

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—Liège, 1905, medalha de prata

ENGENHEIRO CONSULTOR

A. VASCONCELLOS PORTO L. DE MENDONÇA E COSTA J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

Proprietario-director-editor

REDATOR PRINCIPAL

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

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

(Vide artigo pag. 385)

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa especial n.º 13 p. v. e 2.ª ampliação á tarifa especial para atracação; ambas da Beira Alta.

SUMMARIO

A LINHA DO VALLE DO VOUGA, por J. Fernando de Sousa.....	381
NO PAZ DA MANORDIA, por O. S.....	383
PARTE OFICIAL — Portarias de 30 de novembro e 4 e 5 de dezembro do Ministério das Obras Públicas.....	384
A PROPOSITO DO CINCOCENTENARIO — III (continuação).....	385
NOTAS DE VIAGEM — VII — O Cantal — De Murat ao Puy Mary — Lioran — Vic sur Cère — Aurillac.....	387
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos acionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	388 e 389
CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA.....	390
DISTINÇÃO A' NOSSA «GAZETA».....	390
PUBLICAÇOES RECEBIDAS.....	390
AUTOMOBILISMO.....	390
CONFERENCIA SOBRE A LINHA DE BENGUELA.....	391
TRACÇÃO ELECTRICA.....	391
LINHAS PORTUGUEZAS — Louzã — Companhia Real — No parlamento — Swazilandia — Benguela — Mossamedes.....	391
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Itália — Russia — Brazil — Estados Unidos — Estado Livre do Congo — Senegal.....	392
COMPANHIA ATRAVES D'AFRICA — Relatório do Conselho d'Administração (continuação).....	392
AVISOS DE SERVIÇO.....	393
ARREMATAÇOES.....	393
AGENDA DO VIAJANTE.....	394
HORARIO DOS COMBOIOS.....	395
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	396

A linha do Valle do Vouga

Em fim!

No dia 12 do corrente votou a camara dos pares o projecto de lei aprovando o contrato provisório, pelo qual a cedencia de impostos de transito e sello durante trinta annos na linha do Valle do Vouga é substituída pela garantia de juro em condições tais que diminuto será o encargo, se acaso o houver.

As razões que justificavam esta providencia, já aqui as expuz em tempo.

A alteração do contrato era vantajosa para o Estado, em vista das condições da linha, que tem elementos seguros de tráfego, sendo quasi certo um avultado rendimento inicial. A formula adotada para a garantia excita a empresa a prescindir d'ella pelo desenvolvimento do tráfego, em vez de procurar lucro numa exploração deficiente e acanhada. Preferível é, pois, uma promessa de modico adeantamento reembolsável á cedencia definitiva de receitas. Para a empresa havia a vantagem de oferecer ao capital um juro garantido.

Era d'esperar que fosse rapidamente sancionada uma providencia tão clara e simples, habilitando os interessados a caminhar com prestesa.

Não sucedeu assim, mercê das malfadadas vicissitu-

des da nossa desorientada política nestes ultimos tempos. Tem o contrato provisório a data de 25 de abril de 1895; a lei que o aprova só agora vai ser promulgada!

Quasi dois annos, prazo mais que suficiente para fazer malograr as mais seguras previsões e combinações financeiras!

E no entretanto constituia-se com elementos de primeira ordem uma companhia francesa, pronta a tomar sobre si a concessão.

O governo incitava-a officiosamente a caminhar com rapidez, levando-a a celebrar contratos para emissão de obrigações e para a empreitada geral de construção. Em 17 de março ultimo foi oficialmente autorizada a transferencia da concessão, sem que a série de adiamentos e dissoluções de camaras tivesse permitido a votação da proposta de lei relativa á garantia de juro do Valle do Vouga.

Cae o governo progressista. Novas diligencias e negociações foi preciso encetar para conseguir que não sofresse quebra a continuidade de acção governativa, sem a qual não pôde haver negocios com o Estado. Dois obstáculos surgiam, porém.

Havia quem capitulasse de illegal o contrato provisório, não permitindo a lei da contabilidade pública que ás camaras seja apresentado um contrato para construção de caminhos de ferro que não tenha sido precedido de concurso publico.

A Companhia da Beira Alta representou á camara dos pares, pedindo que não fosse aprovado o contrato do Vouga por ser a linha paralela á sua e contida na respectiva faixa de protecção.

Não tinha razão de ser a invocação da lei de contabilidade. A linha do Vouga fôrte legalmente concedida nos termos da base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899. Propozera o concessionário a modificação de uma das clausulas da concessão, que era vantajosa para ambas as partes contratantes, mas que excedia as faculdades do poder executivo. Recorrer a concurso era impossível, visto estar em vigor a concessão. O interesse publico exigia que se adoptasse uma providencia manifestamente vantajosa.

O unico meio de o fazer era o recurso ao poder legislativo, submettendo á sua aprovação um contrato provisório.

A reclamação da Beira Alta era absolutamente extemporânea e falta de fundamento. Fizera-se primeiro a concessão em 1899. Promulgára-se em 1900 o decreto de classificação da linha, Vizeu a Espinho, com um ramal para Aveiro e em 1901 o alvará definitivo de concessão nos termos da lei de 1899. Fôrte aprovado o projecto em 1903. Todos estes actos publicos do governo tinham decorrido sem protesto, nem oposição. E era quando se tratava apenas de modificar uma clausula financeira da concessão, na qual estavam já comprometidos capitais, que surgia uma reclamação acerca da directriz da linha, não apresentada durante 16 annos passados desde a primeira concessão!

O governo à que presidiu o sr. conselheiro Hintze Ri-

beiro resolveu renovar a iniciativa da proposta de lei para aprovação do contrato provisório. A sua inesperada queda exigiu novas diligências junto do actual governo, complicadas pelo recurso da Companhia da Beira Alta ao juizo arbitral.

Era fácil reconhecer que nada tinha essa reclamação com o seguimento do contrato do Vouga. O litígio versa sobre a concessão de uma linha, que a companhia da Beira Alta considera paralela à sua; o objecto do pleito é, pois, a directriz da linha do Vouga. Com as clausulas da concessão nada tem, nem pôde ter, aquela companhia.

A concessão da linha do Vouga está em vigor e foi feita legalmente no uso da auctorização conferida pela base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899. Com os pleitos emergentes d'um acto governativo nada tem a empresa concessionaria. Ao governo cumpre derim-los, aceitando as suas consequências. Se a arbitragem fosse favorável à Beira Alta, teria esta direito a uma indemnização do Estado que a resarcisse do prejuízo causado pelo desvio de tráfego a que dêsse logar o suposto paralelismo da linha do Vouga.

Se o Estado achasse pois conveniencia em modificar algumas das clausulas do alvará, nada teria essa modificação com o litígio pendente.

Assim o entenderam o Governo e as camaras, não deixando essa modificação dependente do resultado do juizo arbitral.

Vejamos agora se tem bons fundamentos a reclamação da Beira.

Podia o Governo recusar o juizo arbitral por ser extemporaneamente pedido. Não é admissível que uma empresa deixe correr annos e annos sobre uma concessão, que julga incompatível com as clausulas do seu contrato, para vir allegar o paralelismo das linhas, quando o concessionário do Vouga estava, havia muito, na posse pacífica e indisputada da concessão e como tal tinha feito estudos e tomado compromissos.

Apesar d'isso, constituiu-se o tribunal para julgamento do pleito.

Trata-se de decidir se uma linha de Vizeu a Espinho é paralela a outra de Villar Formoso à Figueira (!) e se se acha contida dentro da zona privilegiada de 40 k. Enunciar o problema o mesmo é que resolvê-lo. As bases jurídicas da decisão foram já postas numa questão analoga, em que a sentença, favorável aos interesses da Beira Alta, subministraram fundamentos para indeferir a sua actual pretensão.

Fóra concedido à Companhia da Beira Alta o troço da Pampilhosa à Figueira. A Companhia Real protestou, considerando-o paralelo à linha do Norte. A sentença arbitral, de 7 de agosto de 1880, foi desfavorável à Companhia Real, apesar de, numa grande extensão do troço, seguir este paralelamente à linha do Norte.

Definiu-se nesse accordão linha paralela a que dentro da zona de outra segue, *no seu percurso total*, a mesma direcção d'ella, ponderando-se judiciosamente que «pôde uma linha seguir em sentido paralelo a outra numa certa extensão e todavia ser considerada como linha divergente, porque a identidade das direcções geraes das linhas é que determina o paralelismo.»

Se nestes princípios incontestáveis, que regem a matéria, se fundou o indeferimento da reclamação da Companhia Real, basta o mais ligeiro exame da carta para mostrar que uma linha destinada a servir as relações do valle do Vouga com o Porto, indo de Vizeu a Espinho, não pôde de modo algum ser paralela à que tem a Figueira da Foz por *terminus*.

E' certo que, na sua reclamação, a Companhia da Beira Alta, aproveitando a circunstância de ter a linha do Vouga um pequeno ramal para Aveiro, considerou-a na sua reclamação como sendo de Vizeu a Aveiro para a poder capitular de paralela.

Nem de direito, nem de facto, é porém aceitável essa alteração de directriz.

O governo definiu a linha do valle do Vouga, no decreto de classificação de 1900, pela sua função principal, correspondente às relações que é destinada a servir. Os pontos extremos da linha principal são Vizeu e Espinho, não sendo lícito a ninguém atribuir à linha directriz diferente da que lhe foi dada naquelle decreto e no alvará de concessão.

A existencia de um ramal para Aveiro, de secundaria importancia e destinado a servir relações locaes, não altera o carácter e as funcções da linha principal.

De facto, seria preciso que todo o movimento commercial na zona tributaria da linha do Vouga tivesse Aveiro por emporio, para que fosse admissível a alteração de definição da linha. Ora, o ramal de Aveiro tem por fim facilitar transporte do sal, do moliço e do peixe para o valle do Vouga, transportes que se fazem exclusivamente pelas estradas ordinarias.

O tráfego actual entre Aveiro e toda a linha da Beira Alta, aliás pouco importante (em 1905, 3.760 passageiros, 2.090^t de recovagens e 6.210^t em p. v.) continuará a fazer-se pelas linhas do Norte e Beira com muito menor percurso e sem baldeações, não sendo pois influenciado pela linha do Vouga.

A linha do Vouga não é pois de modo algum paralela à da Beira, e a sua directriz não é alterada pela existencia de um ramal secundario, destinado a substituir a viação ordinaria.

Não foi considerada paralela à da Beira a linha de Coimbra a Arganil, nem a Companhia da Beira Alta obteve a propósito d'ella o juizo arbitral; o mesmo sucede à linha de Santa Comba a Vizeu.

Como é que o pôde agora ser a linha do Vouga, pelo facto de ter um pequeno ramal, que em nada modifica a sua principal função económica?

Nem sob o ponto de vista jurídico, nem sob o simples aspecto de equidade me parece fundada a pretensão da Companhia da Beira Alta.

Podia o Governo tê-la arredado do seu caminho, negando o juizo arbitral, como podia ainda suprimir a questão exercendo o seu direito de resgate, de que lhe é lícito usar, quando lhe aprovou. Conscio da razão que lhe assiste, reforçada pela extemporaneidade da reclamação concedeu benevolamente o juizo arbitral.

Resta aguardar que o tribunal se pronuncie para ficar decidido se o Estado tem, ou não, dever de indemnizar a Companhia da Beira de qualquer prejuízo previsto, e, ainda no caso afirmativo, tem de se fixar o *quantum* d'esse prejuízo e portanto da indemnização. Para o avaliar ha bases seguras nas estatísticas do tráfego entre Aveiro e a Beira Alta, fazendo-se a destrinça por estações para se julgar do tráfego que pôde, ou não, ser desviado da estação de Santa Comba, unica que pôde ser afectada.

E depois de avaliado esse minuscule prejuízo em confronto com as vantagens que para todas as linhas resultarão da activa circulação em diversos sentidos que determinará um novo caminho de ferro em zona rica e populosa, ainda o Governo pôde decidir se lhe convém ou não resgatar a linha da Beira e arrendá-la à Companhia Real, para unificar a exploração das linhas de via larga na região central do paiz.

Como se faria esse resgate? Tomando a receita líquida dos ultimos sete annos, excluindo os dois menos productivos e tomando a média não inferior à receita do ultimo anno.

