar esse trabalho a cargo do concessionario.

Não se perderá assim tempo e haverá base mais segura para a concessão.

Nesse estudo devem ser resolvidas algumas questões delicadas que o traçado suscita.

Guimarães pretende ter a sua estação do lado opposto á da linha de Trofa, o que encurta muito o trajecto para Braga. O contrato previa a ligação na estação actual, o que torna quasi impossivel, ou pelo menos muito difficult, a satisfação dos desejos da cidade.

Importa dar ahi mais facilidades ao traçado para que se possa procurar livremente a solução mais aceitável.

Deseja-se que a linha de Braga a Guimarães se aproxime o mais possivel das Taipas, para que pretendia o concessionario recorrer largamente ás pendentes de 40 millimetros. Impõe-se um estudo minucioso d'essa parte do traçado com inclinações de 30 millimetros.

Na linha de Braga a Monsão um reconhecimento mandado fazer ha mezes pelo governo mostrou a possibilidade de collocar em linha directa e não em reversão uma estação central junto da cidade. Esse reconhecimento pôde ser aproveitado.

A passagem do Cavado fôra escolhida pelos engenheiros ingleses a juzante da ponte da estrada real de Braga a Monsão, seguindo o traçado por Villa Verde. E toda-via os estudos, feitos em 1888, de uma variante por Rendufe, para servir melhor o concelho de Amares e facilitar as comunicações para o Gerez, levavam a crer que essa directriz seria mais conveniente.

Finalmente, o estudo da linha de valle do Lima tem de ser feito cuidadosamente, de modo que se esclareçam cabalmente as duvidas suscitadas ácerca da melhor directriz.

A saída de Vianna é a margem direita a mais rica e povoada, devendo a linha seguir-lá. Entre Ponte do Lima e Ponte da Barca, é pelo contrario a margem esquerda a que merece preferencia; além d'isso em Ponte do Lima entende-se que a estação deve ficar nessa margem para bem servir a povoação.

O traçado seguindo sempre a margem esquerda seria o mais barato em toda a extensão e o mais conveniente de Ponte do Lima para cima; aproveitaria a ponte de linhas do Minho.

Manter o traçado sempre na margem direita para eviar a ponte teria o inconveniente de servir mal a zona entre Ponte do Lima e Ponte da Barca, e não satisfazer os desejos d'estas duas importantes povoações.

O traçado mixto com a ponte em Lanhezes, conforme o contrato determinava, obriga a uma obra de arte muito extensa, de fundações difficeis e com dois taboleiros, o que a torna carissima.

Se a ponte fôr construida proximo de Ponte do Lima e com um só taboleiro, custará muito menos. É possivel porém que o excesso do custo seja compensado pela vantagem de se facilitar a viação ordinaria, devendo pois sair da dotação respectiva parte do custo da ponte. Diz-se tambem que acima de Lanhezes a veiga de Breitiandos offerece difficuldades á construcção da linha. O que é certo é que no ante-projecto de 1888, que foi certamente precedido de cuidoso reconhecimento, se adoptou a passagem em Lanhezes e que esse traçado serviu de base ao contrato de 1904.

Um reconhecimento minucioso feito sob o duplo ponto de vista technico e economico deve preceder a elaboração do projecto definitivo e subministrar elementos para o confronto dos diversos traçados possiveis, facultando a escolha segura da melhor directriz a que seja subordinada a elaboração do projecto definitivo.

Convém ainda estudar se não teria cabimento na linha de Valle do Lima a applicação da *electrovia*, sistema privilegiado de tracção electrica com o conductor aéreo e vehiculos tractores ou automotores, que transitam sem carris sobre a estrada, dispensando via propria e permittindo, pela mobilidade do trolley, os cruzamentos.

Estou convencido que tanto para a linha do valle do Lima, como para o troço dos Arcos a Monsão, de construcção mais difficult, e com menos trafego, este sistema de transportes daria excellentes resultados com uma despesa insignificante, de cerca de 1:700\$000 réis. por kilometro, incluindo o gerador d'energia electrica e o material circulante.

Limitar-se-hia por agora a construcção do caminho de ferro ao troço de Braga a Guimarães, Braga aos Arcos de Valle de Vez, completados com o serviço d'*electrovia* nos restantes, servindo-se assim bem e economicamente a região e experimentando-se um sistema que pôde talvez com vantagem generalizar-se a outras linhas.

J. Fernando de Souza.

Reformas operarias

Está na ordem do dia, em diversos países, este interessante assunto, verdadeiramente apropriado para atrair a sympathia do público e, porventura, sugerir o voto das classes trabalhadoras.

Na Belgica, depois de largos e profundos debates, que ainda não concluíram, chegou-se à lei de 10 de maio de 1900, lei de previdencia e de incitamento fundado no princípio da liberdade subvencionada, sem obrigações para operários ou para patrões.

Na Alemanha, em que rege um princípio inteiramente diferente, o da obrigação, tanto para o operário como para o patrão, que contribuem com o Estado para a constituição das quotas, à custa das quais deverá dar-se a pensão, tanto na invalidez como na velhice.

A lei de 13 de julho de 1899 aplica-se aos operários, aprendizes, criados, empregados de indústria, caixeiros, professores, mestres e marinheiros, com ordenados inferiores a 2.000 marcos annuais, começando as contribuições aos 16 anos e acabando aos 70 anos, idade da reforma.

Na França, manifesta-se decidida tendência por uma fórmula mixta ou intermédia do tipo belga e do tipo alemão.

O projecto que serve de base à discussão é o do sr. Guiyesse.

Considera o seguro obrigatório como na Alemanha e agrupa a velhice com a invalidez baixando o limite de 70 anos ou de 65, como na Belgica, a 60 anos apenas.

E' fundada pelo Estado uma caixa nacional de reformas administrada pela caixa dos depósitos e consignações, a qual terá a seu cargo o pagamento das pensões, recepção das quotas e todas as operações inherentes a este serviço.

Os fundos constituem-se pelo método alemão.

Segue a escolha da liberdade na obrigação. O operário, pequeno empregado ou simples trabalhador, é obrigado a segurar-se contra a invalidez e a velhice, mas tem a liberdade de escolher a forma de seguro e a instituição em que se segura.

*

Seria longo e, porventura, fastidioso e inutil desenvolver aqui os argumentos que se apresentam pró e contra cada uma destas escolas, mesmo porque o sucesso não depende sómente da natureza da lei mas do povo a que ella se aplica.

Mais incompleta do que a lei alemã, a lei belga tem dado ali excellentes, extraordinários resultados, com o auxílio duma propaganda intensa, pelos folhetos, pelos jornais, pelos cartazes, pelas preâmbulos dos eclesiásticos, pelos conselhos dos mestres.

O seguro voluntário generalizou-se rapidamente sem se sofrer do inconveniente de ser exigida por lei uma dedução no salário, sem se exigir por lei um aumento no salário que o patrão tem de pagar, o que corresponde a dois salários, e a um aumento portanto no custo do produto fabricado.

Não se comprehende bem, de facto, a economia obrigatória, poupar por imposição.

A lei alemã, por outro lado, dando logo os seus benefícios à totalidade dos trabalhadores do império, começou desde então a produzir o seu salutar efeito, embora à custa de enormes sacrifícios do tesouro público. Remedio que vem a tempo, vale mais.

*

Portugal, para mostrar que tem ouvido falar destas questões, também afirma que vai ocupar-se do assunto.

Num discurso notável, proferido há pouco na capital do norte, foi lançada solemnemente esta extraordinária declaração:

«Vai ser feito um projecto de lei para os seguros aos operários, destinando-se já para as despesas respectivas

200 contos, que se conseguiram do contrato dos tabacos.»

Nem o local, nem a autoridade da pessoa que profiriu, talvez irreflectidamente, tais palavras, permitem que se conclua, como poderia supor-se pela natureza da afirmação, que se tratava duma mystificação, d'um engano, d'uma promessa intencionalmente falta de verdade.

Não se desdenha assim d'uma classe que carece de protecção e amparo.

Essa declaração mostrará apenas um bom desejo e o imperfeito conhecimento d'um assunto extremamente complexo, porventura a precipitação e estouvamento com que se aceitam e reproduzem ideias alheias sem se filtrarem primeiramente pelo estudo próprio ou de pessoas competentes; o hábito tão português dos programas espetaculosos na intenção de se não cumprirem; o costume também trivial de fazer ciência de índice, de artigo sensacional das últimas revistas à *l'usage des gens du monde*.

Se assim não fôr, dizer às gentes portuguesas que com 200 contos annuais de auxílio do Estado, se podia dar pensões d'invalidez e de velhice aos operários constituiria uma ironia crudelíssima.

Mas a boa hermenéutica manda tirar à melhor interpretação das palavras proferidas.

D'ellas concluiremos então que o governo está na intenção de estudar a matéria e que não começa por uma lei sobre seguros contra desastres, ou por uma lei sobre a assistência nacional, mas quer logo atacar o problema principal — os seguros contra a invalidez e contra a velhice.

Concluimos até que, na impaciencia de chegar depressa a este desiderato, não manda organizar uma estatística de morbilidade, que deve ser base de cálculos.

Folgamos com essa resolução, mas somos forçados a dizer que será necessário o governo crear receitas especiais muito avultadas.

A cifra apontada dos 200 contos está muito longe de chegar.

Sem 4.000 contos não poderá, infelizmente, tornar-se efectiva uma lei de seguros às classes trabalhadoras.

E' bom que elas saibam isso, e bom que se não habituem a esperar nos benefícios que poderão ser-lhe concedidos por uma lei do Estado, e, seguindo o prologo — ajuda-te que Deus te ajudará — tratem por si de se garantir contra a doença e a velhice pelas instituições que elles mesmos fundarem, ou pelas organizadas nas companhias e sociedades a que pertencer pelos compromissos, monte-píos, etc.

E' assim que faz o operário inglês nas suas *Trade Unions*.

E então poderá sorrir-se sem rancor nem illusões das afirmações, generosas mas vãs, de quem sabe dizer palavras sonoras e persuasivas mas não tem facilmente meio de as traduzir por factos.



PARTÉ OFFICIAL

*Ministerio das Obras Publicas, Commercio
e Industria*

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição dos caminhos de ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a conta da liquidação da garantia de juro da linha ferrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de ferro, actual concessionaria da referida linha, relativa ao período decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho último (segundo semestre do ano económico de 1905-1906), ha por bem, conformando-se com o parecer de 19 de julho findo, do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, e ouvida a comissão revisora de contas, determinar que a referida companhia seja paga pelo fundo especial dos Caminhos

de ferro do Estado em harmonia com o disposto no contrato de concessão da mencionada linha, aprovado por lei de 24 de maio de 1902, a garantia de 24.864\$633 réis, como garantia de juro liquidada no supracitado semestre em relação aos lanços da mesma linha abertos à exploração, devendo esta liquidação ser considerada provisória enquanto se não proceder à medição rigorosa da linha.

Paço, em 10 de julho de 1906.—José Malheiro Reymão.