Se o resgate fosse feito em 1906, teria de ser atribuído à linha o rendimento líquido de 1905 por ser o mais alto, tendo atingido 792.3603 réis por kilometro. Teria de se fazer o inventario do material circulante, que o Governo terá de pagar no fim do prazo da concessão. Só havia que pagar imediatamente o carvão e mais provimentos em deposito, entregando-se, até expirar o prazo de 99 annos de concessão (que finda em 2 de agosto de 1977) a annuidade acima indicada.

Por mera curiosidade dei estas indicações para mostrar em que termos prevê o contrato o resgate, direito de que até hoje o Estado não usou em relação a linha alguma.

Encerrada essa digressão, findarei o presente estudo fazendo votos por que os trabalhos da construção da linha de Vouga sejam rapidamente levados a cabo.

A companhia concessionaria dispõe de elementos técnicos e financeiros valiosíssimos; é pois de esperar que desempenhe cabalmente a sua missão.

Dignos são de louvor quantos por qualquer forma contribuiram para que se tornasse possível tão importante empreendimento.

J. Fernando de Sousa.

No paiz da mândria

O parlamento portuguez, porfiando no elevado empenho de regenerar os costumes e para cumprir promessas solememente feitas ao 4.º estado, á classe operaria, vae ocupar-se de leis sociaes, mesmo antes de discutir e votar o orçamento geral do estado.

O socialismo está na ordem do dia. Nas camaras francesas Clemenceau, e Jauréz, expõem as suas theorias; nas cadeiras do governo inglez está representado o partido operario; a Belgica continua a lutar e a vencer lentamente as campanhas em prol dos trabalhadores; o Kaiser, desde a celebre mensagem de 1881 ao Reichstag, substitue-se em parte aos operarios e faz estabelecer as leis de previdencia e de assistencia em seu beneficio.

Portugal, que tanto tem ultimamente apregoado o proposito em que está de seguir os bons figurinos estrangeiros, tinha que apresentar um numero que parecesse socialista para não se julgar que trahia o programma ou que este fosse só para inglez vér.

Era indispensavel uma lei operaria.
Qual devia preferir-se?

A dos seguros contra a doença?

Sabe-se que a classe operaria, sentindo duramente a necessidade d'esta instituição, pois que, quem vive só do trabalho quotidiano sofre duplamente na doença, por que não ganha o sustento e não pôde tratar-se, tem procurado pela organização de caixas e nas associações de socorros mutuos obtemperar ao mal.

Sabe-se tambem da vida difficil d'estas caixas em que as quotas são absorvidas em grande parte pelas despesas parasitarias de administração.

Havia aqui uma grande reforma a fazer, uma boa obra a crear. Mas o trabalho era difficil. Requeria competencias, estudo, estatisticas, tempo e vontade.

Não podia entrar no espectaculo. Não entrou.

Podia preferir-se uma outra lei, bem sympathica e util: que até merece a designação de lei aquietadora ou de equilibrio social — a lei dos seguros contra a invalidez e velhice.

D'essa chegou-se a fallar no programma a grande espectaculo declamado no Porto. Imitava-se a Alemanha que a applica a 13.700.000 operarios.

Por ella as classes operarias veriam que se não reformava só, quando inutilizado para os trabalhos activos, o general, o juiz, o parocho, o professor, o empregado publico e que a sociedade não condenava a esmolar no ultimo quartel da vida o operario decrepito e invalido.

Parece porém, ter havido um erroso de calculo, que levou a pôr de parte essa iniciativa, de que ardeu apenas a escorva. A carga era demasiado pesada. Tirou-se o effeito oratorio e bastou.

Receiando-se de atacar este problema que é difficil em verdade, faltando a coragem cívica de afirmar que a collectividade tem o dever de amparar quem não pôde ganhar a vida pelo seu trabalho, iria o governo procurar noutra proposta de lei o cumprimento da sua promessa?

Estudou, por exemplo, uma lei para os seguros contra desastres? ou mesmo uma lei sobre responsabilidade de patrões? ou sobre o contrato de trabalho? ou sobre o trabalho nocturno das mulheres?

Nada d'isto.

Adoptou cousa mais commoda e sobretudo cousa mais propria para portuguezes, mais harmonica com os nossos costumes, mais grata ás nossas aspirações — a lei do descanso hebdomadario, a lei pela qual se é obrigado a paralizar a laboração 1 dia em cada 7, a lei que prescreve que o operario não trabalhará um dia por semana mas não estabelece que elle tenha garantido o trabalho e o salario durante os 6 dias restantes.

Pôdem agradecer as classes operarias: se não ficam com leis de seguros, fica-lhe assegurado o direito á folga dominical!

O parlamento portuguez, de todas as leis de trabalho que podia estudar e fazer, preferiu a lei para se não trabalhar.

No paiz da mândria, no paiz do fériado, no paiz das ferias grandes e pequenas, dos dias de festa, dos dias de gala, dos dias santificados, fica bem uma lei que não permitte ganhar o pão em todos os dias em que se come.

Quando pensamos em leis de trabalho, a primeira cousa de que tratamos, é de uma lei para não laborarem fabricas, casas de trabalho, estabelecimentos industriaes durante o dia estabelecido para o descanso semanal.

Podia a lei limitar como na Suissa o numero de dias de folga além dos do descanso hebdomadario. Em Portugal não se pensa nisto. Os *lazaroni* do occidente querem o privilegio de não trabalhar maior numero de dias. Na Suissa não sabem gozar a vida.

Será ao menos a lei judiciosamente elaborada, acatelando-se devidamente os diversos casos que teem de attender-se? Não.

A lei é defeituosa nas suas disposições e perigosa na sua applicação.

Nem por sombras nos oppõmos a uma legislacão que conceda o sagrado direito do descanso periodico a quem trabalha.

Nem por sombras consideramos prejudicial que o dia de descanso coincida, sempre que isso seja possivel, com o domingo.

A nossa these é outra. Ha leis muito mais necessarias do que esta, que é feita para satisfação dos empregados do commercio e não para acudir a reclamações dos verdadeiros operarios.

Além d'isto a lei tem defeitos que a tornarão nociva.

E' ás auctoridades administrativas que ficará pertencendo a fiscalização da lei do descanso. Não se comete á inspecção do trabalho, o encargo de vigiar pelos seus orgãos a execução da lei. Nem se falla na lei nas inspecções industriaes a que compete a fiscalização e a segurança do trabalho nas fabricas e officinas.

Será o administrador do concelho, a auctoridade politica, o fiscal. Ficará com mais essa arma eleitoral na mão.

Os industriaes terão mais um motivo de vexame. Não lhes bastava o fisco com as suas incomportaveis e extenuantes exigencias.

Terão de constituir advogados em permanencia para acompanhar as questões de contravenção se a auctoridade administrativa resolver eleitoralmente operar.

Para as contravenções das leis do trabalho já existentes, sobre os motores, sobre as caldeiras de vapor é necessário o auto da inspecção industrial que o envia ao poder judicial; para vir as contravenções da lei do descanso basta a participação do administrador.

Nas disposições do artigo 30.º da lei em projecto ha excepções para farmacias, para casas de comes e bebes, para as empresas da industria dos transportes, da illuminação e mineiras, mas nas demais industrias só se permitem excepções para o caso em que a interrupção do trabalho cause ruina nas materias primas ou no producto, ou para aquelle em que o trabalho tenha de ser continuo.

E' extraordinaria a falta de prudencia que se revela neste documento.

Então não poderá fazer-se uma limpeza de caldeira, não se pôde lubrificar um veio, ligar uma correia, chavetar um tambor?

Deus nos livre d'isso. Quem perdia eram os operarios.

Imagine-se uma fabrica com o pagamento de salarios á peça ou de empreitada. Quantas horas perdidas nos dias de semana pela totalidade dos operarios só porque não trabalham algumas horas no domingo alguns operarios!

Um simples moleiro que ponha a andar a pedra do sua azenha ou as vélas do seu moinho em domingo, cárce sob a alcada do respectivo regedor... se lhe não dér o voto.

A conjugação das disposições do artigo 40.º com o artigo 6.º, que manda que o descanso seja simultaneo

nos estabelecimentos analogos, leva a conclusões curiosas. E' a faculdade da escolha forçada.

O projecto não foi elaborado nem estudado pela comissão parlamentar de industria, e a comissão de legislação civil, desconhecedora das exigências técnicas d'uma lei d'esta natureza, não o estudou sob este ponto de vista.

Nem teve a previsão de dispôr um organismo que sirva para a resolver nos casos omissos, para apreciar as excepções, para informar os requerimentos dos industriaes que tenham de pedir licenças para laboração, etc.

Não se sabe mesmo quem tenha de regulamentar a lei.

Será o ministerio das obras publicas, pela direcção geral do commercio e industria?

Será o ministerio do reino pela direcção geral da administração política e civil ou talvez pela de saude e beneficencia?

Perdoem-me os leitores a extensão d'este exame embora sumário. Não podemos, porém, pelo amor do assunto subtrairmo-nos ao desejo de mostrar num relance que melhor fôra fazer ás classes operarias outra especie de benefícios em legislação.

E' um engano.

Com esta lei, poderão passear os caixeiros aos domingos, mas soffrem os industriaes e os operarios nos dias de semana.

O. S.

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 informação de 30 do corrente, da comissão encarregada de examinar o último troço da linha ferrea de Mirandella a Bragança, compreendido entre Rossas e aquella cidade, ha por bem ordenar que se auctorize a Companhia Nacional de Caminhos de ferro a abrir provisoriamente á circulação o referido troço, em conformidade dos horários aprovados por despacho de 27 d'este mez.

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

Paço, em 30 de novembro de 1906.—José Malheiro Reymão.

Para conhecimento das autoridades a quem competir se publica a seguinte portaria:

Sua Majestade El-Rei ha por bem determinar que as requisições de quaisquer transportes, quer de pessoal, quer de material, que tenham de efectuar-se pelas linhas ferreas do Estado e pelas exploradas por companhias, e bem assim de quaisquer outros serviços que possam ser prestados pelas respectivas administrações e cujo pagamento deva ficar a cargo do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, salvo os casos previstos e regulamentos em diploma legal só possam ter seguimento depois de autorizadas por despacho ministerial.

Esta autorização será solicitada pela Direcção Geral por onde deva ser processada a despesa correspondente e comunicada directamente ao Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, quando a este diga respeito, ou à Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de ferro, por intermédio da Direcção Geral das Obras Publicas e Minas, quando se trate de linhas exploradas por companhias.

Paço, em 30 de novembro 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 ao projecto da avenida direita da ponte do Pocinho, elaborado pela Direcção do Minho e Douro, com data de 31 de agosto do corrente anno, e bem assim o projecto do taboleiro do vão supplementar da mesma ponte, elaborado pela Empresa Industrial Portuguesa, com data de 29 de setembro ultimo, em harmonia com o determinado em portaria de 1 de agosto: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras

Publicas e Minas, com data de 22 de novembro proximo passado, aprovar os referidos projectos, em substituição da parte respectiva da variante entre perlis 29 e 43 do kilometro 4 da linha do Pocinho a Miranda, aprovada pela mencionada portaria de 1 de agosto.

Paço, em 4 de dezembro de 1906.—José Malheiro Reymão.

Considerando a necessidade de simplicar quanto possível a liquidação do tráfego dos caminhos de ferro do Estado:

Considerando que nas linhas do Minho e Douro está já aberto á exploração um troço de via reduzida, ao qual outros se seguirão em curto prazo, não sendo pois pratico, sem grande acréscimo de trabalho para as estações e para o serviço de fiscalização, a separação dos respectivos participes de via larga e de via reduzida para cada passageiro ou remessa;

Considerando porém que é indispensável o conhecimento da receita e despesa das novas linhas de via reduzida determinadas com suficiente aproximação;

Considerando que essa determinação pôde ser feita anualmente pela analyse methodica da estatística e das contas de despesa;

Considerando quanto importa unificar a estatística das linhas do Estado, já unificada nas do sul e sueste, com a da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes:

Ha por bem Sua Majestade El-Rei, conformando-se com a proposta d'esta data da Administração dos Caminhos de ferro do Estado, determinar o seguinte:

1.º A estatística das linhas do Minho e Douro será unificada com a do sul e sueste, que já é feita pelas mesmas normas da da Companhia Real, determinando-se o numero de cada especie de unidade de tráfego entre estações consecutivas; far-se-ha á parte a estatística do percurso dos comboios nas linhas de via reduzida;

2.º A liquidação do tráfego será feita em globo sem se estabelecerem em separado para cada passageiro ou remessa os participes de via larga e da linha ou linhas de via reduzida;

3.º A receita das linhas de via reduzida será calculada anualmente pela aplicação da tarifa média ao numero de unidades de tráfego que nellas transitarem, determinando-se a tarifa média por uma analyse cuidadosa da média geral das linhas do Minho e Douro, modificada em harmonia com a feição do tráfego peculiar de cada linha de via reduzida;

4.º A despesa das mesmas linhas será anualmente deduzida da conta de exploração, quer directamente para as verbas que da escrita pôdem constar em separado, quer pelo rateio das respectivas parcelas na porporção da extensão kilometrica ou do percurso dos comboios.

Paço, em 5 de dezembro de 1906.—José Malheiro Reymão.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Liquidos em vagons reservatorios. — Desde 1 de janeiro começa a vigorar nas linhas da Companhia Real uma nova tarifa n.º 15 de pequena velocidade, para este meio de transporte, tanto em uso no estrangeiro e que é agora introduzido no nosso paiz.

Vae annexa a este numero.

Guindaste volante. — Para serviço de carga e descarga de volumes que exigem, para estas operações, o emprego de apparelho especial, publicou agora a companhia da Beira Alta uma ampliação á sua tarifa de atrações, pela qual se permite o aluguer do guindaste volante, para qualquer estação da linha, mediante o simples pagamento do percurso.

Essa ampliação é hoje distribuida com o nosso jornal.

Volumes de grande peso. — Também, por meio d'uma nova tarifa n.º 13, que vae annexa a este numero, são beneficiados os transportes das massas indivisíveis superiores a 3.000 kilogrammas.

Mirandella a Bragança

O caminho de ferro de Bragança tem principio na estação de Mirandella, terminus da linha de Foz Tua, atraíssia um contraforte de terreno em que está edificada grande parte da villa de Mirandella com um tunnel de 121 metros.

Saindo do tunnel, a poucas centenas de metros, segue unido á estrada real n.º 6 e apenas separado d'ella por

um muro de vedação, ao longo da extensa e fértil veiga de Mirandella, até o quilometro 5.

Ahi atravessa de nível a estrada e em seguida a ribeira de Carvalhaes por uma ponte de 22 metros de vão; encontrando-se na encosta direita da ribeira começa a subir em rampa de inclinação máxima (18 milímetros por metro) até o km. 11—junto ao apeadeiro de Avantos.

Neste ponto entra no valle de Assureira, afluente do Carvalhaes, contorna-o formando um extenso lacet com o desenvolvimento de 3.500 metros para ir de novo ganhar a encosta direita da ribeira de Carvalhaes que aqui tem a denominação de Quadraçal.

E o valle aqui bastante estreito e as encostas asperas e sulcadas de ravinhas.

Neste percurso de 6 quilometros encontram-se extensas e fundas trincheiras abertas em granito.

Saindo do Quadraçal o valle apresenta-se menos declinoso e mais largo, e a linha percorrendo proximo das povoações de Cortiços, Carrapatas e Grijó chega á importante villa de Macedo de Cavalleiros da qual a estação se encontra a mui curta distancia.

De Macedo vae ganhar uma pronunciada portella da Serra de Bernes denominada portella de Castellãos, descendo depois pela encosta direita da ribeira de Anibo até o quilometro 35.600. Aqui atravessa a ribeira por uma ponte de 20 metros e sóbe pela encosta esquerda até a estação de Sendas-Quintella onde terminava a 1.ª secção da construção.

De Sendas passando proximo das povoações de Villa Franca, Fermontãos, Salsas e outras, e subindo quasi sempre no maximo, atinge na estação de Santa Comba de Rossas o seu ponto culminante cuja máxima altitude é de 850 metros.

Desde Santa Comba o caminho de ferro desce quasi sem interrupção em declive maximo até Bragança, onde a altitude é de 670 metros.

A saída de Santa Comba a linha inflete-se para a esquerda seguindo na encosta direita da ribeira do mesmo nome. Atravessa um contraforte com um tunnel de 155 metros em curva de 150 metros de raio, passa a ribeira com um pontão de 10 metros e cota de 21 metros de aterro. Segue depois no sopé da Serra de Nogueira até Soites passando sob a povoação em tunnel de 20 metros de comprimento.

A linha, então inflete-se para a direita em direcção a Remisquedo e em seguida a um tunnel de 130 metros, atravessa o valle com um viaducto de 91 metros de comprimento e 32 de altura. E esta a mais importante ponte metálica de todo o caminho.

Passada esta obra d'arte segue a linha sempre em terreno aberto até Bragança, encontrando-se apenas duas pontes de pequena importancia, a de Rebordãos de 15 metros e a do Fervença de 20 metros.

A estação de Bragança está collocada ao norte da cidade e contigua a ella, em uma pequena explanada onde passa a estrada real n.º 6 de Bragança á fronteira, permitindo-lhe um commodo e facil acesso. E dotada de um amplo e elegante edificio principal para o serviço de passageiros, e de outros dois edificios que servem para habitação do pessoal de exploração do caminho de ferro.

O perfil longitudinal é bastante accidentado, transpondo nos 56 quilometros que separam Mirandella de Santa Comba de Rossas uma diferença de nível de 641 metros, e descendo nos 23 quilometros que distam de Santa Comba a Bragança 180 metros.

Em planta predominam as curvás de 150 metros de raio, minimo concedido no caderno de encargos.

As principaes obras d'arte são:

A ponte metálica de Carvalhaes.....	22 metros
A ponte metálica de Assureira (em tres tramos).....	72 metros
A ponte metálica de Azibo.....	20 metros
A ponte metálica de Remisquedo (em tres tramos).....	91 metros
A ponte metálica de Rebordãos.....	15 metros
A ponte metálica de Fervença.....	20 metros

e os tunneis de :

Mirandella.....	120 metros
Arufe.....	155 metros
Remisquedo.....	130 metros
Sortes.....	20 metros

O projecto definitivo d'este caminho de ferro e das suas obras d'arte mais importantes, assim como a direcção técnica superior dos trabalhos da construção, devem-se ao distinto e habil engenheiro Manuel Francisco da Costa Serrão, que d'elles se desempenhou com a sua habitual proficiencia.

A linha foi inaugurada até Bragança no dia 1 de dezembro, dia de regosijo e festa para os brigantinos que assim veem realizado o seu sonho de tantos annos.

Lisboa, dezembro de 1906.

M. B.

A propósito do Cincocentenario

Synopse dos directores do Caminho de ferro do Leste e Norte

III

(Continuação)

No ininterrupto serviço de modificação do material circulante se ocupava noute e dia o engenheiro Albaret, simultaneamente com o da construção do edificio para as novas officinas, o que só pode ser bem apreciado por quem saiba avaliar as exigencias d'essa construção, energicamente feitas pelos engenheiros D. Eusebio Page e João Evangelista, e que por tal forma tornavam violento o trabalho que só o mais acrisolado zelo e dedicação de chefes e operarios o poderam corajosamente vencer.

Encontrou, como já tivemos occasião de expor, o engenheiro Albaret valioso auxilio na cooperação verdadeiramente dedicada de Carlos Ethur — o *Mestre Carlos* — que, versado no idioma francez e dotado de inteligencia e vocação natural, assimilava facilmente as indicações do chefe, e, cordealmente estimado pelo pessoal operario, tornava perfeitamente executadas essas instruções recebidas e pontualmente transmittidas.

No serviço de tracção haviam sido conservados, como instructores do pessoal de machinas, em que elles mesmos tomavam parte activa como machinistas, 3 operarios inglezes: Pilkington, pae e filho e Frank Gobbling, o mais novo, activo e zeloso no serviço. Os dois Pilkington tiveram de deixar o serviço da empresa, ficando nelle o sympathico Gobbling, que, pouco depois de vir para Portugal, casou com uma formosa filha d'um feitor da Companhia das Lezírias em Villa Franca, tornando-se um verdadeiro apaixonado de Portugal, onde ainda não ha muitos annos falleceu, sempre ao serviço do caminho de ferro, e sem nunca deixar de merecer a estima dos seus chefes pelos bons serviços que prestou.

Os machinistas primitivos, quer do serviço de construção quer do da exploração, eram sumariamente formados, tomando Carlos Ethur ou Frank Gobbling para seus fogueiros os primeiros trabalhadores campesinos que voluntariamente se prestavam para aquelle serviço.

A permanencia junto dos mestres dava-lhes o conhecimento do funcionamento da locomotiva, e os mais aptos e de provada experiência ascendiam a machinistas do serviço de construção e d'este passavam ao da exploração.

As locomotivas, além de já velhas quando importadas, ainda estavam bem longe da perfeição a que actualmente chegaram e de que certamente ainda não atingiram o maximum de aperfeiçoamento.

Um dos maiores inconvenientes d'essas locomotivas era o da alimentação d'agua, por não ser até então conhecido o apparelho Giffard, e ter essa alimentação das caldeiras de fazer-se por bomba aspirante do tender, movida pela roda motriz, o que, com pessoal inexpe-

riente: trazia graves inconvenientes e transtornos na regularidade do serviço ferroviário.

Desejando deixar aqui consignada a justa homenagem devida á memoria dos que empregaram os seus mais dedicados esforços de trabalho na realização do grande empreendimento de que o paiz, desde que foi estabelecido, auferiu e está auferindo os mais beneficos resultados, empenhamo-nos em fazer conhecidos nomes de verdadeiros benemeritos, muitos dos quaes, pela sua modesta posição, teem direito a reconhecimento e gratidão pelos relevantes serviços que prestaram e a que consagraram o melhor de suas vidas.

A' frente d'esses benemeritos devemos, com justiça, mencionar a assidua, cordealmente interessada e *gratuita* inspecção que, em muitas visitas de surpresa, os trabalhos de construcção recebiam com a honrosa presença de Sua Majestade o saudoso Rei D. Pedro V, quando Príncipe Real e mesmo já quando Rei.

Sua Majestade, acompanhado quasi sempre do seu ajudante de campo, o general José Feliciano da Silva Costa, antigo director (cremos mesmo ter sido o primeiro) da Escola Polytechnica, durante a época do inicio da construcção, tomava logar numa zorra ou num vagon de aterros e, impellido por trabalhadores a quem generosamente gratificava, dirigia-se ao local dos trabalhos e ali, do engenheiro, e quando este ausente, do capataz e ainda mesmo até dos simples trabalhadores, inquiria sobre os novos meios empregados nas obras, que pela primeira vez se executavam no paiz com adopção de sistema diferente do anteriormente usado.

Dos escombros dos desaterros colhia exemplares de fosseis que ali apareciam em abundancia, especialmente dentes de «squalium» de dimensões notaveis.

Algumas vezes originavam-se varias discussões tecnicas entre o «inspector», como os operarios designavam o regio visitante, e os engenheiros Gromicho Couceiro e José Victorino Damazio, frequentador assíduo das obras, e o sabio ajudante de campo José Feliciano da Silva Costa, o que constituia verdadeira conferencia científica em que S. M. evidenciava a sua vasta ilustração aliada ao desejo de estudo de applicação pratica.

A's visitas a Xabregas succediam-se as a Sacavem, sempre com o mesmo animo de investigação.

Não é, pois, sem razão que incluimos o nome de S. M. El-Rei D. Pedro V no numero dos incognitos cooperadores effectivos que tomaram parte na execução do sistema ferroviário em Portugal, e que, como tal, tem direito a serem mencionados entre os até agora anônimos, na pessoal e directa coadjuvação para o futuro exito da obra de que Portugal aufera o goso.

Identificára-se S. M. por tal forma, como directo colaborador na execução, tão geralmente almejada, do primeiro caminho de ferro em Portugal, que, como pertencendo á corporação dirigente, antes da abertura á circulação publica do troço de Lisboa ao Carregado, tomou S. M. o fazer um convite pessoal para uma excursão de recreio, de familia, de Lisboa a Villa Franca, em tempo em que alli grassava com intensidade o flagello do cholera-morbus, alliando á agradável passeiata campestre o exemplo de coragem em não temer o perigo, que S. M. bem provou depois nunca temer.

Compunha-se o acompanhamento de S. M. El-Rei D. Fernando, de SS. AA. o ainda Infante D. Luiz e seus irmãos D. João e D. Augusto, e membros da corte do serviço de cada um dos augustos excursionistas, sendo o general Silva e Costa e o duque da Terceira os chefes da comitiva.

Os membros da administração, visconde de Orta, Paiva Pereira da Silva e marquez de Ficalho, resolvem fazer as honras a S. M. acompanhando-o na excursão.