Tendo a Companhia Nacional de Caminhos de ferro, concessionária da linha ferrea de Foz-Tua a Mirandella, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro relativa à exploração d'esta linha durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1906 (segundo semestre do anno economico de 1905-1906), na importancia de 18:573\$886;

Mostrando-se da mesma conta e da do primeiro semestre do referido anno economico que o rendimento kilometrico líquido d'esta linha, excluindo o imposto de transito foi de 1:221\$913,201 réis, superior em 521\$913,201 réis ao minimo fixado para despesas de exploração, sendo assim o Estado responsável pelo pagamento da quantia de 30:684\$156 réis, diferença entre o juro garantido na totalidade de 59:222\$135 réis e 28:537\$979 réis proveniente d'aquele excesso;

Considerando que da referida garantia de 30:684\$156 réis ha a deduzir a de 12:110\$270 réis, já paga pelo Estado em virtude da liquidação relativa ao primeiro semestre do mesmo anno economico, aprovada por portaria de 16 de fevereiro ultimo:

Ha Sua Majestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer de 19 de julho findo do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, e ouvida a comissão revisora de contas, aprovar a mencionada liquidação e ordenar que, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á Companhia Nacional de Caminhos de ferro, como complemento da liquidação da garantia de juro do primeiro e segundo semestre do anno economico de 1905-1906, aquella diferença na importancia de 18:573\$886 réis.

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para os devidos efeitos.

Paço, em 10 de agosto de 1906.—José Malheiro Reymão.

Tendo a Companhia Nacional de Caminhos de ferro, concessionária da linha ferrea de Santa Comba Dão a Vizeu, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro, relativa à exploração d'esta linha durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1906 (segundo semestre do anno economico de 1905-1906) na importancia de 29:045\$943 réis;

Mostrando-se da mesma conta e da do primeiro semestre do referido anno economico que o rendimento kilometrico líquido annual d'esta linha foi de 880\$190,828 réis superior em réis 180\$190,828 ao minimo fixado para despesas de exploração, sendo assim o Estado responsável pelo pagamento da quantia de 53:433\$351 réis, diferença entre o juro do capital garantido na totalidade de 62.363\$158 réis e 8.929\$807 réis, proveniente de aquelle excesso; e

Considerando que da referida quantia de 53.433\$351 réis ha a deduzir a de 24:387\$408 réis, já paga pelo Estado em virtude da liquidação relativa ao primeiro semestre do mesmo anno economico, aprovada por portaria de 16 de fevereiro ultimo; ha Sua Majestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 19 de julho ultimo, e ouvida a comissão revisora de contas, aprovar a mencionada liquidação e ordenar que, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á Companhia Nacional dos Caminhos de ferro, como complemento da liquidação da garantia de juro do anno economico de 1905-1906, aquella diferença na importancia de 29.045\$943 réis.

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para os devidos efeitos.

Paço, em 10 de agosto de 1906.—José Malheiro Reymão.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o auto, datado de 10 do corrente, da comissão encarregada de proceder ao exame e vistoria do troço da linha ferrea de Mirandella a Bragança, compreendido entre Sendas e Rossas, ha por bem ordenar que se autorize a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro a abrir provisoriamente à circulação publica o referido troço, em conformidade dos horarios aprovados por despacho de 1 do corrente.

Paço, em 13 de agosto de 1906.—José Malheiro Reymão.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foram presentes o projecto da variante da linha ferrea do Pocinho a Miranda entre os perfis 29

e 43 do kilometro 1 do primeiro lanço, datado de 27 de junho ultimo, e o projecto de ligação do encontro direito da ponte da mesma linha sobre o Douro e a estrada real n.º 9, datado de 18 do mesmo mes, e elaborados pela Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 10 de julho ultimo, aprovar o projecto da variante e determinar que se estude nova ligação da ponte com a referida estrada, acrescentando-se áquella mais um tramo e modificando-se o traçado da avenida, devendo ser elaborado orçamento do custo d'aquelte troço de linha e da avenida, comparado com o que resulta dos projectos agora apresentados.

Paço, em 1 de agosto de 1906.—José Malheiro Reymão.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto e respectivo orçamento apresentados pela Direcção do Sul e Sueste, com data de 8 de junho ultimo, de uma passagem superior de cimento armado entre os perfis 35 e 36 do primeiro lanço do caminho de ferro do Valle do Sado, compreendido entre a estação de Setubal e a margem do Sado: ha por bem, conformando-se com os pareceres do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 12 e 16 de julho findo, aprovar o referido projecto e respectivo orçamento, na importancia de 1:638\$448 réis, devendo na sua execução ser tidas em contas as indicações dos citados pareceres.

Paço, em 2 de agosto de 1906.—José Malheiro Reymão.

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commerce e Industria;

Hei por bem, nos termos do artigo 9.º do regulamento aprovado por decreto de 16 de novembro de 1899, decretar o seguinte:

Artigo 1.º Os quadros do pessoal administrativo dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste serão aumentados com um inspector de fiscalização e trafego, um escrutinário, um chefe de 2.ª classe, dois chefes de 3.ª classe, um fiel de 1.ª classe, um fiel de 2.ª classe, um factor de 1.ª classe e um factor de 2.ª classe.

Art 2.º Os chefes dos serviços da secretaria, da contabilidade, da fiscalização, do trafego e do movimento das direcções dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e Minho e Douro são equiparados para os efeitos do vencimento, aos primeiros officiaes, chefes de secção dos serviços centraes da Administração dos Caminhos de ferro do Estado.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar.

Paço, em 4 de janeiro de 1906.—REI.—Antonio Ferreira Cabral Paes do Amaral.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

7.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

Com fundamento no artigo 2.º do decreto de 27 de maio de 1905 e nas disposições do artigo 32.º, §§ 1.º e 2.º da carta de lei de 24 de novembro de 1904, provisoriamente mandadas vigorar no exercicio de 1906-1907, nos termos do artigo 7.º da carta de lei de 3 de abril de 1896, pela portaria de 21 de junho ultimo: hei por bem, tendo ouvido o Conselho de Ministros e guardadas as prescrições do § 9.º do artigo 1.º da carta de lei de 30 de junho de 1891 e do artigo 4.º do decreto n.º 2 de 15 de dezembro de 1894, determinar que no Ministerio dos Negocios da Fazenda seja aberto um crédito especial devidamente registado na Direcção Geral da Contabilidade Pública, a favor do Ministerio da Marinha e Ultramar, Direcção Geral do Ultramar, pela importancia de 120:000\$000 réis, destinado a satisfazer despesas com a construção de um caminho de ferro desde o porto de Mossamedes ao planalto da Chella, devendo a mesma importancia ser inscrita na tabella da despesa extraordinaria do exercicio de 1906-1907, sob a seguinte rubrica: Capítulo 3º — Despesas com a construção do caminho de ferro de Mossamedes, 120:000\$000 réis.

O Tribunal de Contas declarou achar-se este credito nos termos legaes de ser decretado.

O Conselheiro de Estado, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reinô e os Ministros e Secretarios de Estado das outras Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paço, 16 de julho de 1906.—REI—João Ferreira Franco Pinto Castello Branco—José de Abreu do Couto de Amorim Novaes—Ernesto Diesel Schröter—Antonio Carlos Coelho de Vasconcellos Porto—Ayres de Ornellas de Vasconcellos.—Luiz Cipriano Coelho de Magalhães—José Malheiro Reymão.

Com fundamento na base 3.º da carta de lei de 7 de setembro de 1899, na alinea c) do artigo 4.º do decreto de 15 de julho de 1903 e nas disposições do artigo 32.º, §§ 1.º e 2.º, da carta de lei

de 24 de novembro de 1904, provisoriamente mandadas vigorar no exercicio de 1906-1907, nos termos do artigo 7.^o da carta de lei de 3 de abril de 1896, pela portaria de 21 de junho ultimo.

Hei por bem, tendo ouvido o Conselho de Ministros e guardadas as prescrições do § 9.^o do artigo 1.^o da carta de lei de 30 de junho de 1891 e do artigo 1.^o do decreto n.^o 2 de 15 de dezembro de 1894, determinar que no Ministerio dos Negocios da Fazenda seja aberto um crédito especial devidamente registado na Direcção Geral da Contabilidade Pública a favor do Ministerio da Marinha e Ultramar, Direcção Geral do Ultramar, pela importancia de réis 220:000\$000, parte do producto do empréstimo emitido nos termos do decreto de 16 de março de 1905, destinada a satisfazer despesas com as obras da 1.^a secção do plano geral para melhoramentos do porto de Lourenço Marques e construção do caminho de ferro da Swazilandia, devendo a mesma importancia ser inscrita na tabella da despesa extraordinaria do exercicio de 1906-1907, sob a seguinte rubrica:

Capítulo 4.^o—Despesas com a construção do caminho de ferro da Swazilandia : 220:000\$000 réis.

O Tribunal de Contas declarou achar-se este credito nos termos legais de ser decretado.

O Conselheiro de Estado, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino, e os Ministros e Secretarios de Estado das outras Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 16 de julho de 1906.—REI.—João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.—José de Abreu do Couto de Amorim Novaes — Ernesto Driesel Schröter. — Antonio Carlos Coelho de Vasconcellos Porto. — Ayres de Ornellas de Vasconcellos. — Luiz Cipriano Coelho de Magalhães. — José Malheiros Reymão.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Armazenagem de adubos.—Foram concedidos nas linhas de Sul e Sueste oito dias de armazenagem gratuita à chegada, às remessas de adubos para facilitar aos lavradores o levantamento das remessas sem onus de armazenagem.

Regresso gratuito de taras vasias.—Foi elevado a 60 dias o prazo de 30 para a devolução gratuita de taras vasias concedida em diversas tarifas do Sul e Sueste.

Transporte de líquidos em vagons-cisternas.—Foi indeferido um pedido de concessão do exclusivo de vinhos e outros líquidos em vagons-cisternas nas linhas do Estado, resolvendo-se fazer oportunamente uma tarifa que os facilite, à semelhança da que há já para os transportes de petróleo.

Um tunel em espiral

E' muito curiosa a forma do tunel que, neste momento, se está construindo no alto dos Andes para ligar a linha argentina á linha chilena.

Deve vir a ter 16 kilómetros de extensão.

Como do lado da república Argentina a inclinação é muito suave e depois para o lado da república Chilena a inclinação é rápida, foi o tunel aberto em espiral, ficando com a inclinação de três por cento.

Para maior segurança, a linha no tunel será de tríplice cremalheira.

Viação em Lisboa

A sessão da camara de 2 do corrente teve especial importância, sob o ponto de vista da viação da cidade, pelo facto de nella ser apresentado um ofício-queixa da Companhia Carris, que é documento que deve registrar-se porque contém afirmações de valor e define modos de ver aos quais a aprovação que a camara lhe deu representa assentimento que poderá ser de grande valia para a companhia.

Não nos passa sem estranheza que uma colectividade oficial admitta à discussão e, mais, que approve um documento d'uma companhia particular em que se fazem insinuações, muito mais claras que benevolas, a um dos membros da mesma colectividade.

E' processo que, pelo menos, se nos assegura *nouveau*

stile; mas a arte a que este se dá tem curvas muito apertadas que bem podem ter prendido a camara, levando-a aquela decisão—por unanimidade menos um.

Desde já declaramos que não conhecemos, nem por escrito ou qualquer forma indirecta temos relações com o sr. Sabino de Sousa, camarista ao qual a companhia agride, no seu ofício, d'uma forma nunca vista, discutindo-lhe opiniões que foram apresentadas em discussão com a companhia, mas em sessão da camara. Fazemos esta declaração porque, pelo que se vê, a companhia, tão acostumada a tratar só de interesses seus, não se peja em ver interesses pessoais em quaisquer opiniões que lhe sejam contrárias—e, o que é mais, di-lo, francamente, honra lhe seja, e em documento oficial.