O então director F. Wattier, considerando-se em interinidade de funções proximo a deixá-las, não tomou parte na festa que considerou extemporanea.

O chefe d'exploração mr. Doublet, sob a impressão de muitas contrariedades que incompetentes ambiciosos lhe oppunham, e receiando com razão algum dissabor, limitou-se a dar as ordens necessarias para o bom exito da viagem.

Questões de mera intriga interna em conquista de car-

gos superiores na futura administração, tinham afastado da direcção technica da exploração, ainda não em vigor, os caracteres respeitaveis de João Chrysostomo e Simões Margiochi.

Sem pessoa habilitada para o cargo de engenheiro de material e tracção, este importante serviço era desempenhado por simples machinistas do serviço de construção, um inglez, outro francez, que mutuamente se odiavam e contrariavam.

Os fiscaes do Governo, Gromicho Couceiro e Sousa Brandão faziam todos os esforços por harmonizar este anarchico estado de cousas, até que, como se esperava, tudo entrasse na ordem regular pelo definitivo contrato em via de ultimação.

Por não estar ainda concluido o aterro sobre o rio de Sacavem, a comunicação entre Lisboa e Villa Franca, tinha ali interrupção que obrigava a fazer um comboio de Lisboa a Sacavem trasbordando-se os visitantes para outro, formado além do ponto interceptado.

O serviço do telegrapho ainda não estava estabelecido, e as comunicações eram feitas por guardas da linha estacionados a curta distancia uns dos outros.

O marquez de Ficalho e o director, conhecendo este mau estado, mas não querendo contrariar El-Rei, encarregaram um antigo empregado superior, alheio a todo o elemento em desharmonia, de acompanhar o comboio e com os engenheiros fiscaes do Governo diligenciaram levar a bom termo o passeio de Sua Majestade.

A maior satisfação manifestava Sua Majestade aos seus convidados, indicando-lhes os pontos em que os trabalhos eram mais difíceis e que conhecia pelas ameudas visitas que fazia.

Além das machinas destinadas a rebocar os comboios para serviço das quaes fôra escolhido o machinista Pilkington filho, estava ordenado que houvesse outras duas accesas, uma em Lisboa e outra em Sacavem para serem empregadas no caso de avaria de alguma da dos comboios.

Ao passar em Sacavem e enquanto Sua Majestade explicava aos seus convidados a dificuldade em vencer a solidez do aterro sobre o rio, notou o agente superior estar apagada a machina de reserva que devia estar accesa e, sabendo do machinista, que não havia recebido ordem para a ter accesa, ordenou-lhe que desde logo a tivesse em estado de poder substituir a que ia rebocando o comboio caso esta soffresse avaria.

Effectuado o trasbordo e posto o comboio em andamento tomaram logar no tender da machina os engenheiros Gromicho Couceiro, Sousa Brandão e o sr. Miguel Queriol, já então empregado superior, encarregado pela Direcção de superintender no serviço da excursão.

Deve notar-se que apezar de bons desejos a parte pratica dos serviços ferroviarios era completamente ignorada no paiz, e por isso iam todos, os que tomavam logar no comboio, á mercê dos conhecimentos do machinista.

Sem empregar grande velocidade passada a estação da Povoa de Santa Iria, e proximo a Alverca, um forte estampido produzido no interior da caldeira da locomotiva e seguido de copiosa nuvem de vapor envolveu todos os que ocupavam logares no tender.

O panico natural apoderou-se do engenheiro Sousa Brandão que diligenciava saltar para a via, quando ainda a machina, apezar de fechado o regulador e apertados os freios continuava avançando.

O empregado superior da Companhia, opondo-se a que Sousa Brandão saltasse para a via, luctando para o segurar, partiu o vidro do nível d'agua da caldeira, que, expellindo-lhe um forte jacto de vapor sobre os olhos, o fez crer que a cegueira havia sido a consequencia da sua dedicação.

Invertidos os papeis foi Sousa Brandão quem fez apeiar do tender o que todos julgavam cego e a quem El-Rei D. Pedro com o carinho mais affectuoso animava e diligenciava restabelecer.

Animado por tão manifesto interesse o restabelecido recorrendo á sua energia, ordenou ao arvorado em conductor do comboio, para, sem mais detenção, ir a Alverca alugar ou mesmo comprar um cavallo e fazer

com que a machina que ali se achava viesse substituir a avariada.

No entretanto assegurando o machinista que esperava reparar a avaria todos os visitantes se distraíam contemplando a paisagem.

Aproximava-se o fim da tarde e El-Rei D. Fernando cansado de esperar e não confiando na reparação da machina, despediu-se da comitiva e acompanhado de Gromicho Couceiro poz-se a caminho de Lisboa, cantarolando alegremente.

(Continua).

NOTAS DE VIAGEM

VII

O Cantal — De Murat ao Puy Mary — Lioran. — Vic-sur-Cère. — Aurillac.

Em luxuosos albuns, em numerosos guias e folhetos ilustrados proclama a França a sumptuosidade, a riqueza d'ornamentações artisticas dos seus velhos castellos e palacios que impressionam pela robustez das suas torres, pelo arrojo da sua construção severa, grandiosa como a vida faustosa que essas paredes emolduraram, dos tempos dos grandes poderes senhoriaes; admiraveis hoje, em geral, no seu exterior como no interior pelos valiosos museos que encerram, outros pelas recordações historicas que reproduzem.

Quando se trata do Auvergne e do Cantal, os proclamadores das suas bellesas não tem que recorrer á historia da politica nem á da arte — basta-lhes falar da natureza; não precisam recordar os grandes combates ou os faustos bailes; basta que deem a nota suave, melodiosa do viver, da doce tristes campesina nos habitantes, casando-se com a grandiosidade do aspecto da montanha, como um canto de ave entre a floresta espessa.

Tambem ali houve combates; luctas sangrentas que a historia militar assignala, mas de que só ella ficou a registar a recordação; outras luctas mais violentas se deram e essas são as que nos impressionam ao percorrer aquellas paragens: a lucta da natureza, a revolução do solo, o grande labutar dos vulcões que se abrem e dos que se extinguem, apparentemente, recolhendo-se ás entradas da terra; a obra gigantesca do deslocamento de montanhas sob a influencia dos gases subterraneos, a prodigiosa transformação do solo, na repetida evolução das forças herculeas, subterraneas.

O viajante sente-se ali num mundo novo, isolado do bulício das cidades — porque as cidades são calmas — longe dos brilhantes attractivos dos centros de movimento — porque movimento não ha, porque não ha ruido.

A placidez por toda a parte como que a convidar-nos á contemplação d'aqueles magestosos colossos mudos, d'aqueles profundos e ensombrados valles.

Para bem se apreciar este aspecto grandioso e nobre da grande cadeia de montes ha que tomar um trem em Murat para ir ao *Puy-Mary* — isto é ao extinto vulcão que lhe fica a oeste, centro d'um enorme grupo de outros vulcões que fórmam um conjunto admiravel, unico.

O trem (que se aluga por uns 25 francos, sejamos praticos) deve levar-nos até o *Pas de Peyrol*, 23 kilómetros de distancia, mas os cocheiros, para assegurarem o descanso e abrigo na pequena cabana do cantoneiro que fica dois kilómetros á quem consideram finda a viagem ali, fazendo-nos andar dois kilómetros a pé, como preparativo, nada confortavel, para a subida de 200 metros a que temos que elevarnos pela montanha. Ha, portanto, que explicar bem, á saída, que o carro tem que levar-nos até o *Peyrol*, e não só ao *Eylac*.

O caminho é delicioso, sempre em subida e sobre valles cobertos de florestas. Partir cedo.

Chegado ao extremo e encommendado o almoço para a volta, ao passar pela casa do cantoneiro, se o trem nos leva até o fim ahi nos defrontamos com o trabalho

a que vamos sujeitar o corpo para nos elevarmos ao cume do *Puy*.

Estamos a 1.582 metros, e temos que subir até 1.787, isto é 202 metros, por uma simples aresta da montanha sem espaço para mais d'uma pessoa. Para os arrojados alpinistas a subida faz-se de passeio; mas nem todos o sendo, muitos ha que não evitam uns momentos de hesitação antes de se arriscarem ao caminho.

Não obstante, hesitantes ou não, raros desistem, e mal fazem os que não empreendem a algo perigosa ascensão, porque a impressão, lá do alto, bem compensa toda a fadiga e o risco da subida... e da descida.

Admiravel aquella reunião de vulcões extintos bem reconheciveis pelos seus oito cones gigantescos que se elevam em volta do centro em que nós achamos; esplendido o panorama d'aqueles profundos valles em que a luz do sol dá todas as tonificações ao tapete de verdura que os cobre, sobre o qual numerosos rebanhos de vaccas pastam.

Uma hora e meia bastam para subida, contemplação e descida, e tendo o carro retrocedido a abrigar-se, facil é fazer a pé os dois kilómetros que nos separam do almoço.

Este é, como dissémos, na pequena cabana do guarda, meza modesta já se vê, mas extremamente limpa e cosinha bem preparada. Admira-nos a apresentação da omeleta bem feita, a fatia de carne bem assadu, e sobre-tudo encanta-nos o bom e familiar modo da dona da casa, madame Canis.

Por este processo o cantoneiro faz fortuna e em breve estamos certos de que no logar da pequena casa se elevará um bom hotel, o *Hotel Canis ou du Cantonier*.

Voltemos, pois, a Murat para seguir em caminho de ferro á estação seguinte se quizermos passar um dia no Lioran. A parte da linha é muito interessante em obras d'arte e bellos panoramas, gargantas profundas, pequenas torrentes que marulham lá no fundo, e no alto os *Puys* gigantescos que vimos de perto.

O Lioran serve de ponto de repouso e de consolo ao corpo, tendo-se tomado aposento no bello hotel que a companhia d'Orleans ali construiu, de propósito para promover as excursões ao Cantal, cujo centro aquella localidade é.

O troço de linha que se segue é muito semeado de importantes trabalhos, começando pelo grande tunnel de 2 kilómetros, dentro do qual a linha atinge o seu ponto culminante, 1.159 metros descendo depois o lindo valle do Cère, sobre varios viaductos e por fortes rampas de 30 millimetros.

Mais além, em Vic-sur-Cère outro hotel identico nos oferece o seu conforto, com certo luxo d'accommodações. E, não obstante, não se pense que os preços são exagerados: uma noite custa 2 fr. 50 ou seja 460 réis, um almoço 3 fr. 50 ou 650 réis; um jantar, com vinho, 4,50 fr. ou 830 réis.

Uma paragem, de um dia que seja, em Vic é muito recomendavel.

Além d'esta estação os horizontes começam a ser mais vastos, e por fim atravessando um soberbo viaducto de pedra, em curva, paramos em Aurillac, uma cidade de 16.000 habitantes, num valle pittoresco.

Ahi temos bellos passeios, alguns edifícios antigos, a estatua do papa Silvestre II o inventor da pendula, um pequeno museo e a curiosidade das industrias locaes, antigamente a latoaria, hoje o guarda-chuva e os sóccos, bem justificadas numa terra em que, repentinamente, um bello dia de sol se dissolve em chuva torrencial, descendo a temperatura de 18 ou 20 a 4 ou zero.

E' um paiz de bronchites de que o viajante se previne bebendo, á mesa do hotel (muito bom, o *Bordeaux*) aguas mineraes com fartura.

Seguindo a nossa derrota tomaremos a linha que vae a Eygurande, e ahi passamos á que serve Laqueuille, onde segunda vez trasbordamos para o ramal de Mont-Dore.

A primeira d'estas atravessa um paiz accidentado que obrigou a linha ferrea a prodigios d'arte para atravessar profundos valles e perfurar repetidas elevações.

Nada menos de 28 tunneis e 21 viaductos e pontes

(salvo erro) num percurso de 170 kilometros, para rodear o macisso do Cantal.

Além de Eygurande até a 2.ª estação, o pittoresco da linha continua, e desde Laqueuille o valle da Dordogne offerece-nos tambem bellos pontos de vista.

A breve trecho, 36 kilometros, estamos em Mont-Dore, a afamada estação thermal de que fallaremos a seguir.

PARTÉ FINANÇEIRÀ

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Obrigações de 1.º grau

São prevêdos os srs. obrigacionistas de que a data de 2 de janeiro de 1907 inclusivé, será pago o coupon, ouro, do 2.º semestre de 1906 das obrigações privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

— pela apresentação do coupon n.º 26 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon frs. 7,08 líquidos em França.

— pela apresentação do coupon n.º 26 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 4 %, recebendo por cada coupon frs. 9,47 líquidos de impostos em França.

— pela apresentação do coupon n.º 23 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % primeira série, 1886 (Beira Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon 6 marcos.

— pela apresentação do coupon n.º 22 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % (segunda e terceira séries) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo tipo, e recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 2 de janeiro de 1907 inclusivé, em Lisboa na sede da Companhia, todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 2 da tarde, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez em virtude do disposto no art.º 5.º da lei de 29 de julho de 1899, publicada no «Diario do Governo» n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

O pagamento em França, Inglaterra, Alemanha e Belgica será realizado nos termos acima, desde a mesma data nos cofres dos correspondentes da Companhia Real de acordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, em 15 de dezembro de 1906. O Presidente do Conselho de Administração, *Victorino Vaz Junior*.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Através de Africa

Sorteio de obrigações

Faço publico que no dia 21 do corrente, pelas doze horas da manhã, na sede da companhia, á Rua de Bellomonte n.º 49, se procederá ao sorteio das obrigações a amortizar d'esta companhia.

Porto, 12 de dezembro de 1906.—Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de Africa, o Presidente do Conselho de Administração, *Joaquim Domingos Ferreira Cardoso*.

Companhia do caminho de ferro de Guimarães

Sorteio de obrigações

Em cumprimento do § 5.º do artigo 6.º dos estatutos, faço publico que no dia 20 do corrente mez, pelas 2 horas da tarde, na sede d'esta Companhia, á rua de Cedofeita, 291, se procederá, com assistencia do Conselho Fiscal ao sorteio das obrigações a amortizar no corrente anno.

Porto, 11 de dezembro de 1906. Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães—O Gerente, *Antonio Reis Porto*.

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Nos termos dos estatutos, se annuncia que no dia 15 de dezembro, pela uma hora de tarde, se procederá na sede da companhia,

rua de S. Nicolau, n.º 88, 1.º, ao sorteio das obrigações da série «Mirandella-Bragança», que têm de ser amortizadas em harmonia com a respectiva tabella.

Lisboa, 10 de dezembro de 1906. O director de serviço, *Manuel Maria de Oliveira Bello*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de dezembro de 1906

Continua sem solução a questão vinícola em que há bastante tempo se debate o paiz.

O conflito de interesses entre as diversas regiões do paiz tem oposto, é certo, gravíssimas dificuldades a que se leve a bom termo e a contento geral um assunto da maior importancia e que tão de perto interessa á economia e prosperidade da nação.

Mas é precisamente na resolução das grandes crises nacionaes que em todos os tempos se tem revelado os grandes estadistas.

Ha tres meses que se acha aberto o parlamento e, não obstante as esperanças que os interessados punham na iniciativa do governo, em virtude das declarações contidas no seu programma, é certo que a questão vinícola continua no mesmo pé e quasi não resta dúvida de que a presente sessão legislativa se encerrará sem que as camaras se ocupem do estudo de tão grave problema, cuja solução fica assim mais uma vez addiada, com prejuízo manifesto do mais importante ramo da actividade do paiz: a industria agrícola.

E tanto mais para lastimar é o facto quanto é certo que as questões politicas tem ocupado a atenção dos representantes do paiz, de preferencia ás questões economicas e financeiras. E assim é que a sessão legislativa vae terminar sem que as camaras tenham discutido o orçamento geral do Estado, lei de meios, carreiras de navegação, pautas, abolição de passaportes, crise vinícola, etc.

E' de notar, além d'isso, que, ao passo que não chegou a entrar em discussão nem o orçamento nem a lei de meios, já mereceram approvação de uma ou das duas camaras projectos de que resultam importantes augmentos de despesa, sem que por contra-partida se tenha de antemão criado novas fontes de receita.

Temos a certeza de que o culpado d'estas anomalias não é o sr. ministro da fazenda, a quem, pelo seu espirito ponderado e gravidade dos seus actos, todos prestam homenagem. A culpa é sem dúvida da politica, que, pelo visto, continua a ser a causadora dos nossos prejuízos moraes e materiaes.

*

A grande tensão monetaria que ultimamente se tinha manifestado nos nossos mercados e que sensivelmente se tem modificado, graças á acção acertada e opportuna dos nossos estabelecimentos de credito e casas bancarias, entrou definitivamente no seu período de declinação.

Satisfeitas todas as necessidades occasioaes do commercio para a compra de trigos, aguardentes e vinhos, a affluencia dos descontos normalizou-se, sendo de prevêr que não haverá dificuldades nas liquidações do fim do anno.

O mercado cambial tem estado movimentado. As necessidades da praça são satisfeitas com facilidade, tendo os preços das principaes divisas obtido uma ligeira melhoria.

Pelo que respeita ao mercado bolsista o movimento continuou a ser diminuto, e quasi nullo em valores coloniaes, com excepção das acções das companhias da Ilha do Príncipe e de Agricultura Colonial, que tiveram procura, animando-se as respectivas cotações, que mostram tendencia para subirem. Este facto foi devido á elevação do preço do cacau.

Os preços dos demais valores accusam pequenas oscillações. O cambio do Rio sobre Londres ficou hoje a 15 15/32. Damos a seguir as ultimas cotações cambiaes:

	EM 30 DE NOVEMBRO		EM 15 DE DEZEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	52 1/4	52 1/8	52 3/8	52 1/4
" 90 d.v.....	53 1/16	—	53 1/8	—
Paris cheque.....	545	547	544	546
Berlim "	223 1/2	224 1/2	223 1/2	224 1/2
Amsterdam cheque.....	378	380	378	380
Madrid cheque.....	830	835	830	835

A. C.

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóes

Caminho de ferro de Benguela

Realizou-se no dia 24 do mez passado a assembleia geral d'esta companhia, sendo aprovado, sem discussão, o relatorio do conselho de administração.

Este relatorio, que é o 2.º do exercicio, relata todos os factos do periodo a que se refere, o anno civil de 1905 como os que se deram no anno corrente, até a data da sua conclusão.

A primeira, e boa, noticia que elle nos dá é de se acharrem removidas todas as difficuldades e de que a construcção da linha do Lobito á fronteira correrá regularmente.

Em quanto essa construcção se vae adeantando, vão-se abrindo á exploração provisoria pequenos troços, tendo sido o primeiro de 14 kilometros, do Lobito a Catumbella, e o segundo de 24 kilometros d'este ponto a Benguela, sendo, todavia, o movimento muito insignificante.

O que se torna notavel e é justo attribuir á construcção do caminho de ferro, é o acrescimo de rendimento da alfandega de Loanda, que passou, de 95 contos em 1902 a 404 em 1905 e já a 208 no primeiro semestre do anno corrente.

Pelo que se refere ao novo porto do Lobito, teve este no anno de 1905, o primeiro da sua vida conimercial, um movimento de 39 embarcações, medindo 79.000 toneladas, e o valor de 1.374 contos, e no primeiro semestre do anno corrente o movimento de 60 embarcações, medindo 79.584 toneladas, no valor de 765 contos.

O material circulante que a companhia tem em serviço, muito embora a linha não esteja em exploração, compõe-se de 6 locomotivas, 4 carruagens de passageiros, 6 «fourgons», 2 vagons-cisternas, 20 vagons diversos e 22 «trollies», e já estão encommendadas 2 locomotivas-tenders, uma carruagem grande de corredor lateral para passageiros, 20 vagons grandes, 1 «fourgon», 6 «trollies», 2 «tenders» para locomotivas e diversas machinas e material.

Brevemente nos occuparemos, em artigo especial, com as illustrações necessarias, d'esta importantissima linha que medirá a extensão de 1.400 kilometros.



Distincção á nossa "Gazeta"

Com muita satisfação e certa surpresa recebemos de Liège o diploma e medalha de prata conferida ao nosso jornal, na exposição que ali se realizou no anno passado.

Por tal fórmula nos havíamos desinteressado do nosso concurso áquella exposição, limitando-nos a enviar um volume da nossa collecção, sem instalação especial, sem um pedido, sem a menor recommendação, que chegou a surpreender-nos que fosse distinguida a nossa revista com tanto apreço pelo respectivo jury composto dos mais distintos engenheiros da Belgica, o paiz por excellencia dos caminhos de ferro.

Mais nos lisongeia, pois, o resultado obtido visto que o jury, absolutamente livre de qualquer recommendação, nos distinguiu o trabalho util e valioso de quantos teem collaborado neste jornal.



Publicações recebidas

Viagens á Terra Santa. Dos srs. Ernst George, sucessores, recebemos um elegante volumesinho lindamente cartonado, encerrando um programma de viagens á Syria e á Palestina, com diferentes itinerarios, e conforme o numero de dias que se quizer empregar na viagem.

E' um bom serviço prestado aos «touristes».

Agradecemos a offerta.

L'Ingegneria ferroviaria Recebemos a visita d'este nosso collega, que se publica em Roma, e é uma das publicações periodicas mais consideradas na especialidade.

Agradecemos.

Brinde do «Diario de Noticias». Como de costume, em fim do anno, publicou este nosso querido collega o seu luxuoso numero

extraordinario, album de primores litterarios, de bellos exemplares de execução chromotypographica da typographia do *Commercio do Porto* e, como complemento indispensavel, manifestação eloquente da enorme publicidade d'aquella folha em uma grandiosa secção d'annuncios, não só bem disposta e vistosamente impressa, como referindo-se a muitos dos principaes estabelecimentos commerciaes e industriaes de Lisboa, Porto, provincias e mesmo do estrangeiro. E dizemos complemento porque é esta secção de publicidade, que se estende por 36 grandes paginas, que faz que a publicação de um numero assim luxuoso e portanto d'um elevado custo seja possivel.

A parte litteraria e artistica, constando de 16 paginas é como dissémos primorosa e consta de:

Capa illustrada: *Guerreiro antigo*, aguarella de Casanova; texto: *Phantasia*, Dr. Gonçalves Coelho; *Japonezimos*, conto de Wenceslau de Moraes, illustrações de um artista japonez; *Varina*, poesia do dr. Alfredo da Cunha, illustração do professor José de Brito; *Natal*, conto de Julio Brandão, illustrações de Roque Gameiro, com um quadro *hors text*, para ser emoldurado; *Romaria*, poesia de Guerra Junqueiro, decoração do estatuário Teixeira Lopes; *Os dois amigos*, cliché photographico de Ferreira de Lima, similigravura do *Commercio do Porto*; *Bemaventurança*, narrativa de Augusto de Lacerda, illustrações de Julio Costa; *Melancolia*, musica de Luiz Costa, illustração de Manoel de Macedo; *A machina*, poesia de Afonso Lopes Vieira, illustração de Pinho e Costa; e *De como as apparencias illudem*, caricaturas de Manoel Gustavo.

Le Touriste.—Recebemos o numero correspondente ao mez de novembro d'esta interessante revista, cujo progresso de mez para mez, mais se vae affirmando.

Neste ultimo numero, além dos interessantes artigos que insere, destacam-se duas artisticas photogravuras de pagina, reconstituindo scenas da vida no Alcaçar de Alhambra, durante o dominio musulmano

Com explendidas photographias obtidas no interior de Alhambra, propõe-se *Le Touriste* editar um numero de luxo, sob a direcção do eminente pintor Muñoz Lucena, que será posto á venda por todo o mez corrente.

Almanach Bertrand para 1907.—Mais uma vez a casa editora José Bastos, na rua Garrett, antiga casa Bertrand, publica o seu almanach

O de 1907, agora publicado, vem mais uma vez afirmar os creditos d'aquella casa. Como os dos annos anteriores, e este é já o oitavo, vem recheiado de leitura interessantissima, que nos prende a atenção por umas poucas de horas.

Anedoctas, artigos scientificos, notícias instructivas, problemas, quebra-cabeças, poesias, de tudo se encontra no interessante lirrinho, intercalado por centenas de gravuras.

Agradecemos o exemplar recebido.

Automobilismo

Lisboa

Agora que na capital são já bastantes os automoveis que a toda a hora circulam pelas ruas, era conveniente que a Camara Municipal providenciasse para evitar o cheiro nauseabundo que muitos d'aquelles vehiculos produzem.