Mas no meio de toda esta anarchia dos espíritos, ficam factos a registar, e entre elle deve lastimar-se o da camara deixar passar o periodo em que se diz que a linha do largo do Carmo «vem resolver, temporariamente (o itálico é nosso), o problema que só pode encontrar solução perfeita no alargamento da rua do Arsenal, combinado com a tracção eléctrica pela rua Garrett».

Pelo que se vê, a companhia, ao mesmo tempo que obtém uma nova concessão da camara, vai aproveitando o ensejo para declarar que não desiste de estregar a única arteria que temos a semelhar, de longe, as ruas privativas da elegância das outras capitais. Isto sem falar nos enormíssimos perigos que d'ahi advirão—ou adviriam, porque não cremos que haja camara e governo assás insensatos que lh'o consintam.

Pelo contrario, seria natural que a camara só lhe desse a concessão da linha do Carmo, a que a propria companhia dá toda a importância classificando-a de «uma grande linha central... decerto a mais concorrida, etc.», em troca da desistência da passagem pelo Chiado. Mas tal não sucedeu.

Também, e visto a companhia declarar que tem vistas largas e considera a questão de cima (o itálico, agora, é dela), e, nos ultimos periodos, vir briosamente afirmar que continuará a camara a encontrá-la a seu lado como colaboradora de melhoramentos importantes (?), seria lógico que uma negociação para a abertura do tunnel do Pelourinho ao Corpo Santo viesse conjugada com a concessão do novo troço. Ainda nesse ponto a nossa expectativa ficou illudida. A companhia não faz melhoramento algum na cidade; assenta as suas linhas na via publica, erica de postes os passeios—postes negros, sem ornatos, como nos mais paizes só se consentem em estradas, fóra das cidades—semeiam caixas de comutadores que parecem pequenos tumulos, nas ruas principaes, e mais nada.

Faz bom serviço com bons carros, isso não lh'o contestamos, mas é o seu proprio interesse que a isso a leva.

Outra allegação ficou... não sabemos se de pé, se assentada pela aprovação da camara: esta nada tem que ver com as tarifas.

Mas o mais original—e supinamente nunca visto—é a forma porque a companhia encunha esse princípio *no proprio artigo* do contrato que diz o contrario! Isto é de tal originalidade que, como *mot de la fin*, não nos furtamos a transcrever as proprias palavras do protesto-queixa da companhia. Diz assim:

... leia-se a condição 15.^a do contrato de 1898 (o que dá a concessão da nova rede) que é a seguinte:

«Ficam em vigor todas as condições dos contratos de abril de 1888, 27 junho de 1892 e 5 de junho de 1897 celebrados entre a camara e a Companhia Carris de ferro de Lisboa em todos os pontos em que não sejam alterados pelas clausulas do presente contrato».

Se a condição referida em vez de dizer ficam em vigor dissesse —são applicáveis à nova rede as condições dos contratos precedentes...—então teria razão a exigencia do Ex.^{mo} Vereador Sr. Sabino.

Isto é, o contrato diz que «as condições ficam em vigor»; estas dispõem que as tarifas deverão ser aprovadas pela camara; logo, conclue a companhia, as tarifas não tem que ser aprovadas.

Lembra-nos um *scie* que em tempos applicou um espirituoso poeta a um político em evidencia:

«Onde diz que diz que disse
Diz que disse que não diz...»

E para mais prova, vem ella dizer que nem mesmo se comprehende que a camara pudesse ter o direito de aprovar tarifas porque só a pratica da exploração é que indica quaes elas devam ser.

Esta é de fazer rir as pedras, e só por prova de um fino espirito zombeteiro cremos que a companhia aventou tal ideia.

Note-se, para terminar, que isto tudo dizemos pelo interesse da cidade; nos nossos interesses *particulares* tambem pensámos, e esses rejubilam ao vêr que vamos ter carrinho ao pé da redacção.

Terminamos, pois, agradecendo penhorados este favor que devemos á companhia e á camara, que tão sollicitas se mostram em nos poupar as massadas da subida da pequena rampa. Verdade seja que por esses cincuenta metros nos leva 30 réis. Mas tudo é em beneficio *exclusiva* do publico...



O excursionismo em Portugal

O facto de termos nestes ultimos tempos procurado chamar ao nosso paiz a corrente de excursionistas que todos os annos saem da Inglaterra, da Alemanha, da Hollanda e da America, em cata de novas impressões parece ter sobresaltado alguem que com esta derivação dos viajantes se sente ou teme sentir-se lesado.

E, para nos prejudicar e guerrear-nos, espalha por intermédio da imprensa estrangeira os mais absurdos carapelões a nosso respeito, como ainda ha dias tivemos occasião de vêr no *Daily Express*, de 30 de julho.

Em carta, de Lisboa, dizia-se para aquelle jornal que devido ao calor e á falta d'água que tem feito nesta capital, as ruas da cidade estavam infestadas de cães e gatos damnados, andando os empregados da camara de revolvr em punho abatendo todos os animaes d'aquellas especies que encontravam nas vias publicas! E neste sentido espraiava-se por umas vinte linhas.

Ora uma tal carta não podia ter sido expedida por má informação, por engano, ou por qualquer outro motivo que preconizasse a boa fé.

Um tão absurdo boato só podia ter sido transmittido para o estrangeiro por alguem mal intencionado que tenha interesse em prejudicar-nos, tanto mais que os jornaes franceses tambem o receberam.

Quem lh'o enviou? Um correspondente de qualquer jornal ou agencia telegraphica? Teria na verdade sido expedido de Lisboa?

Já em tempos sairam de Badajoz noticias estapafúrias ácerca de Portugal, procurando prejudicar-nos. Terá esta agora a mesma origem?

Era bom averiguar quem é o auctor de tão absurdos boatos e saber se trabalha por conta sua ou conta d'outrem.

A proposito das carreiras rápidas entre a Argentina e a Europa, alguem fez espalhar que a imprensa de Buenos Aires era hostil a que o porto europeu terminus da carreira fosse Lisboa. Por fim averiguou-se que as coussas eram completamente diferentes, havendo até a imprensa da capital argentina por frequentes vezes tomado a defesa do porto de Lisboa contra o porto de Vigo que se tentava fazer escolher.

Os unicos jornaes que fallaram contra o nosso porto foram os da colónia espanhola em Buenos Aires.

Ora estes e outros factos combinados fazem crér que uma conspiração está sendo tramada contra nós, querendo desviar de Portugal a corrente de excursionismo que para elle pouco a pouco vem canalizando-se.

Um outro boato contra nós que no estrangeiro fazem correr é que não ha na Europa capital alguma onde a vida seja mais cara. Apresentam como prova o preço dos trens de aluguer.

Com efeito em Madrid a carreira custa uma peseta;

em Paris custa um franco e cincoenta centimos. Mas o que não pôde nunca ter comparação é o serviço desempenhado. Basta dizer-se que tanto em Madrid como em Paris, como em Roma, Napoles, etc., as carroagens são puchadas por gado que mal pôde arrastar-se, nunca saindo d'um chouto vagaroso, e tendo uma só alimaria de puchar uma carroagem que entre nós é puchada por dois cavallos, batendo por essas ruas a trote rasgado, para os quaes não ha subidas nem descidas, tal é arre-ganho e fogo com que fazem estrugir as pedras das calçadas sob as ligeiras ferraduras.

Concordarão que a diferença do serviço vale bem a diferença do preço. Tanto mais que os tremvias electri-ctos dispensam a necessidade de andar de trem.

Quanto a hoteis todos que teem viajado pelo estrangeiro sabem que os melhores hoteis entre nós são tão caros como os hoteis de segunda ou terceira ordem em Paris ou em Madrid.

Torna-se, pois, urgente que por todos os meios tratemos de fazer constar no estrangeiro a falsidade dos boatos espalhados contra nós, e um dos melhores meios é a imprensa. A esta incumbe levar a toda a parte o desmentido formal de boatos disparatados e malevolos, e a afirmativa energica de que Portugal é um paiz pequeno, sim, mas onde floresce a civilização em todos os seus ramos, onde o estrangeiro encontra a par da amenidade do clima o carácter afectuoso dos nacionaes, a protecção desvelada das auctoridades, a garantia completa de suas pessoas.

E gritemo-lo bem alto, para que a voz da Verdade faça calar a intriga e a mentira.



A viação fluvial em África

Não é matéria ignorada por ninguem que um dos elementos para uma rapida ocupação effectiva nas colonias e larga expansão commercial é a linha ferrea.

O que milhares de soldados não conseguem fazer a despeito de todos os sacrificios, de todas as abnegações, á custa da propria vida e despendendo improfícuos capitais, fá-lo em pouco tempo a locomotiva, facilitando as ligações rápidas com o interior, com os mercados importantes de productos indigenas e fomentando, pelo interesse, a paz que as bayonetas não conseguiram implantar á força.

Ultimamente alguma cousa temos feito neste sentido.

Na costa occidental de África já o sol se reflecte sobre os carris estendidos de Loanda ao Lucalla, de Benguela ao Lungue, de Mossamedes ao planalto; na costa oriental as extensas serpentines de ferro correm paralellas de Lourenço Marques a Ressano Garcia e da Beira a Manica.

De Ambaca a Malange, de Mossamedes a Chella, do Lobito á fronteira, abre-se excavções, levanta-se aterros, assenta-se travessas, estende-se carris, balastra-se a linha com tenacidade e afan. Na outra costa, trabalhou-se com affinco no ramal de Swazilandia, inaugurado ha poucos dias.

Pensa-se na construcção de linhas ferreas em S. Thomé, na Guiné e no Congo.

Tudo isto produzirá uma expansão extraordinaria no nosso commercio e abrirá novos mercados á industria da metropole.

Mas também não é matéria ignorada por ninguem que um dos meios mais faceis e mais economicos de fazer transportes em África é a via fluvial, e nós, que temos as nossas colonias regadas por importantes rios, nave-gaveis em grande extensão, deixamos em completo aban-dono esse meio de transporte, cuja unica despesa con-siste na aquisição de material circulante.

A construcção d'uma linha ferrea é sempre cara, demanda muito tempo e até vidas, que o sol africano é implacavel. O pessoal de administração, fiscalização e serviço, sempre numeroso e que se torna indispensavel ser bem pago, onera sobremaneira as despesas de uma empresa ferroviaria.

Uma empresa que quizesse montar um serviço fluvial

em Africa não teria que lutar com tão grandes dificuldades. A unica despesa importante, e essa mesma relativamente pequena, seria a de aquisição de barcos; a despesa com o pessoal seria quasi insignificante.

Se não na metropole, não seria facil nas proprias colonias constituir-se uma companhia para a exploração do serviço fluvial de transportes?

A falta de iniciativa que nos caracteriza é que tem feito com que vão parar a mãos de estrangeiros as empresas rendosas do paiz.

E' tempo de quebrarmos com essa rotina e de darmos ao nosso dinheiro algum outro emprego que não seja comprar inscrições ou emprestar a juros.

Um largo futuro de prosperidade se apresenta para a viação fluvial em Africa. Aproveitêmo-lo, enquanto capitais estrangeiros não veem lançar mão d'elle e colher os interesses que nós indolentemente deixamos ao abandono.