A municipalidade de Paris ha muito que por meio de uma postura providenciou nesse sentido, impondo uma multa aos proprietarios de automoveis que empestem as ruas com o mau cheiro insoffrivel dos gazes produzidos pela gazolina, de que os automobilistas mosfam porque não o soffrem, mas que incommodam horrivelmente os transeuntes.

Coimbra

Inauguraram-se no dia 7 do corrente, em Coimbra, as carreiras de omnibus-automoveis para transporte de passageiros.

Os carros, d'uma solidez e elegancia incomparaveis, circulam continuamente e sempre com o maximo da lotação.

Muita gente, que os viu na rua logo de manhã, apos-tava que não subiriam as ingremes calçadas da cidade, cuja inclinação é em certos pontos de 14 por cento.

Os omnibus, porém, teem subido sempre com a maior facilidade, algumas vezes com 25 pessoas embora a lotação seja de 18.

Allemanha

Em Berlim vae dentro em pouco ser installada uma *garage* que excederá em luxo e acertada disposição tudo o que até hoje tem apparecido de melhor.

Occupará o edifício a superfície de 8.000 metros e terá cinco andares. Terá compartimentos separados para 160 carruagens, além de um grande recinto para as carruagens que sejam recolhidas por pouco tempo.

O primeiro andar será ocupado pelas officinas de produção; os segundo, terceiro e quarto serão ocupados pelas officinas de reparação; no quinto ficará installada uma exposição de automóveis para venda, tanto novos, como em segunda mão.

Estados Unidos

Edison terminou já os seus trabalhos acerca dos acumuladores para automóveis, problema que ha muito tempo vinha ocupando a atenção do eminent electricista.

Com o accumulador inventado por Edison pôde-se fazer percorrer um automóvel de passeio 150 milhas, com a velocidade de 20 milhas á hora.

Este accumulador produz uma notável economia no funcionamento de qualquer automóvel a que se applique.

Affirma o celebre inventor que um automóvel para a distribuição de artigos, como por exemplo, o dos grandes armazens, que tenha d'aquelles accumuladores faz uma economia de 58 por cento sobre a sustentação de um cavalo.

A especialidade a que Edison se tem dedicado são os automóveis para usos commerciaes. Como resultado das suas investigações Edison anunciou que pôde fazer andar um automóvel carregado com duas toneladas, com a velocidade de trinta e tres milhas por hora.

E' facil de compreender a utilidade prática d'este invento pela economia de tempo e de dinheiro.

Desde o principio do mez passado que Edison obteve o ultimo aperfeiçoamento do seu accumulador. Está agora tratando de montar uma fabrica em Orange, Estado de Nova Jersey, a qual dará trabalho a centenares de operarios, para a produção dos seus accumuladores. O edifício é de tres andares, ocupando 180 metros de frente e 18 de largura.

Conferencia sobre a linha de Benguela

Realizou-se no dia 10 do corrente, na sala «Algarve» da Sociedade de Geographia, uma interessante conferencia acerca do caminho de ferro de Benguela a Katanga.

O conferente, um official do ultramar, sr. Augusto Leão, analysou o projecto entre Benguela e Caconda, do sr. Eduardo Villaça, adoptado para a primeira secção. Descreveu depois o traçado, dividindo-o em tres partes: a zona da costa, o caminho para o planalto e o planalto; deu esclarecimentos sobre a ponte de Catumbella, a que se deu o nome de «Luiz Filipe», e que constitue uma obra de arte importante; e enumerou as dificuldades que se deram para a condução das peças metálicas, tendo sido usados tres meios de transporte: os bois, as mulas e os burros.

Descreveu depois outra ponte construída sobre o rio Caraco, com 103 metros de extensão e 9 vãos, e ocupou-se do aproveitamento da estrada entre Benguela e Catumbella do antigo e do actual projecto; da construção dos aterros e viaductos; do abandono de Caconda pelo novo traçado; dos trabalhadores e do problema do trabalho para a construção; da importação dos trabalhadores da Costa da Mina e do Congo, etc.

Celebrou com grande entusiasmo a ligação do caminho de ferro com o da Katanga e das suas comunicações com a linha do Cabo ao Cairo, com a rede da Rhodesia e da Africa do Sul e com a via directa para a Beira e até para a Australia.

O conferente terminou anunciando a formação de uma companhia para a construção do caminho de ferro da Katanga e ligação com a rede da Rhodesia, companhia que realiza um capital de 36.000 contos, e estabeleceu a sua extensão comparada á rede de Portugal,

pessoal a empregar e condições dos mercados europeus no presente momento.

A conferencia foi acompanhada de projecções luminosas reproduzindo varios pontos da linha, obras de arte, plantas, projectos, etc.

Tracção electrica

Lisboa

Confirma-se a noticia de que a direcção e o conselho fiscal da Companhia dos Ascensores resolveram proceder á transformação do actual sistema de tracção da sua rede, adoptando a electricidade como força motriz. Mais determinaram construir as novas linhas a que tem direito pelo seu contrato com a Camara Municipal, começando com a que vae pela rua e Praça da Alegria á Praça do Príncipe Real, e pela rua da Conceição da Glória e Largo das Taipas á rua de D. Pedro V. Em seguida construir-se-hão as linhas da calçada do Carmo e do Duque, e a do Poço dos Negros, Esperança e Quelhas.

Almada

Foram negadas pelo ministerio do reino, por inaceitáveis as bases ou condições para o exclusivo da viação electrica nas ruas, estradas, caminhos ou terras do concelho de Almada, cuja concessão fôra feita por deliberação da respectiva camara, de 3 de outubro findo, a Charles Frederik Bamford, engenheiro do Instituto Civil de Londres, e outros, ficando a approvação á mesma deliberação, por isso, considerada de nenhum efeito.

Espanha

Começaram os trabalhos preparatorios para a construção do tremvia de Pamplona a Languesa, por Avir.

Italia

Foi feito o pedido de concessão de uma linha de tremvias, por electricidade, entre Mestre e Mizano, atravessando Chiriguago e Spinea.

*

Está sendo estudada uma linha electrica ligando Roma com o mar. O traçado segue quanto possível o curso do Tibre, aproximando-se do mar em Ostia e terminando na praia Laurentina.

Grecia

Á rede de tremvias da capital grega vae ser applicada a tracção electrica, estando já tudo preparado para se fazer a substituição sem prejuizo de maior para o serviço.

LINHAS PORTUGUEZAS

Louzã.—E' hoje inaugurada esta linha, cuja abertura ha tempos vinha sendo anunciada...

Os povos interessados com o novo caminho de ferro preparam festejos para celebrar o acontecimento.

Companhia Real.—Para o serviço dos comboios correios da linha do Norte e da Beira Baixa, mandou esta Companhia fabricar nas suas officinas umas bellas carruagens que dão honra aos operarios que nellas trabalharam e que, seja dito de passagem, são todos portugueses e discípulos de mestres portugueses.

A carruagem de 1.ª classe destinada aos comboios correios da linha do Norte é dividida em 6 compartimentos, com 50 lugares de lotação e corredor lateral, tendo ao centro o lavabo e water-closet. Cada compartimento tem uma porta de saída para qualquer dos lados.

A mixta, 1.ª e 2.ª classes, destinada aos correios da Beira Baixa, tem comunicação entre os compartimentos por um corredor lateral, e comporta 32 lugares, tendo tambem water-closet e lavabo.

No parlamento. — Foi pedida pelo deputado José Simeões d'Oliveira Martins copia do requerimento em que a Companhia Nacional de Caminhos de ferro pediu autorização para modificar os seus estatutos.

Ao mesmo deputado foi também, a seu pedido, enviada copia do officio da Direcção Geral da Thesouraria, acompanhada da nota das importâncias pagas á Companhia Nacional de Caminhos de ferro, como garantia de juro das linhas de Santa Comba-Dão a Vizeu.

Swazilandia. — Continuam com notável incremento os trabalhos de construção da linha forrea de Swazilandia, ligando Lourenço Marques a Pretoria.

A ponte provisória sobre o rio Umbeluzi está já lançada, tendo sido encomendada á casa Villebrack o fornecimento da ponte definitiva, por ter apresentado a proposta mais vantajosa no concurso ha pouco aberto.

Neste momento volta a levantar-se a campanha contra esta linha, devido ao decrescimento que vae havendo nas receitas dos caminhos de ferro do Cabo e Natal.

Só nas primeiras tres semanas do setembro os caminhos de ferro do Natal tiveram um decrescimento de rendimento de 20.093 libras, e no Cabo só na terceira semana do mesmo mez uma diminuição de 11.699 libras.

Benguela. — Vae ser dado grande desenvolvimento aos trabalhos de construção da nova linha, para o que a companhia está já habilitada com os necessarios recursos.

Mossamedes. — Chegaram a Lisboa os estudos definitivos de mais 12 kilometros d'esta linha ferrea, a contar da Pedra Grande para cima.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Está já aberta ao publico a secção de Guadix a Gor, da linha Guadix-Baza.

As estações compreendidas na secção inaugurada, que mede 18 kilometros de extensão, são Gor, Hernan Valle e Guadix.

Os trabalhos no resto da linha vão muito adeantados, e o serviço começará a fazer-se em todo o percurso da linha, logo que a ponte de Gor fique reconstruída.

ITALIA

Constituiu-se uma comissão para levar á cabo a ideia da construção de uma linha de Spezia a Genova.

Vários projectos já terminados vão ser devidamente estudados pela comissão, de que fazem parte delegados das camaras municipaes cujos territorios serão atravessados pela nova linha.

RUSSIA

Na linha Bulystok-Konigsburg que atravessa a fronteira russa-hungara, começou a fabricação de apparelhos, *Beisprechrer* com que se pôde fazer circular nas linhas russas de bitola mais larga do que as hungaras as viaturas d'estas.

BRAZIL

Falla-se instantemente na construção do transcontinental brasileiro, ligando o Rio de Janeiro com o Pará.

A linha medirá 4.060 kilometros de extensão e custará aproximadamente 25.200 contos da nossa moeda.

A viagem far-se-ha em 72 horas, com a velocidade de 48 kilometros á hora.

Actualmente é feita por mar em seis dias, percorrendo os vapores 2.203 milhas, com a velocidade de 16 á hora.

ESTADOS UNIDOS

Está aberto inteiramente o tunel sob o rio Hudson ligando Nova York a Nova Jersey.

Este notável trabalho realizou-se em excellentes condições technicas. Os alinhamentos foram perfeitos. Não houve victimas nem desastres dignos de menção.

ESTADO LIVRE DO CONGO

Concluiu-se ultimamente um contrato entre o Estado Livre do Congo e uma companhia belga para a construção de uma linha ferrea desde Leopoldville até Katanga.

SENEGAL

A Administração dos caminhos de ferro de Dakar a S. Luis creou uma biblioteca volante para o seu pessoal, a fim de pro-

porcionar um recreio util e moral aos seus empregados disseminados pelas estações afastadas dos centros, longe da civilização.

Os livros são-lhes alugados mediante uma insignificante quantia.

Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração

(Continuação)

Anexo C

Desenvolvimento da conta de exploração

Mercadorias

	Grande velocidade	Pequena velocidade
De 1904-1905....	316 toneladas	21.018 toneladas
De 1905-1906....	304 "	23.054 "
Menos	12 "	Mais ... 2.036 "

Houve, pois, em mercadorias um aumento de 2.024 toneladas no peso, o que dá a percentagem de 9,48%; no rendimento houve porém uma diminuição de 11.000\$000 réis, numeros redondos, o que corresponde a uma percentagem de 4,31%.

SENHORES ACCIONISTAS:

Mais uma vez vimos dar cumprimento ao nosso estatuto, apresentando ao vosso exame e á vossa apreciação as contas do exercicio de 1905-1906.

Continua sem alteração a fazer-se a exploração da nossa linha tendo sido substituído na direcção technica o ex.^{mo} sr. Antonio Guedes Infante pelo ex.^{mo} sr. Joaquim Faustino Poças Leitão, que tem já exercido aquelle cargo e cuja competencia e zelo pelos interesses da nossa Companhia já conhecéis.

O rendimento geral da linha, que no exercicio anterior foi de 318.000\$000 réis, numeros redondos, baixou agora para 300.000\$000 réis, havendo portanto uma diferença para menos de 18.000\$000 réis. Já no anno passado tinha havido uma diferença para menos de 17.000\$000 réis em relação ao exercicio de 1903-1904.

E' verdade que no exercício actual, a maior parte d'esta diferença, 16.000\$000 réis, se deu no primeiro semestre e o resto no segundo, o que indica uma melhoria neste ultimo periodo. Mas o que é infelizmente um facto é que em ambos os semestres houve diminuição, quando, se não se dessem circunstancias anormaes, que produzem esse resultado, o aumento deveria fatalmente ser progressivo.

Eslão por um lado a fazer-se sentir as consequencias da conferencia de Bruxellas de 1899, em que, imprudente e ingenuamente, tomámos o compromisso formal de acabarmos com o consumo do alcool nas nossas possessões africanas.

O preto não dispensa por forma alguma este artigo para as suas transacções; e, desde que o enorme tributo que incide sobre o alcool, o tornou, por assim dizer, inacessivel; desde que, em resultado de tal preço, o preto deixou de receber, em troca da mercadoria que trazia, a quantidade d'aquele producto que estava habituado a receber, foi restringindo e cortando as suas relações commerciales comosco, em beneficio dos nossos vizinhos, principalmente dos belgas do Estado Independente.

Estes, menos ingenuos ou mais habéis do que nós, preparamos o ardil em que inconscientemente caímos, aproveitando em beneficio do seu commercio, que se tem desenvolvido progressivamente á custa do nosso, o ensejo que o tratado lhe forneceu, e fazendo derivar para a sua região o trafico que devia enriquecer a nossa.

E' evidente que o desinhamento do nosso commercio d'Angola se vae tornando mais sensivel d'anno para anno; e, se não se accentuou com toda a sua intensidade logo no começo da vigencia do tratado, não foi porque nós empregassemos qualquer meio para debellar o mal, mas sim pela circunstancia de ser o preto muito arreigado aos seus habitos, e não os deixar senão com grande relutancia e só quando a necessidade lh'o impõe.

Naturalmente, não encontrando elle para a permuta no nosso mercado a um preço conveniente o alcool, que é para elle producto absolutamente imprescindivel, vê-se forçado a ir procurá-lo a outra parte, aonde o preço lhe é favoravel, bem como as outras mercadorias de que carece; e pela mesma razão.

A intransigente manutenção do nosso pacto na conferencia de Bruxellas, é a condenação á morte do commercio d'Angola em prazo não muito longo, se se lhe não procurar urgente remedio, sem proveito algum para o Estado, porque o producto do imposto diminue progressiva e naturalmente á medida que o consumo desce, não se conseguindo mesmo o fim humanitario (?) que pare-

cia ter-se em vista—desviar o preto do vicio da embriaguez,—porque esse vicio é-lhe mantido pelos mesmos que comosco se comprometteram a extinguí-lo.

Outro mal, cujos efeitos se estão também principiando a sentir, e a propósito do qual vozes previdentes e conhecedoras clamam, é o da fórmula por que se faz a colheita da borracha, destruindo a planta sem se tratar da repovoação, o que, segundo opiniões auctorizadas, «produzirá a integral devastação dentro de tres ou quatro annos».

A confirmação minuciosa de todas estas indicações encontra-se no relatorio n.º 3704 de 1905 do consul inglez em Angola, Mr. Mackie, apresentado ao respectivo ministro em agosto de 1906, pag. 8 e seguintes.

E' claro que o que afecta tão intensamente a economia geral da província, não pôde deixar de afectar por igual o movimento da nossa linha, diminuindo-lhe o tráfego e, portanto, o rendimento.

Poderá suppôr-se que, desde que o Estado supre o que falta em rendimento pela subvenção, a Companhia não tem que pre-ocupar-se demasiado com o rendimento. Mas não é assim. O Estado supre até um certo limite, o calculado para ocorrer aos gastos da exploração; mas não vai além d'isso, e é indispensável ocorrer a outros encargos, tais como os da reparação e substituição de material circulante, da aquisição de material de via, não faltando na justa remuneração do capital, que não pôde ficar inde-finidamente improductivo.

Demais, o dever da Companhia é procurar o aumento da re-ceta, de forma a torná-la superior *ao quantum* da subvenção, afim de desonerar o Estado d'esse encargo e poder fazer face aos seus inadiáveis compromissos, o que lhe não é possível conseguir, desde que actos, a que é absolutamente estranha, e que são praticados sem se attender a se os seus interesses, garantidos por um con-trato, são feridos ou não, lhe vem levantar tantas e tamanhas difi-culdades.

Por outro lado, a insistencia na redução de tarifas, que, só nas do café, foi de 25:342\$970 réis no período a que este relatorio se refere, impede tambem, em parte, o desenvolvimento da receita.

A conta de *Gastos d'Exploração*, apesar de todos os esforços feitos para a reduzir, aumentou neste exercicio em 13:000\$000 réis, devido à construcção da estação e restaurante de Cassoalalla, a reparações importantes na ponte do Luinha, determinadas pela cheia, e em reparação de material circulante.

Nas outras contas procuramos, como sempre, não aumentar a despesa; e da escrituração vereis que, no seu conjuucto, ella diminuiu.

Da conta de *Lucros e Perdas* passamos para a de *Lucros Sus-pensos* a importancia de 60:518\$355 réis, cujo detalhe encontrareis na conta respectiva.

A conta de *Reclamações* apresenta um saldo de 6.197:255\$830 réis, tendo um aumento neste exercicio de 340:672\$486 réis em relação ao exercicio de 1904-1905, quasi exclusivamente de juros ao Estado:

Estes juros são, como vereis do annexo B, todos contados nas contas que constituem a nossa dívida ao Estado em litigio para o que a Companhia reclamou a arbitragem, não pagando nós hoje juros a mais ninguem, porque a mais ninguem deve a Companhia cousa alguma, tendo, como vereis, depois do ultimo balanço, liqui-dado a conta do contrato de 17 de janeiro de 1896.

De forma que hoje, o que o nosso suposto débito ao Estado cresce de anno para anno é constituído sómente por juros, e ainda não todos os que o Estado nos debita, porque, a Companhia amortiza uma importancia relativamente grande, o que é fácil de demonstrar.

Em junho de 1905, o débito total da Companhia ao Estado era:

Thesouro (contrato de 1884).....	1.372:963\$927
Banco de Portugal (com aval).....	510:555\$496
Adeantamentos.....	3.450:179\$847
	5.333:699\$740

Em junho de 1906:

Thesouro (contrato de 1894).....	1.333:270\$225
Banco de Portugal (aval).....	479:708\$566
Adeantamentos.....	3.713:376\$924

Somma supra.....	5.526:355\$715
Augmento	5.333:699\$740
Total dos juros.....	192:755\$975

Amortização.....	273 699\$153
	71:043\$178

Fica pois demonstrado que, sendo o aumento de tal dívida inferior à importancia dos juros creditados, a Companhia, longe de receber dinheiro do Estado, ainda lhe dá para amortização do seu débito, visto que o Estado, em razão do contrato de outubro de 1894, deduz à importancia da subvenção 109:000\$000 réis, assim como mais 28:000\$000 réis por semestre para juros e amortização ao Banco de Portugal, o que tudo importa em 163:000\$000 réis annuas.

(Continua).

Avisos de serviço

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Carruagem restaurante

Desde esta data fica supprimida a taxa supplementar que se cobrava aos passageiros de 2.ª classe para transitarem na carruagem restaurante entre Barreiro e Pinhal Novo.

Só se permite a entrada na carruagem restaurante aos passageiros portadores de bilhetes ou passes de 1.ª e 2.ª classes, que vão tomar as suas refeições.—Lisboa, 4 de dezembro de 1906.

Ramal de Setúbal

Faz-se publico que passando a ser feitos por carruagens auto-motoras os comboios n.ºs 13, 16, 17, 18, 22 e 23, entre Barreiro e Setúbal, não se aceitam despachos de recovagens para seguirem pelos referidos comboios. Lisboa, 10 de dezembro de 1906.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de 360 toneladas de óleo mineral

No dia 17 de dezembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 360 toneledas de óleo mineral escuro.

As condições estão patentes em Lisboa na repartição central do serviço dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escritórios da Companhia, 28, rua de Châteaudun.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relo-gio exterior da estação do Rocio.—Lisboa, 4 de dezembro de 1906.

Fornecimento de madeira de freixo

No dia 17 de dezembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 30.000 kilos de freixo em pranchas.

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

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relo-gio exterior da estação do Rocio.—Lisboa, 6 de dezembro de 1906.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Caminho de ferro da Livração a Cavez. Lanço da Livração a Amarante. Conclusão da empreitada A. Construcção de terraplenagens, serventias e obras de arte desde o perfil O até ao perfil 38 do kilo-metro V. Extensão 4.760 metros.

Pelo presente se faz publico que no dia 20 de dezembro proximo futuro, pela uma hora da tarde, se ha de proceder, perante a direcção d'estes caminhos de ferro e na sua sede nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso publico para a adjudicação de uma empreitada de construcção de terraplenagens, serventias e obras de arte no caminho de ferro da Livração a Cavez, lanço da Livração a Amarante.

O deposito provisório para poder ser admittido como licitante será de 353\$000 réis e poderá ser feito até as 3 horas da tarde da vespera do concurso, na thesouraria de qualquer das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste.

O deposito definitivo será de 5 % do prego da adjudicação, que deverá ser feito na mesma thesouraria onde houver sido feito o primeiro.

As propostas serão apresentadas durante o tempo que a praça estiver aberta, podendo também os licitantes enviar a esta direcção, em carta fechada, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisório e do documento exigido na alínea B da condição 2.ª da arrematação constante do respectivo programma, entendendo-se por esse facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação acerca dos actos do concurso.

As condições da arrematação, caderno de encargos, bem como os respectivos projectos, pôdem ser examinados todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde, na repartição do serviço de construcção d'esta direcção, na rua de Pinto Bessa n.º 60, em Campanhã, e em Lisboa na direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste. Porto, 16 de novembro de 1906.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMORIE DU VOYAGEUR

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

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

HAMBURGO **Sautier & C.º** — 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.º ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

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

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

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

MONT'ESTORIL **Royal Hotel** o mais proximo da estação. — Serviço luxuoso, de primeira ordem — Electricidade — Banhos — Grandes salões — Mesa redonda das 5 ás 8 — Preços razoaveis. Aberto todo o anno. — Prop. J. Garrido

MONT'ESTORIL **Grand Hotel d'Italie.** — 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. Proprietario. — 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 Baixa). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros ; muito central — Propr. Lopez Munhos.

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

PORTO **Hotel Real.** — Rua do Bomjardim, 21 — Completely reformado, 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 Esperanca.** — 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.

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 Redacção

PREÇO 500 REIS.

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 Dezembro de 1906

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-15 m.	9-29 m.	9-10 m.	9-55 m.
9-35 m.	9-49 m.	10-10 m.	10-25 m.
4-0 t.	4-14 t.	4-20 t.	4-44 t.
5-40 t.	5-54 t.	6-20 t.	6-35 t.
11-25 n.	11-39 n.	12-0 n.	12-15 n.

Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e l.

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
5-30 m.	6-5 m.	5-20 m.	5-50 m.
7-0 m.	7-28 m.	7-25 m.	7-55 m.
7-40 m.	8-15 m.	8-19 m.	8-45 m.
10-10 m.	10-38 m.	8-59 m.	9-25 m.
11-30 m.	11-53 m.	10-50 m.	11-15 m.
4-0 t.	4-28 t.	4-20 t.	4-36 t.
2-30 t.	2-58 t.	4-40 t.	2-6 t.
4-52 t.	5-20 t.	3-40 t.	3-36 t.
5-24 t.	5-56 t.	5-31 t.	5-57 t.
7-0 t.	7-28 t.	7-40 t.	8-6 n.
8-30 n.	8-58 n.	9-10 n.	9-36 n.
10-0 n.	10-28 n.	10-40 n.	11-6 n.
12-30 n.	1-5 n.	—	—

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6-15 m.	7-15 m.	6-0 m.	7-0 m.
8-10 m.	9-3 m.	1-8 5 m.	8-52 m.
a 9-10 m.	9-46 m.	a 8-56 m.	9-32 m.
9-45 m.	10-38 m.	9-15 m.	10-5 m.
a 10-40 m.	11-16 m.	a 9-56 m.	10-32 m.
10-45 m.	11-52 m.	10-50 m.	11-54 m.
12-15 t.	1-22 t.	11-26 m.	12-2 t.
a 1-40 t.	2-46 t.	12-15 t.	1-12 t.
4-45 t.	2-52 t.	1-50 t.	2-54 t.
a 3-10 t.	3-46 t.	a 2-26 t.	3-2 t.
3-15 t.	4-15 t.	3-15 t.	4-19 t.
a 4-10 t.	5-16 t.	a 3-56 t.	4-32 t.
1-4-47 t.	5-37 t.	1-28 t.	5-15 t.
1-5-20 t.	6-10 t.	a 5-26 t.	6-2 t.
a 6-10 t.	6-46 t.	6-15 t.	7-19 t.
6-15 t.	7-22 t.	a 6-56 t.	7-32 t.
a 7-40 t.	8-16 n.	1-7 5 t.	7-52 t.
7-45 t.	8-52 n.	8-0 n.	9-4 n.
9-15 n.	10-22 n.	9-20 n.	10-24 n.
10-10 n.	11-16 n.	a 9-56 n.	10-32 n.
10-45 n.	11-52 n.	10-50 n.	11-54 n.
12-25 n.	1-15 n.	a 11-26 n.	12-2 n.