NOTAS DE VIAGEM

XXII

O Havre—O Oeste franeez e as suas bellesas—Paralelos—Alfandega que se civiliza—Bom material do Norte—Balancé da viagem—Final.

O Havre é uma cidade moderna e puramente comercial.

O seu porto, o mais importante da França, sobre o Atlântico, garante-lhe um enorme movimento de passageiros e mercadorias; isso lhe basta, não precisando ter monumentos para gosar de enorme importância.

Não obstante as suas ruas, largas, limpas, bem servidas por uma rede de carros electricos, dão á cidade um aspecto alegre, sympathetico; os seus boulevards e jardins imprimem-lhe um tom de frescura apreciavel.

Os passageiros chegados da America teem um comboio especial que parte para Paris duas horas depois; os que preferem ficar para mais tarde teem frequentes trens, muito bons e muito rápidos, da linha do Oeste que os conduzem a Paris.

Estes comboios param apenas em Rouen, cidade de importante industria e centro de cruzamento do tráfego por linhas ferreas e pelo Sena.

Em contrario da sua vizinha, a bella capital da Normandia é um repositorio de monumentos da edade média.

Quem puder deter-se ali um dia ou dois tem muito que ver da interessante capital romana, hoje transformada em uma cidade moderna sem deixar as suas históricas recordações que lhe dão todo o valor.

D'ahi em deante a linha do Oeste, correndo na margem esquerda do Sena, dá-nos a impressão de que viajamos por um jardim interminável.

Povoações ridentes destacam-se a um e outro lado; carros percorrem as estradas com passageiros falando alegremente.

E' a vida animada de sorrisos da velha França, a contrastar, no nosso espírito, com a actividade animada de negócios do novo mundo; é o sol brilhante, illuminando as pradarias verde clara, a substituir os horizontes carregados de fumo das chaminés das fornalhas em que o metal se esbrazeia.

Na botoeira do casaco do operario franeez, a flor, lembrando o campo; na do operario americano a medalha da associação de classe, affirmando o trabalho, a labutação e a união de interesses.

De regresso de Paris, pelas linhas do Orleans e Midi, Norte de Espanha e outras, não temos de nos ocupar por já aqui terem sido descritos estes trajectos.

Unicamente notaremos duas novidades apreciaveis:

Na entrada em Irun, uma alfandega à moderna, sem exigências, perguntando, como é da praxe, se ha alguma cousa a declarar, e fazendo abrir uma só mala para logo a mandar fechar, sem exame, vista a franquesa com que foi aberta.

Na linha do Norte de Espanha novas carroagens de corredor lateral, limpas, commodas, com lavatorio e rete—um comboio capaz de nelle se viajar.

E agora que vamos de volta, façamos o balanço do que foi esta viagem descrita em duas séries compreendendo, 30 artigos que postos a seguir produziriam uma fita de 20 metros.

As cidades visitadas e aqui descritas foram as seguintes:

Nova York, Philadelphia, Baltimore, Washington, Mont Vernon, Arlington, Altona, Pittsburgh, Cincinnati, Lexington, S. Luis, Springfield, Chicago, Niagara Falls, Montreal, Saratoga, Schenectady, Albany, Brooklyn, Coney Island, Nova Orleans, Santo Antonio, Mexico, Cuernavaca, Santa Anita, Puebla, Cordova, Guadalajara, Aguas Calientes, Albuquerque, Williams, Grand Canyon, Los Angeles, Long Beach, Mont Low, Berenda, Ahwanee, Wawona, Yosemite-Vallée, Glacier-Point, S. Francisco, Santa Cruz, Salt-Lake City, Salt Lake, Colorado Springs, Cripple Creek, Denver, Livingston, Yellowstone Park, Portland, Seattle, Vancouver, Ketchikan, Wrangell, Tanka, Juneau, Douglas, Skagway, Killisnow, Sitka, Kasaan, Metlakatla, Katchikao, Victoria, Glacier, Lagan, Lake Louise, Banff, Winnipeg, Quebec, Boston.

Total 72, sendo 48 nos Estados Unidos, 11 no Alaska, 7 no Mexico, 7 no Canadá.

O percurso total em vapores, caminhos de ferro e carros de carreira seguida foi:

	Vapor	Cam. de fer.	Carro	Total
Lisboa a Gibraltar.....	—	916	—	916
Gibraltar a Nova York.....	5.814	—	—	5.814
Nova York a Washington.....	—	354	—	354
Tournée.....	240	3.992	—	4.232
Cincinnati a Lexington.....	—	264	—	264
Nova York a Laredo.....	—	2.968	—	2.968
Mexico.....	—	4.796	—	4.796
El paso a Ogden.....	—	4.700	—	4.700
Yosemite.....	—	—	251	251
Ogden—Seattle.....	—	4.795	—	4.795
Yellowstone.....	—	—	143	143
Alaska.....	4.298	—	—	4.298
Victoria a Quebec.....	134	5.129	—	5.263
Montreal a Nova York.....	—	1.327	—	1.327
Nova York ao Havre.....	7.092	—	—	7.092
Havre a Paris.....	—	228	—	228
Paris a Lisboa.....	—	1.894	—	1.894
Totaes.....	17.578	31.363	394	49.335

Resumo :

Travessias marítimas.....	12.906
Travessias em caminhos de ferro.....	3.038
Estados Unidos, caminhos de ferro....	18.400
Estados Unidos, vapores.....	4.538
Estados Unidos, carros.....	394
Mexico, caminhos de ferro.....	4.796
Canadá, caminhos de ferro.....	5.263

Juntemos, sem exagero, uns 700 kilómetros em carros electricos, automóveis e trens e poderemos arredondar o percurso total em 50.000 kilómetros, isto é, a circunferência da terra e mais um quarto.

Balanço físico e moral: alguns kilos de menos no peso do nosso corpo, à chegada, e um sem numero de deliciosas impressões no espírito, ficando indelevel recordação de tão larga viagem, e tambem — o que não se desfaz nem mesmo com o tempo — um agradável sentimento de gratidão a toda a America que tão amavelmente nos recebeu e nos facilitou uma das maiores viagens que aqui tem sido descrita.

Tracção electrica em Coimbra

Como já noticiamos, está constituída uma Companhia para explorar por tracção electrica, o transporte de passageiros e mercadorias nas ruas e avenidas de Coimbra e concelhos limitrophes.

O capital inicial da companhia será de 25 contos, ficando o conselho de administração autorizado a elevar esse capital até 150 contos.

As acções de 10\$000 réis nominaes, depois de liberaadas, poderão ser ao portador. Na occasião de subscrição faz-se-ha a entrada de 50 por cento e a da importancia restante 60 dias depois.

Haverá títulos de uma, cinco, dez e vinte e cinco acções, e a companhia poderá emitir obrigações segundo a lei, incumbindo ao conselho de administração determinar as condições da emissão, depois de autorizada esta pela assembleia geral.

Brevemente vae ser aberta a primeira subscrição pública, que será de 50 contos em acções de 10\$000 réis.

O exclusivo é pelo prazo de 40 annos, findo o qual a camara municipal de Coimbra pôde aliená-lo, sendo, porém, todo o material fixo e circulante, instalações e todos os outros valores da empresa pagos pelo seu justo valor.

No caso de findo o prazo da concessão, se a camara resolver abrir novo concurso, a empresa concessionaria actual tem direito de opção.

Os concessionarios serão isentos de quaisquer impostos municipaes presentes e futuros.

A câmara municipal, concederá annualmente um subsidio de 1:000\$000 réis, a começar no dia da inauguração da sua exploração e durará até que findem os 30 annos por que é feita a concessão para a tracção animal.

O custo da instalação está calculado approximadamente em 135:000\$000 réis, detalhados do modo seguinte:

Edificio.....	10:000\$000
Linha terrestre.....	48:000\$000
Rede aerea.....	23:000\$000
Estação geradora.....	26:000\$000
Material circulante.....	28:000\$000
Total...	135:000\$000

A exploração pôde fazer-se com 60 p. c. sobre a receita bruta, calculada em 20:000\$000 ou sejam 12:000\$000 restando, portanto, uma receita liquida de 8:000\$000 réis.

Como se vê, a empresa é auspiciosa e regosijamo-nos por vêrmos que o capital portuguez começa a affluir para empresas d'esta ordem, evitando que sejam exploradas por estrangeiros que colhem bons proveitos sem vantagem para o paiz, pois que é dinheiro que d'elle sae e não mais gira no nosso mercado.

A nova estação de Strasburgo

Foi inaugurada o mez passado a nova estação de Sîrasburgo, que na opinião dos technicos é um modelo no genero.

Tem quatro kilometros de extensão e ocupa a superficie de noventa hectares.

A força necessaria para as manobras, quer das carruagens, quer das placas giratorias, quer das gruas para abastecimento de carvão é fornecida pela electricidade.

Tem dois armazens para arrecadação de machinas; podendo cada um d'elles abrigar 45 locomotivas.

O pessoal adstricto ao serviço da estação é superior a mil individuos.

A construcção durou quatro annos e importou em 4.680 contos da nossa moeda.

Companhia de Guimarães

Sob a presidencia do sr. José de Moura Soares Velloso, reuniu a assembleia geral da Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, estando representados 41 accionistas possuidores de 2.166 acções.

Approvada a acta da sessão anterior foi lido o parecer da commissão nomeada em 27 de junho ultimo sobre a conveniencia ou não da reforma dos estatutos. Após alguma discussão, resolveu-se por maioria não modificar os referidos estatutos.

Seguidamente procedeu-se á eleição do gerente da Companhia e do conselho fiscal, ficando eleitos:

Gerente—Antonio dos Reis Porto.

Conselho fiscal - Effectivos : José de Moura Soares Velloso, João Augusto Velloso, João Augusto de Sousa, Ernesto Leite Nogueira Pinto, Manoel de Sousa Machado e Thomaz Martins Ramos Guimarães ; substitutos : Victorino Leão Ramos, Alfredo José da Silva e dr. José de Mello Freitas Pinto.

PARTÉ FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de agosto de 1906.

Accentuâmos no nosso ultimo boletim a necessidade de estabelecer o credito agricola em condições de poder ser utilizado pelos pequenos lavradores, quer pelo que respeita á taxa de juro, que deve ser minima, quer com relação ao prazo, que nunca deve ser inferior a 6 ou 9 mezes, a fim d'alcancar a época das colheitas, facilitando assim aos que exploram a terra o pagamento de suas dívidas com os resultados do anno.

Uma outra medida se impõe necessaria, urgente, inadiável. Todas as atenções convergem neste momento sobre ella, devido a uma bem orientada campanha de uma parte da imprensa, *Seculo à frente*, que insistentemente vem pedindo aos poderes publicos que estudem a forma de cortar pela raiz esse cancro da economia dos habitantes das cidades, o mais vigoroso propulsor da tuberculose e do definhamento da raça.

Queremo-nos referir ao imposto de consumo.

A abolição d'este imposto, ao mesmo tempo que proporcionava um enorme beneficio, um incalculavel desafogo de vida aos habitantes das duas grandes cidades do reino, exerceria uma acção efficaz e de alta importancia sobre a agricultura, a qual teria não só mais facilidade de venda dos seus productos, mas veria essa venda augmentar de um modo consideravel pelo grande accrescimo de consumo que fatalmente havia de resultar da annullação de tão pesado onus fiscal.

Se o governo está realmente na intenção de melhorar as condições de vida da população do paiz, principalmente da parte menos abastada, deve, entre outras medidas que urge tomar, orientar os seus planos e estudos no sentido de abolir o imposto de consumo, indo buscar a necessaria compensação ou ao excesso de renda dos tabacos, como alvitra o *Seculo*, ou à melhor distribuição da contribuição predial, que é precisamente, de todas as contribuições do Estado, aquella em que o favoritismo escandaloso mais infrenemente tem campeado.

Não tomar providencia alguma sobre tão momentoso assunto não equivaleria sómente a não fazer nada de bom e de util; seria, pelo contrario, dar incremento á miseria e favorecer o aumento das estatísticas da tuberculose.

*
O mercado cambial continuou a estar, durante a quinzena que hoje finda, bastante desanimado. Não obstante não terem sido importantes as remessas de cambiais para a nossa praça, a abundancia de papel em stock deu ensejo a que o cheque sobre Londres se fizesse com facilidade a 52 1/8 e a que a Junta do Credito Publico, obtivesse no seu ultimo concurso semanal 20.000 libras á razão de 45595 réis.

O cambio do Rio sobre Londres ficou hoje a 16 15/16

O mercado bolsista continua em calmaria. O numero de transações, quer a contado, quer a prazo, foi muito limitado durante a quinzena.

Os valores coloniaes tiveram algum movimento, subindo os preços das acções das Companhias de Moçambique e Zambezia para 45100 e 35950 réis respectivamente, e bem assim os das acções da Companhia Real dos Caminhos de ferro que se cotaram a 72\$000 réis e os das acções da Companhia Nacional de Caminhos de ferro que atingiram o preço de 11\$950 réis.

As acções da Companhia do Assucar de Moçambique tiveram uma pequena reacção no sentido da alta mas não chegaram a reconquistar a posição anterior.

Os preços dos restantes valores sofreram ligeiras oscilações.

	EM 31 DE JULHO		EM 15 DE AGOSTO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	52 1/16	52	52 5/16	52 3/16
" 90 d/v.....	52 1/2	—	52 3/4	—
Paris cheque	549	551	546	547 1/2
Berlim "	224 1/2	225 1/2	224	225
Amsterdam cheque.....	380 1/2	382	379	380
Madrid cheque.....	820	830	815	825

A. C.

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

AGOSTO

BOLSAS	1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	—	—
Lisboa : Inscrições de assent.	43.30	43,20	43	43	—	42,90	42,90	43,70	42,90	42,90	42,90	42,80	—	—
» coupon ..	43,10	43,10	42,90	42,85	42,80	42,80	42,80	42,80	43,80	42,80	42,75	42,70	—	—
Obrig. 4 % 1888	20.550	—	20.600	—	—	20.600	20.600	—	—	20.600	20.600	—	—	—
» 4 % 1890 assent	—	—	—	—	52.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 % 1890 coupon	—	—	—	—	—	—	53.000	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 % assent	—	—	61.900	—	—	—	—	61.400	61.300	61.200	—	—	60.800	—
» 4 1/2 % coupon int	—	61.200	61.200	61.200	—	—	—	61.200	61.200	61.200	61.300	61.200	—	—
» externo 1.ª série	65.200	65.200	65.200	65.200	65.100	65.000	65.000	65.000	65.000	65.100	65.000	—	—	—
» 3 % 1905	9.400	9.400	—	9.400	9.450	9.450	—	—	—	—	9.450	—	—	—
» Tabacos coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções B. de Portugal	177.100	177.300	177.200	—	177.000	—	—	—	—	177.000	—	—	—	—
» Commercial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	133.500	—	—	—	—
» Nac. Ultramarino	94.600	—	—	—	95.000	—	—	—	—	—	96.100	96.000	96.500	—
» Lisboa & Açores	—	—	—	113.300	113.300	—	113.000	—	—	—	113.000	—	—	—
» Tabacos coupon	106.000	106.000	—	—	106.500	—	106.500	—	106.500	106.100	—	—	—	—
» Comp. Phosphoros	67.400	—	—	68.200	68.200	—	68.000	68.200	68.100	68.200	—	—	—	—
» Real	—	69.500	—	—	70.000	—	—	70.000	71.000	71.200	71.500	—	—	—
» Nacional	—	—	—	—	11.400	11.400	—	—	12.000	12.000	11.900	11.900	—	—
Obrig. prediaes 6 %	—	—	—	—	—	—	91.600	—	—	—	—	—	—	—
» 5 %	—	87.000	87.000	—	—	—	87.000	87.000	—	—	87.000	86.800	—	—
» C.ª Beira Alta	—	—	—	—	—	—	36.750	—	—	37.100	37.300	37.200	—	—
» Real 3 % 1.º grau	—	57.200	57.100	—	57.300	—	57.400	—	69.100	69.100	—	69.000	—	—
» » 3 % 2.º »	—	—	—	75.000	75.000	—	—	—	—	—	—	57.800	—	—
» Nacional 1.ª série	—	—	S7.000	87.300	87.300	—	87.300	—	—	87.100	87.000	—	—	—
» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris : 3 % portuguez 1.ª série	70,25	70	70	70,15	70,20	70,15	70,20	70,35	70,40	70,47	70,50	—	—	—
Acções Comp. Real	—	—	—	—	—	—	—	383	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres	—	46	48	51	50	51,50	—	49,75	—	50,50	51	—	—	—
» Madrid-Zaragoza	403	398	405,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes	226	219	227	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau	378,25	378,25	—	—	380	379	—	—	379	378	379	—	—	—
» » 2.º »	310	312	—	—	312	313	314	314	—	—	—	—	—	—
» Beira Alta ...	202	—	202	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres	150	—	149	150	150	149,50	—	150	150,50	152	151	—	—	—
Londres : 3 % portuguez	70,37	70,50	70,50	—	—	70,25	70,50	70,75	71	70,87	71	—	—	—
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	93,75	93	—	—	—	—	93,93	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhos	Período de exploração	1906			1905			Totais desde 1 de janeiro			Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1906	1905	1906	1905	Réis
COMPANHIA REAL	de 8 a 30 Jul.	693	102.708.000	148.207	693	99.203.057	143.150	2.648.856.000	2.574.461.820	74.394.180	—	—
Antiga rede e nova não garantida	» 5 Ag.	—	118.035.000	170.324	»	111.826.076	161.365	2.766.891.000	2.686.287.896	80.603.104	—	—
Nova rede garantida	23 29 Jul.	380	15.462.000	40.689	380	14.152.943	37.244	357.418.000	353.525.180	13.882.820	—	—
Vendas Novas	30 5 Ag	—	16.601.000	43.686	»	15.866.924	41.755	384.019.000	369.392.104	14.616.896	—	—
Sul e Sueste	—	580	—	—	545	—	—	—	—	—	—	—
Minho e Douro	—	343	—	—	343	—	—	—	—	—	—	—
Beira Alta	25 1 Jul	253	14.674.129	58.000	253	11.766.269	46.506	204.787.538	194.608.056	10.179.482	—	—
Nacional—Vizeu e Miranda	2 8 Jul	148	2.195.836	14.836	105	1.403.869	13.370	65.796.119	44.370.937	21.425.182	—	—
Guimarães	11 20 Jun	34	1.844.960	54.263	34	2.569.735	75.580	38.128.178	38.591.146	—	—	462.966
Porto á P. e Famalicão	8 14 Jul.	64	—	—	64	—	—	—	—	—	—	—
Norte de Espanha	15 21 »	3681	2.288.198	622	3681	2.287.707	621	59.522.471	57.504.675	2.017.796	—	—
Madrid — Zaragoza — Alicante	16 22 Jul.	3650	1.952.324	535	3650	1.908.415	523	57.269.652	54.987.445	2.282.208	—	—
Andaluzes	9 15 Jul.	1067	357.585	335	1067	384.049	360	10.385.581	11.141.281	—	—	755.700
Madrid-Caceres e Portugal	30 5 Ag.	777	165.176	212	777	152.338	196	4.702.256	4.290.961	411.295	—	787.074
Zafra a Huelva	16 22 Jul.	180	59.222	329	180	60.530	336	1.727.176	1.392.8			

Automobilismo

Constituiu-se em Lisboa uma sociedade cooperativa, denominada *Auto-omnibus*, destinada a fornecer aos associados carreiras de automóveis a preços modicos, vendas de automóveis a prestações, concertos, recolha dos vehiculos, e todos os mais serviços que estejam na indole da sociedade.

O preço das acções é de mil réis, que podem ser pagos em prestações mensais de cem réis por acção.

*
Foi inaugurado no dia 5 d'este mez, em Ponta Delgada, um serviço de automóveis, com grande rigojoso dos habitantes que estavam aniosos por verem realizado aquelle importante melhoramento.

Tracção electrica

Espanha

Foi concedida a auctorização para a construcção de uma nova linha electrica, em Madrid, passando pelas ruas de Ferraz, Moret, Rosales e Benito Gutierrez.

*
Por todo este mez deve ficar terminado o assentamento da linha para o tremvia electrico que ligará Baeza a Ulbeda.

Esta linha tem 27 kilometros de extensão.

Italia

Trata-se de transformar a linha ferrea Torino-Pinezolo-Torre Pelice, adoptando-a á tracção por electricidade.

*
Foi feita a concessão de uma linha electrica entre o S. Gothardo, o Simplão, Briga e o Rhodano.

Esta linha que põe em comunicação a entrada do lado do norte, do Simplão com S. Gotardo, atravessa todo o alto Vallese, e o valle Comes, um dos mais grandiosos e importantes valles dos Alpes.

Austria

Em uma secção do metropolitano de Viesona, a que liga o Praterstern com a estação dos caminhos de ferro do Norte, procede-se actualmente a experiencias para a applicação da tracção electrica.

As experiencias teem sido feitas com locomotivas electricas, recebendo a energia por cabo aereo, compondo-se cada comboio de quatro a dez carruagens.

LINHAS PORTUGUEZAS

Swazilandia. — Foi inaugurada no dia 7 do mez passado esta linha.

A ultima estação é Boane, onde no dia da inauguração teve logar uma pequena festa a que assistiram as autoridades superiores da província e a commissão do caminho de ferro da Swazilandia.

Lobito. — Continuam activamente os trabalhos nesta linha, a fim de terminá-la o mais rapidamente possível.

Esta linha, que pela sua extensão virá a ser uma das principaes da Africa do Sul, valorizará extraordinariamente a bahia do Lobito.

O material circulante já em serviço no troço da linha, aberto ao serviço, é dos mais luxuosos, não havendo melhor no estrangeiro.

As carruagens de 1. classe são uns opulentissimos salões, cujo conforto nada deixa a desejar.

Bragança. — Inaugurou-se no dia 14 a secção de Sendas a Rossas, que dista de Bragança 18 kilometros apenas. Este ultimo troço espera-se que esteja terminado até outubro.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑHA

Por todo este mez deve ficar aberta ao serviço publico a secção de Peñarroya a Pozoblanco, na linha de Herrera a Linares.

Esta secção, a segunda da linha, mede 53 kilometros de extensão, que juntos aos da primeira perfazem 122 kilometros de comprimento total.

Para terminar a linha faltam ainda 39 kilometros, que constituem a terceira secção.