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio	
9-35 m.	10-6 m.	10-36 m.	11-6 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-34 t.	1-4 t.
1-46 t.	2-17 t.	2-33 t.	3-3 t.
3-50 t.	4-21 t.	4-35 t.	5-5 t.
7-11 t.	7-42 t.	8-33 n.	9-3 n.
9-50 n.	10-21 n.	11-50 n.	12-20 n.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio	
6-30 m.	7-33 m.	5-0 m.	5-59 m.
7-26 m.	8-32 m.	6-40 m.	7-38 m.
8-50 m.	9-54 m.	7-50 m.	8-50 m.
10-37 m.	11-41 m.	9-5 m.	10-4 m.
a 11-24 m.	12-4 t.	11-1 m.	12-3 t.
12-44 t.	4-44 t.	4-0 t.	1-59 t.
3-3 t.	4-7 t.	3-4 t.	4-3 t.
4-57 t.	5-36 t.	a 4-40 t.	5-15 t.
5-23 t.	6-18 t.	4-54 t.	5-55 t.
6-15 t.	7-19 t.	5-39 t.	6-53 t.
8-50 n.	9-48 n.	6-57 t.	7-58 t.
11-0 n.	12-1 n.	9-10 n.	10-3 n.
12-20 n.	1-24 n.	10-45 n.	11-37 n.

Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio

7-10 m.	7-54 m.	c 9-40 m.	p 9 5 m.
8-15 m.	8-59 m.	10-40 m.	10-24 m.
9-51 m.	10-35 m.	10-30 m.	11-14 m.
10-5 m.	11-29 m.	11-31 m.	12-15 t.
11-30 m.	12-14 t.	12-30 t.	14-14 t.
1-29 t.	2-13 t.	1-35 t.	2-19 t.
3-11 t.	3-55 t.	3-30 t.	4-14 t.
4-15 t.	5-29 t.	4-39 t.	5-23 t.
5-40 t.	5-24 t.	6-29 t.	7-7 t.
6-42 t.	7-26 t.	7-7 t.	7-31 t.
8-5 n.	8-49 n.	7-55 t.	8-39 n.
9-42 n.	10-26 n.	9-27 n.	10-11 n.
—	—	11-5 n.	11-49 n.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

3 letras	4 letras	5 letras	6 letras
11\$000	11\$800	12\$600	13\$400
11\$400	12\$200	13\$000	13\$800
11\$800	12\$600	13\$400	14\$200
13\$000	14\$200	15\$400	16\$600
14\$200	15\$400	16\$600	17\$800
15\$400	16\$600	17\$800	19\$000

BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-50 m.	9-25 m.	5 15 m.	7-10 m.
4-5 t.	3-35 t.	40-50 m.	42-30 t.
7-5 t.	8-55 n.	4-25 t.	6-0 t.
9-20 n.	12-45 n.	6-15 m.	9-20 m.

Pampilhosa Mangualde Pampilhosa

Pampilhosa	V. Formoso	Pampilh



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 31 de Dezembro sairá o paquete **Danube** para **Em 31 de Dezembro**

S. Vicente, 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 passageiros trata-se com os

AGENTES | Em Lisboa: — James Rawes & C.º — R. dos Capelistas, 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 alemão **Feldmarschall**.

Sairá a 17 de dezembro.

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



Africa Oriental (via Suez), vapor alemão **Gouverneur**.

Sairá a 31 de dezembro.

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



Barcelona, Cette e Marselha, vapor frances **Saint Philippe**.

Sairá a 24 de dezembro.

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



Bolonha, Dover e Hamburgo, vapor alemão **Cap Vilano**.

Sairá a 24 de dezembro.

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



Bolonha e Hamburgo, vapor alemão **Rúgia**.

Sairá a 31 de dezembro.

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



Bordeos, vap. frances **Chili**.

Sairá a 27 de dezembro.

Messageires Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.º



Buenos Aires (directo), Cap. Ortegal.

Sairá a 23 de dezembro.

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



Cadiz, Cartagena, Valencia, Barcelona, Genova, India e Macau, vapor espanhol **C. Lopez y Lopez**.

Sairá a 26 de dezembro.

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



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oriana**.

Sairá a 18 de dezembro.

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



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. frances **Cordillere**.

Sairá a 24 de dezembro.

Messageires Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.º



Glasgow (directo), vapor inglez **Baron Kelvin**.

Sairá de 21 a 22 de dezembro.

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



Hamburgo (directo), vap. alemão **Karthago**.

Sairá a 21 de dezembro.

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



Hamburgo, vapor alemão **Tucuman**.

Sairá a 25 de dezembro.

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



Havre e Liverpool, vap. inglez **Clement**.

Sairá a 30 de dezembro.

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



Havre e Liverpool, vapor inglez **Madeirense**.

Sairá a 19 de dezembro.

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



Londres (via Havre), vapor inglez **Britannia**.

Sairá a 18 de dezembro.

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



Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Araguaya**.

Sairá a 17 de dezembro.

Agentes, James Rawes & C.º, 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 20 de dezembro.

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



Montevideo, Buenos Aires e Bahia Blanca, vapor alemão **Alexandria**.

Sairá a 18 de dezembro.

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



Urân, Barcelona, Cette e Marselha, vapor frances **Saint Barnabé**.

Sairá a 16 de dezembro.

Agentes, Henry Burnay & C.º, R. dos Fanqueiros, 10, 1.º



Palamós, Genova, Leorne, Nápoles e portos da Sicilia, vapor alemão **Castor**.

Sairá a 18 de dezembro.

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



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Dunstan**.

Sairá a 27 de dezembro.

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



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor alemão **Guanhyba**.

Sairá 24 de dezembro.

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



Penang, Singapura, Hong-Kong, Shanghai, Yokoama e Kobe, via Nápoles (recebe carga e passageiros para Macau), vapor alemão **Scandia**.

Sairá a 26 de dezembro.

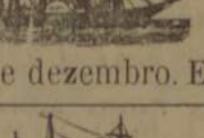
Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Petropolis**.

Sairá a 19 de dezembro.

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



S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, S. António do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Lobito, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Ambaca**.

Sairá a 22 de dezembro.

Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.º



S. Thomé, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vapor portuguez **Africa**.

Sairá a 1 de janeiro.

Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.º



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vapor inglez **Oronsa**.

Sairá a 26 de dezembro.

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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. inglez **Danube**.

Sairá a 31 de dezembro.

Agentes, James Rawes & C.º, R. de El-Rei, 31, 1.º

Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

PEQUENA VELOCIDADE

TARIFA ESPECIAL N.º 13

Applicavel desde 25 de Dezembro de 1906

DISPOSIÇÕES DIVERSAS

Capitulo 1.º

Transporte de massas indivisiveis de pesos superiores a 3.000 kilg.

ARTIGO 1.º — Ao transporte d'estes volumes serão applicadas as seguintes taxas:

- Até 3.000 kilos** — Applica-se a taxa simples resultante das tarifas que correspondam á mercadoria, quer internas, quer combinadas conforme o caso.
- De 3.001 a 5.000 kilos** — Applica-se a taxa resultante da classe correspondente da TARIFA GERAL, com mais 50 $\text{I}.$
- De 5.001 a 10.000 kilos** — Applica-se a taxa resultante da classe correspondente da TARIFA GERAL, com mais 75 $\text{I}.$
- De mais de 10.000 kilos** — Estes transportes ajustar-se-hão amigavelmente com os expedidores, sem que, comtudo, a Companhia tome o compromisso de os realizar.

§ 1.º — As despezas accessorias nos preços das tarifas que não as tenham incluidas, ficam reduzidas a 200 reis por tonelada, sendo obrigatorio para os expedidores ou consignatarios effectuarem com gente sua e por sua conta a carga e descarga dos wagons.

Sendo para isso solicitada, a Companhia prestar-se-ha, todavia, contra o pagamento das respectivas despezas, a tomar a seu cargo estas operações, salvo se não dispuser dos meios proprios para as levar a effeito.

Quando para estas operações, quer realizadas pela Companhia quer realizadas pelo publico, seja necessario o emprego de *guindaste*, fica a despeza d'este, é claro, a cargo do expedidor ou consignatario, segundo a respectiva tarifa.

Capitulo 2.º

Transporte de volumes cujo comprimento exija o emprego de mais de um wagon

ARTIGO 2.º — Estes volumes serão transportados, conforme a mercadoria que os constitua, pelos preços estipulados no artigo 1.º, applicados ao peso efectivo com sujeição ao minimo de 6 toneladas por wagon empregado.

§ 1.º — Quando, na mesma remessa, houver mercadorias de diferentes classes a que corresponderem, portanto, preços distintos, será applicado a toda a expedição o preço mais caro, isto é: o que competir á mercadoria que fôr de classe mais elevada.

§ 2.º — Juntamente com os volumes que não attingirem o peso minimo de 6 toneladas por wagon n'este artigo estipulado, será transportada gratuitamente a carga miuda até preenchimento do dito minimo, contanto que faça parte da mesma remessa e não conste de mercadoria de classe superior á que determinar o preço applicado.

§ 3.º — As despezas accessorias nos preços das tarifas que não as tenham incluidas, ficam reduzidas a 200 reis por tonelada, sendo obrigatorio para os expedidores ou consignatarios effectuarem com gente sua e por sua conta a carga ou descarga dos wagons.

Sendo para isso solicitada, a Companhia prestar-se-ha, todavia, contra o pagamento das respectivas despezas, a tomar a seu cargo estas operações quando dispuser dos meios proprios para as levar a effeito.

Quando para estas operações, quer realizadas pela Companhia quer realizadas pelo publico, seja necessario o emprego de *guindaste*, fica a despeza d'este, é claro, a cargo do expedidor ou consignatario, segundo a respectiva tarifa.

Ficam em vigor as condições da Tarifa Geral no que não seja contrario ao que a presente estipula.

Lisboa, 6 de Dezembro de 1906.

O Engenheiro Director da Companhia

Marquez de Gouveia.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

2.^a ampliação á Tarifa Especial

PARA

Atracação á ponte da estação da Figueira da Foz

Applicavel desde 25 de Dezembro de 1906

EMPREGO DO GUINDASTE VOLANTE BRAÇAL

em qualquer estação que não seja a de Figueira da Foz

A pedido dos expedidores ou consignatarios, a Companhia porá á sua disposição, em qualquer estação da linha, o GUINDASTE MOVEL, quando d'elle possa dispôr, nas condições previstas no ultimo § da Tarifa para atracação, acrescentando mais as despezas do transporte d'este apparelho—ida e volta, taxadas á razão de:

40 reis por guindaste e kilometro até 200 kilometros, ida e volta.

30 » » » para os percursos excedentes dos primeiros 200 kilometros.

N'estas taxas estão incluidas as despezas accessorias.

Condições

1.^a— A requisição d'este apparelho, nas estações além de Figueira até Mangualde, deve ser feita pelos expedidores ou consignatarios com dois dias d'antecipação, e nas estações de Gouvêa a Villar Formoso, com antecipação de tres dias.

2.^a— Este apparelho deve ser acompanhado por um agente do serviço da Tracção, cujos dias d'ausencia do deposito serão facturados aos expedidores ou consignatarios á razão de 1\$000 reis por dia.

3.^a— Ao funcionamento d'este apparelho assistirá sempre um agente da Companhia. Comtudo a Companhia declina toda e qualquer responsabilidade pelos accidentes devidos a avaria do referido apparelho ou culpa do pessoal dos expedidores ou consignatarios, á conta dos quaes ficam as mesmas avarias.

Lisboa, 6 de Dezembro de 1906.

O Engenheiro Director da Companhia

Marquez de Gouvêa.