*
A companhia dos caminhos de ferro do Norte de Espanha vai começar em breve os trabalhos para a modificação da estação de Príncipe Pio, e para a construcção de um amplo edificio onde ficarão installados os serviços de administração.

A despesa está orçada em milhão e meio de pesetas.

ITALIA

Foi feita a concessão de um tremvia a vapor de Trescore Balneario a Lovero, no lago Iseo, província de Bergamo. A linha correrá ao longo do valle Cavalina, numa extensão de 29.074 metros.

Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal apresentados á assembleia geral dos accionistas, reunida em 7 de Junho de 1906.

(Continuado do n.º 447)

Fundo de reserva especial

Este fundo de reserva está constituído como segue:
Deducción segundo alinea b) do artigo 61 dos estatutos..... 51:531\$880

Deducciónes segundo alinea c) do referido artigo:

Em 1899.....	8:440\$387
Em 1900.....	29:990\$300
Em 1901.....	42:484\$848
Em 1902.....	62:341\$884
Em 1903	56:752\$581 200:000\$000

Produto da venda de immoveis em Lisboa:

Exercicios anteriores.. 6:302\$091
No exercicio de 1905,

a saber:

a João Pedro Marques.

Terreno onde existiu o predio 57 a 61 da rua de S. Sebastião das Taipas

364\$562

a João Manoel da Fonseca. Terreno onde existiu o predio 4 a 12 da mesma rua...

3:216\$145

a Antonio José Dias. Terreno onde existiu o predio 48 a 54 da mesma rua

766\$507

a Zacharias Gomes Lima. Terreno onde existiu o predio 95 a 107 da rua da Conceição da Glória

1:153\$052 11:803\$357

Juros do nosso deposito em Londres, desde 24 de outubro de 1902 até 31 de dezembro de 1905.—Lbs.

2.046-4-2 ao par 9:207\$938

Somma—Réis 272:543\$175

Deduzindo:

Inversão em ouro, a saber:
Lbs. 5- 0-0 a 4\$500..... 22\$500
» 1.090- 4-3 a 4\$711,656.... 5:136\$704
» 0- 9-8 a 4\$850 2\$347
» 59- 0-0 a 4\$980 293\$820
» 1.777- 8-0 a 5\$330 9:473\$540
» 2.000- 0-0 a 5\$370 .. 10:740\$000
» 4.235-12-6 a 5\$393,24.... 22:843\$806
» 2.000- 0-0 a 5\$400 10:800\$000
» 10.000- 0-0 a 5\$510..... 55:100\$000
» 500- 0-0 a 5\$575..... 2:787\$500
» 9.250- 0-0 a 5\$585..... 51:661\$250
» 1- 0-0 a 5\$595 5\$595
» 8- 0-0 a 5\$600 44\$800
» 1.749- 0-0 a 5\$690 9:951\$810
» 7.000-10-0 a 5\$870 41:092\$935
» 791-13-4 a 5\$875 4:465\$000
» 3.232- 0-0 a 6\$190 20:006\$080
» 1.500- 0-0 a 6\$250 9:375\$000
» 1.500- 0-0 a 6\$290 9:435\$000
» 15-10-0 a 6\$294 97\$550

Somma » 46.715- 7-9 que custaram Rs. 263:335\$237
A mesma quantidade de Lbs. ao par. 210:219\$243

Diferença de cambio..... 53:115\$994

Totalidade da reserva em ouro em 31 de dezembro de 1905—Lbs. 48.761-11-11
ao par..... 219:427\$181

Prejuizos por diferenças de cambio

Os prejuizos cambiaes no anno de 1905, diminuiram consideravelmente, como se verifica pela comparação com os do anno anterior.

	Exercicios		Diferenças em 1905 Para menos
	em 1904	em 1905	
No fornecimento de carvão.....	61:162\$611	23:837\$706	37:324\$905
Em outros fornecimentos.....	94:118\$051	28:512\$901	65:605\$150
Na remessa de fundos a paizes estrangeiros para pagamento de coupons, e outros encargós de administração.....	298:746\$745	89:457\$696	209:289\$049
Sommars	454:027\$407	141:808\$303	312:219\$10

Resultados da exploração em 1905

As receitas geraes da exploração, incluindo as garantias de juro das linhas subsidiadas pelo governo portuguez, como consta da «Conta geral da exploração» junta ao presente relatorio em documentos n.º 5 a 14 foram:

Receitas do trafego.....	5.541:370\$892
Garantias de juro.....	347:107\$036
Receitas fóra do trafego..	17:156\$136
	5.905:631\$064
As despesas ordinarias no mesmo exercicio foram de.....	2.334:899\$645
Receita liquida	3.570:734\$419
Addicionando:	
Juros das nossas inscrições da dívida interna	333\$900
Prescrição diversa.....	1:588\$230
Lucro na exploração da linha de Vendas Novas em 1905.....	502\$892
Saldo crédor da conta «Juros, Comissões, Despesas de Banco e outras».....	3:932\$438
	6:357\$460

Somma—Réis..... 3.577:091\$879

Deduzindo:

Impostos em Portugal.....	72:327\$200
Despesas complementares do Estabelecimento desde 1895.....	595:117\$877
Renovação da via.....	11:283\$303
Renovação de taboleiros	5:734\$753
Perda por destruição de material	14:533\$064
Liquidation d'exploração em 1904 a abonar á Comp. dos Meridionaes	18:437\$670
Adeantamentos a liquidar com a Companhia dos Meridionaes...	87:896\$850
Conta «Diferenças de cambio»...	12:777\$178
	818:107\$895
Liquido	2.758:983\$984

Transporte 2.758:983\$984

Aplicação:

a) Juro das obrigações de 1.º grau	1.522:493\$946
b) Amortização das obrigações de 1.º grau.....	182:393\$454
c) Amortização das obrigações de 2.º grau.....	133:758\$254

Ficam—Réis..... 920:338\$330

Juntando o saldo dos exercícios anteriores a saber:

Saldo da conta «Ganhos e Perdas em 31 de dezembro de 1904 ..	800:298\$689
deduzindo (aplicação em 1905):	
Juro distribuido aos obrigatarios de 2.º grau.....	763:627\$149

Total—Réis..... 957:009\$870

O vosso Conselho propõe que seja distribuido captivo d'impostos, por obrigação:

Ás 354.376 obrigações de 3 %, 2.º grau,— frs. 10	frs. 3.543.760,00
Ás 62.591 obrigações de 4 %, 2.º grau— frs. 13,33..... frs. 834.546,45	
Ás 30.206 obrigações de 4 1/2 %, 2.º grau —frs. 15. frs. 453.090,00	
Ás 91.415 obrigações de 3 %, 1.º grau— frs. 2,50..... frs. 228.537,50	
Somma—Frs... 5.059 933,95 a 559,69428 rs. 944:005\$360	

Saldo crédor da conta «Ganhos e Perdas» para 1906 13:004\$510

(Continúa).

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de 200.000 travessas de pinho normaes. Depósito provisório para cada lote 100\$000 réis.

Tendo esta companhia resolvido anular o concurso que se realizou em 30 de julho ultimo para o fornecimento das travessas da tarefa n.º 107, se publica o seguinte:

No dia 17 do corrente, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas para o fornecimento de 20 lotes de travessas de pinho nacional, composto cada um de 10.000 travessas.

As propostas, que poderão ser feitas para um ou mais lotes, serão endereçadas á direcção geral da companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobreescrito : «Proposta para o fornecimento de travessas».

Lisboa, 2 de agosto de 1906.

Fornecimento de 50.000 travessas de pinho rectangulares com as dimensões de 2,80×0,14×0,26. Depósito provisório para cada lote 100\$000 réis.

No dia 17 do corrente, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas para o fornecimento de 5 lotes de travessas de pinho rectangulares, composto cada um de 10.000 travessas, com as dimensões de 2,80×0,14×0,26.

As propostas, que poderão ser feitas para um ou mais lotes, serão endereçadas á direcção geral da companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobreescrito : «Proposta para o fornecimento de travessas».

Lisboa, 7 de agosto de 1906.

Fornecimento de 864 travessas de pinho nacional em aresta viva com dimensões especiaes. — Depósito provisório 50\$000 réis.

No dia 17 do corrente, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas para o fornecimento de 864 travessas de pinho nacional em aresta viva com dimensões especiaes indicadas a seguir:

48 travessas de $3,00 \times 0,14 \times 0,28$; 48 de $3,05 \times 0,14 \times 0,28$; 72 de $3,10 \times 0,14 \times 0,28$; 24 de $3,15 \times 0,14 \times 0,28$; 48 de $3,20 \times 0,14 \times 0,28$; 48 de $3,25 \times 0,14 \times 0,28$; 24 de $3,35 \times 0,14 \times 0,28$; 24 de $3,40 \times 0,14 \times 0,28$; 24 de $3,45 \times 0,14 \times 0,28$; 24 de $3,50 \times 0,14 \times 0,28$; 24 de $3,60 \times 0,14 \times 0,28$; 48 de $3,65 \times 0,14 \times 0,28$; 24 de $3,75 \times 0,14 \times 0,28$; 24 de $3,80 \times 0,14 \times 0,28$; 48 de $3,90 \times 0,14 \times 0,28$; 24 de $3,95 \times 0,14 \times 0,28$; 24 de $4,05 \times 0,14 \times 0,28$; 24 de $4,10 \times 0,14 \times 0,28$; 24 de $4,20 \times 0,14 \times 0,28$; 48 de $4,30 \times 0,14 \times 0,28$; 48 de $4,40 \times 0,14 \times 0,28$; 24 de $4,50 \times 0,14 \times 0,28$; 24 de $4,55 \times 0,14 \times 0,28$; 24 de $4,60 \times 0,14 \times 0,28$; 24 de $4,65 \times 0,14 \times 0,28$; 24 de $4,75 \times 0,14 \times 0,28$.

As propostas que poderão ser feitas para um ou mais lotes, serão endereçadas à direcção geral da companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobre-scripto: «Proposta para o fornecimento de travessas com dimensões especiaes para cruzamentos». — Lisboa, 7 de agosto de 1906.

Avisos de serviço

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Transporte de cortiça

Faz-se publico que o prazo designado na prescrição 3.^a do aviso ao público de 6 do corrente mez, que terminava em 31 de outubro, para a exportação ou venda da cortiça, foi, por portaria de 20 do mez actual, prorrogado até 30 de novembro proximo, para o efecto da reducção de 50% sobre os preços de transporte da cortiça em bruto, em prancha e manufaturada, a que se refere a portaria de 5 do presente mez. — Lisboa, 24 de julho de 1906.

Grandiosas festas a Nossa Senhora da Saude na cidade de Evora nos dias 25 a 27 de agosto de 1906 e tourada no dia 26.

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos validos para os comboios ordinarios, á ida desde o dia 25 a 27 de agosto, e á volta até o dia 29, inclusivé, do mesmo mez.

Não se vendem meios bilhetes de ida e volta, nem se aceitam bagagens para transporte gratuito.

Para preços e condições vér os cartazes affixados nos logares do costume. — Lisboa, 1 de agosto de 1906

Direcção do Minho e Douro

Faz-se publico que, por decreto publicado no *Diario do Governo* n.^o 173, de 4 do corrente, foi determinado que, até a proxima abertura das cõrtes, as expedições de vinhos apresentadas a despacho nas estações compreendidas entre Barqueiros e Barca de Alva, inclusivé, com destino ás do Porto (Alfandega e Campanhã) e Villa Nova de Gaia, gozam de uma reducção de 50 p. c. nas respectivas tarifas d'estas linhas ferreas e despesas de serviço bracal.

1.^a A região do Douro, para os efeitos do mencionado decreto, compreenderá:

a) No distrito de Villa Real: os concelhos de Mezão Frio, Peso da Regoa, Santa Martha de Penaguião, Villa Real, Sabrosa e Alijó;

b) No distrito de Bragança: os concelhos de Carrazeda de Ançães, Moncorvo, Mirandella, Alfandega da Fé, Freixo de Espada-a-Cinta e Villaflôr;

c) No distrito de Vizeu: os concelhos de Lamego, Armamar, Taboão, S. João da Pesqueira e freguezia do Barrô, no concelho de Rezende;

d) No distrito da Guarda: os concelhos de Méda, Villa Nova de Fozcôa e Figueira de Castello Rodrigo.

2.^a Os expedidores deverão apresentar certificados passados pelos productores, ou declarações de venda dos respectivos compradores, visados pelo administrador do concelho ou escrivão de fazenda da localidade.

Quando os proprios productores expeçam os seus vinhos para a cidade do Porto, deverão fazê-los acompanhar de um certificado ou declaração, passado pelo escrivão de fazenda, e tambem visado pelo administrador do concelho, em que se declare ser o expedidor proprietário de vinhas dentro da região acima declarada.

3.^a Cada remessa, além d'aqueles certificados, será acompanhada de uma declaração ou nota em que o expedidor mencionará o numero e a capacidade das vasilhas, nome dos logares e freguesias onde o vinho foi comprado ou produzido, indicando, quando fôr o caso, as quantidades adquiridas de cada productor.

4.^a As declarações ou notas de que tratam os n.^{os} 2.^a e 3.^a d'este aviso, serão verificadas e chanceladas nas estações expedidoras pelo respectivo chefe ou por quem legalmente o substitua e devolvidas em seguida aos expedidores. — Porto, 6 de agosto de 1906.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Festas a Nossa Senhora da Agonia em Viana do Castelo nos dias 18 a 21 de agosto de 1906

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos validos para ida nos dias 16 a 20 d'agosto, e volta de 18 a 24, pelos comboios ordinarios, com excepção dos expressos Lisboa-Porto.

Preços dos bilhetes (sélio incluido). De Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados a Vianna do Castello e volta, 2.^a classe 5\$040, 3.^a classe 3\$420 réis.

Para mais esclarecimentos, vér os cartazes affixados nas estações e logares do costume. — Lisboa, 3 de agosto de 1906.

Festas a Nossa Senhora do Castello e corridas de touros em Coruche nos dias 14 a 17 de agosto

Bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos, validos para ida nos dias 13 a 17 de agosto e para volta de 14 a 18 de agosto, pelos comboios ordinarios.

Preços dos bilhetes, sélio incluido, das principaes estações para Coruche e volta:

Lisboa-R. ou Caes dos Soldados, 1.^a classe 2\$730, 2.^a 1\$980, 3.^a 1\$290 réis; Villa Franca 1\$710, 1\$240, 810; Santarem 1\$460, 1\$050, 690; Torres Novas 2\$200, 1\$590, 1\$040; Payalvo 2\$730, 1\$980, 1\$290; Abrantes 3\$130, 2\$250, 1\$480; Vendas Novas 1\$120, 790, 520.

Para preços das demais estações e condições vér os cartazes affixados nos logares do costume. — Lisboa, 3 de agosto de 1906.

Feira e touradas em Badajoz nos dias 15 e 16 de agosto de 1906

Preços dos bilhetes:

Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados a Entroncamento; Coimbra, Coimbra-B. e Figueira da Foz; Castello Branco e Covilhã; Muge, Coruche e Vendas Novas, 1.^a classe 4\$060, 2.^a classe 2\$040.

Abrantes, Bemposta e Ponte de Sôr, 3\$060 e 1\$540.

Castello de Vide e Marvão; Crato e Portalegre, 1\$560 e 1\$040.

Assumar e Santa Eulalia, 720 e 520.

Gaia e Porto-Campanhã, 4\$560 e 3\$040.

Ida nos dias 14 e 15, de Lisboa-Caes dos Soldados pelo comboio das 9,35 m.; de Lisboa-R. pelos comboios das 11,45 m., 7,5 t. e pelo comboio especial do dia 14 que parte ás 10,35 n.; e das demais estações intermédias por qualquer dos mencionados comboios e pelo que parte de Lisboa-R ás 9,30 n.

Volta, nos dias 15 a 17 de agosto, pelos comboios ordinarios que partem de Badajoz ás 6,45 m. e 7,20 t. (hora espanhola) e pelo comboio especial do dia 16 que parte de Badajoz ás 10,30 n. (hora espanhola).

As estações de Entroncamento a Ponte de Sôr e Chança a Santa Eulalia venderão bilhetes para este serviço ao comboio 121 do dia 16.

Para demais esclarecimentos, vidè cartazes affixados nas estações e logares do costume. — Lisboa, 7 de agosto de 1906.

Concursos

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Perante o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado acha-se aberto concurso, documental e de provas praticas, entre os empregados dos serviços de exploração e construção das Direcções do Sul e Sueste e do Minho e Douro, para o provimento dos logares de inspectores dos telegraphos, vagos nas duas direcções, nos termos do programma d'esta data, que os concorrentes pôdem examinar nas secretarias das referidas direcções.

Secretaria do Conselho, em 30 de julho de 1906. — O Vogal Secretario, José Fernando de Sousa.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

BILBAU **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto cosinha esmerada. Sucursall na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietario, Felix Nuñez & Comp.

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

CASTELLO BRANCO **Hotel Francisco** — Rua de Santo Antonio — Bom tratamento, aceio e commodidade — Proprietario, successor da viuva de Francisco da Silva Gama.

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

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

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida uns dos melhores da província, de inexcediveis commodidades e aceio tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires

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

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

LISBOA **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2º

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

LISBOA **Hig-life Pension** — Travessa da Glória, 22 A — Casa e mobilia nova. Serviço esme ado. Diaria 1\$200 a 3\$000 réis (quartos luxuosos). Almoço, 500 réis. Jantar 600 réis. — Teleg : Higlife — Lisboa.

Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

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

MONT'ESTORIL **Grand Hotel d'Italle.** — De 1.ª ordem construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinha e serviço á francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

PARIS **Ad. Seghers.** — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Scribe, 7.

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

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

PORTO **Hotel Continental.** — Rua Entreparedes (Frente á Battala). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros ; muito central — Propr. Lopez Munhós.

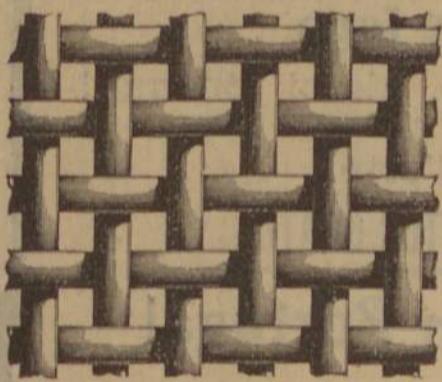
PORTO **João Pinto & Irmão.** — Despachantes. — Rua Mousinho da Silveira, 134.

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

SETUBAL **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1\$200 a 2\$500. Prop. Lourenço & Lourenço.

SEVILHA **Gran Fonda de Madrid.** — Principal estabelecimento de Sevilha — Illuminação electrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

VALENCIA D'ALCANTARA **Justo M. Estellez.** — Agente internacional de aduanas e transportes.



TECIDOS METALLICOS

ESPECIAES

para o tratamento de **MINERAES, TECIDOS METALLICOS**
para todas as applicaçōes **INDUSTRIAES**

RÊDES DE TODAS AS CLASSES

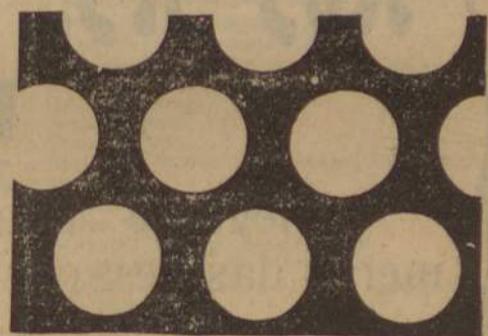
RIVIÈRE

CASA FUNDADA
em 1854

RONDA DE SAN PEDRO, 58
BARCELONA

ARAMES E ARTIGOS DE ARAME, CABOS, RÊDE,
CRIVOS, ESPINHO ARTIFICIAL, CHAPAS PERFORADAS

LAMPADAS DE SEGURANÇA
para MINAS



MOREIRA DE SÁ & MALEVEZ

ENGENHEIROS-CONSTRUCTORES

LISBOA — Rua Maria Andrade, 3, 1.^o D.
PORTO — RUA DE SANTO ANTONIO, 109



PONTE DO VALLE DE MEÕES — MIRANDELLA
(Obra inteiramente em cimento armado, construida em 34 dias. — Vão—19 metros)

Construções em beton de cimento armado, sistema “Hennebique” privilegiado, inalteraveis, economicas e á prova de fogo

Pavimentos, terraços, escadas, reservatorios para agua, vinho, alcool, cu qualquer liquido, edificios industriaes.

Fundações em solos maus, columnas, pontes e quaesquer obras d'arte.

EMPREITADA GERAL DE CONSTRUÇÕES

PROJECTOS E ORÇAMENTOS GRATIS

Agentes geraes do sistema “Hennebique” em Portugal

AOS SRS. SUBSCRIPTORES DOS TELEPHONES MEMOTELEFONIO

Elegante quadro para escriptorio, para rapidamente se saber os numeros das pessoas ou casas com as quaes se quer falar.

Especialidade d'esta Redação

PREÇO 1\$600 RS.

NUMERADORES AUTOMATICOS, para folhas de livros, recibos, talões, etc., marcando cada numero uma, duas, tres ou quatro vezes — caracteres em aço duro.

		3 letras	4 letras	5 letras	6 letras
De 2	a 4 1/2 millimetros	11\$000	11\$800	12\$600	13\$400
De 5	e 5 1/2 »	11\$400	12\$200	13\$000	13\$800
De 6	e 6 1/2 »	11\$800	12\$600	13\$400	14\$200
De 7	e 7 1/2 »	13\$000	14\$200	15\$400	16\$600
De 8	a 9 »	14\$200	15\$400	16\$600	17\$800
De 9 1/2	e 10 »	15\$400	16\$600	17\$800	19\$000

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta redacção.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de Agosto de 1906

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
9:45 m.	9:29 m.	9:40 m.	9:53 m.
9:45 m.	9:59 m.	10:10 m.	10:25 m.
5:24 t.	5:42 t.	—	—

Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a o t.

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
5:30 m.	6:2 m.	5:20 m.
6:10 m.	6:42 m.	6:45 m.
6:55 m.	7:23 m.	6:5 m.
7:45 m.	8:13 m.	7:35 m.
10:15 m.	10:43 m.	8:24 m.
11:33 m.	12:3 t.	10:55 m.
4:0 t.	4:28 t.	12:50 t.
4:15 t.	2:43 t.	4:16 t.
2:35 t.	3:3 t.	2:6 t.
4:53 t.	5:24 t.	2:51 t.
5:40 t.	6:8 t.	3:50 t.
6:22 t.	6:50 t.	5:31 t.
7:0 t.	7:28 t.	7:27 t.
7:45 t.	8:13 n.	8:41 n.
8:39 n.	8:58 n.	8:25 n.
10:15 n.	10:43 n.	9:10 n.
11:33 n.	12:3 n.	12:45 n.

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
6:35 m.	7:27 m.	6:0 m.
7:15 m.	8:7 m.	6:43 m.
7:40 m.	8:16 m.	7:30 m.
8:15 m.	9:3 m.	8:10 m.
8:35 m.	9:33 m.	8:25 m.
9:40 m.	9:46 m.	9:56 m.
10:10 m.	10:43 m.	9:15 m.
10:40 m.	11:16 m.	10:46 m.
11:20 m.	12:53 t.	11:26 m.
12:20 t.	12:4 t.	11:35 m.
1:40 t.	2:16 t.	1:12 40 t.
2:20 t.	3:0 t.	2:33 t.
3:10 t.	3:46 t.	2:26 t.
3:15 t.	4:15 t.	2:33 t.
4:5 t.	5:9 t.	3:32 t.
4:40 t.	5:16 t.	4:5 t.
4:50 t.	5:40 t.	4:28 t.
5:20 t.	6:9 t.	5:26 t.
6:40 t.	6:46 t.	5:35 t.
6:17 t.	7:9 t.	5:53 t.
6:35 t.	7:45 t.	6:56 t.
7:40 t.	8:16 n.	7:5 t.
8:15 n.	9:5 n.	7:40 t.
9:10 n.	9:46 n.	8:26 n.
9:20 n.	10:21 n.	9:2 n.
10:10 n.	11:0 n.	10:24 n.
10:40 n.	11:16 n.	10:32 n.
11:20 n.	11:46 n.	10:50 n.
12:20 n.	11:54 n.	11:54 n.
1:40 n.	11:54 n.	12:2 n.
2:20 n.	12:46 n.	12:10 n.
3:20 n.	1:24 n.	12:57 n.

Lisboa-Rocio Queluz Lisboa-Rocio

2:50 m.	10:22 m.	10:36 m.	11:5 m.
4:50 m.	12:21 t.	12:33 t.	4:3 t.
5:20 t.	2:22 t.	2:33 t.	3:3 t.
4:50 t.	5:21 t.	6:9 t.	6:40 t.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio Cintra Lisboa-Rocio

6:27 m.	7:31 m.	5:2 m.	6:4 m.
7:25 m.	8:32 m.	6:40 m.	7:39 m.
8:20 m.	9:27 m.	7:53 m.	8:48 m.
9:36 m.	10:46 m.	a 8:40 m.	9:15 m.
10:50 m.	11:54 m.	9:3 m.	10:5 m.
a 11:35 m.	12:15 t.	a 10:39 m.	11:45 m.
12:50 t.	1:54 t.	11:4 m.	12:3 t.
a 4:35 t.	2:15 t.	a 12:40 t.	1:15 t.
2:35 t.	3:38 t.	1:4 t.	2:3 t.
3:48 t.	4:19 t.	a 2:43 t.	3:18 t.
a 4:30 t.	5:10 t.	3:56 t.	3:55 t.
b:12 t.	6:8 t.	4:0 t.	5:3 t.
a 6:45 t.	6:57 t.	4:39 t.	5:41 t.
7:22 t.	8:38 t.	6:49 t.	7:48 t.
8:50 n.	9:54 n.	7:40 t.	8:39 n.
9:50 n.	10:56 n.	9:4 n.	10:3 n.
11:0 n.	12:4 n.	10:34 n.	11:34 n.
12:20 n.	1:24 m.	11:25 n.	12:15 n.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
7:42 m.	8:26 m.	9:40 m.	10:24 m.
8:35 m.	9:49 m.	10:46 m.	11:30 m.
9:42 m.	10:26 m.	11:40 m.	12:24 t.
10:42 m.	11:26 m.	12:10 t.	1:24 t.
11:42 m.	12:26 t.	1:40 t.	2:24 t.
1:42 t.	2:26 t.	3:35 t.	4:19 t.
2:42 t.	3:26 t.	4:41 t.	5:25 t.
3:42 t.	4:26 t.	5:29 t.	6:13 t.
4:37 t.	p 5:26 t.	7:5 t.	7:49 u.
4:42 t.	5:26 t.	8:5 n.	8:49 n.
6:42 t.	7:26 t.	11:5 n.	11:50 n.
9:37 n.	10:21 n.	—	—

Lisboa-Rocio Povoa Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
12:42 t.	14:40 t.	7:22 m.	8:20 m.
8:10 n.	9:8 n.	2:13 t.	3:41 t.
—	—	7:26 m.	9:27 m.
Setil	V. Franca	Lisboa-Rocio	Lisboa-Rocio
5:42 t.	7:7 t.	6:25 m.	p 6:35 m.
c 6:0 t.	p 7:7 t.	5:25 m.	6:48 m.
10:42 n.	12:6 n.	8:38 n.	9:50 n.
—	—	7:26 m.	9:27 m.
Setil	Vendas Novas	Setil	Setil
4:45 m.	7:40 m.	4:5 m.	7:10 m.
8:20 m.	10:12 m.	4:0 m.	2:0 t.
6:0 t.	7:32 t.	8:12 n.	9:45 n.
—	—	—	—
Lisboa-Rocio Santarem Lisboa-Rocio	Lisboa-Rocio	Setil	Setil
4:36 t.	6:57 t.	1:80 t.	1:18 m.
—	—	8:20 n.	1:27 n.
Lisboa-R. Entroncamento Lisboa-R.	Lisboa-R.	Setil	Setil
6:20 m.	9:20 m.	9:45 m.	12:42 t.
—	—	12:42 t.	—
Setil	Entroncamento	Setil	Setil
2:40 t.	4:49 t.	5:30 m.	7:45 m.
—	—	—	—
Lisboa-Rocio Pampilhosa Lisboa-Rocio	Lisboa-Rocio	Setil	Setil
9:3			



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 27 de Agosto sairá o paquete **Amazon** para
Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES | Em Lisboa: — James Rawes & C.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.^o
No Porto: — Tait & Rumsey — R. dos Ingleses, 23, 1.^o

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Suez), vapor allemão **Prinzessin**. Sairá a 27 de agosto Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Bahia**. Sairá a 24 de agosto.

Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **saint Barnabé**. Sairá a 21 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bolonha e Hamburgo, vap. allem. **Rhætia**. Sairá a 19 de agosto.

Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bordeos, vapor francez **Amazone**. Sairá a 25 de agosto. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^o



Buenos Aires (directo), vap. allem. **Cap Ortegal**. Sairá a 19 de agosto.

Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Buenos Aires (directo), vap. allem. **Cap Vilano**. Sairá a 29 de agosto.

Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Cherburgo, Southampton e Londres, vapor inglez **Clyde**. Espera-se a 20 de agosto. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Atlantique**. Sairá a 20 de agosto. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^o



Glascow, (directo) e Liverpool, vapor inglez **Fortuny**. Espera-se a 20 de agosto. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Hamburgo, vapor allem. **Assuncion**. Sairá a 18 de agosto.

Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Hamburgo, vap. allemão **Petropolis**. Sairá a 29 de agosto.

Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Iquitos, vapor inglez **Napo**. Sairá a 22 de agosto.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Liverpool e Nova York, vapor espanhol **C. Lopez y Lopez**. Sairá de 18 a 19 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Liverpool, vapor inglez **Clement**. Sairá a 20 de agosto.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, Trav. da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Amazon**. Sairá a 27 de agosto.

Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El Rei, 31, 1.^o



Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villa das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **S. Miguel**. Sairá a 26 de agosto.

Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



Malaga, Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona, Marselha e Genova, vapor **Lusitania**. Sairá a 20 de agosto.

Agentes, Hahnefeld & Gellweiller, Praça do Duque da Terceira, 4.



Mogador, Saffi, Mazagan, Casablanca, Rabat, Larache e Tanger, vapor **Helvetia**. Sairá a 18 de agosto.

Agentes, Hahnefeld & Gellweiller, Praça do Duque da Terceira, 4.



Pará, Maranhão, Ceará e Parnahyba (via Madeira) vapor allemão **Rio Grande**. Sairá a 16 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Jerome**. Sairá a 17 de agosto.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, Trav. da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Madeirense**. Sairá a 27 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vap. allemão **Parthia**. Sairá a 24 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco e Cabedello, vap. inglez **Navigator**. Sairá a 24 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Prinz Sigismund**. Sairá a 29 de agosto.

Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, St. Antonio do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Lobito, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Cazengo**. Sairá a 2 de agosto. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orita**. Sairá a 22 de agosto.

Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Tanger, Barcelona, Cette e Marselha, vapor inglez **Saint Thomas n.^o**. Sairá a 28 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Vigo, Havre e Hamburgo, vap. allemão **Dalmatia**. Sairá a 17 de agosto.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

I.^a MODIFICAÇÃO À TARIFA ESPECIAL INTERNA N.^o I

GRANDE VELOCIDADE

DATADA DE 10 DE MARÇO DE 1906

(Aprovada por despacho ministerial de 27 de julho de 1906)

EM VIGOR DESDE 15 DE AGOSTO DE 1906

A partir da data acima indicada o maximo cobravel referente ao § 3.^º d'esta tarifa modificado como segue:

Maximo de percepção por tonelada, cobravel por fracções indivisiveis de 10 kilogrammas 10\$200 réis

Lisboa, 1 de agosto de 1906.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO
DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AMPLIAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL N.º 7 — GRANDE VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 27 de Julho de 1906)

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos

DESDE 15 DE AGOSTO DE 1906

Procedências	Destinos	Dias de validade	Preços			Procedências	Destinos	Dias de validade	Preços					
			ou vice-versa				ou vice-versa			1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe		
Lisbon	Baleizão	4	5.040	3.990	2.850	Beja	Baleizão	1	400	320	230			
	Quintos	4	5.240	4.140	2.970		Quintos	1	610	480	360			

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

Lisboa, 1 de agosto de 1906.

O Engenheiro Director

António Lourenço da Silveira.



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

2.^a AMPLIAÇÃO DA TARIFA ESPECIAL INTERNA N.^o 8

DE

PEQUENA VELOCIDADE

DESDE 15 DE AGOSTO DE 1906

DESDE 10 DE AGOSTO DE 1906

A partir da data acima indicada a alinea D do n.^o II do § 2.^o — preços especiaes — d'esta tarifa é modificada como segue:

D) — Aço, chumbo, ferro, folha de Flandres e zinco, em bruto ou em obra ordinaria e estanho em lingotes ou barras devidamente acondicionado.

Mínimo de expedição de 1.000 kilogrammas, ou pagando como tal

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

Lisboa, 1 de agosto de 1906.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

3.^a AMPLIAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL INTERNA N.^o 8

DE

PEQUENA VELOCIDADE

(**Approvada por despacho ministerial de 2 de Agosto de 1906**)

DESDE 10 DE AGOSTO DE 1906

A partir da data acima indicada as condições particulares d'esta tarifa são ampliadas como se segue:

6.^a— É concedida ás remessas d'adubo a armazenagem gratuita de oito dias nas estações de chegada.

Lisboa, 7 de Agosto de 1906.

Pelo Engenheiro Director

F. Figueiredo e Silva.