



Com a qual são distribuidas todas as tarifas especiaes de transportes das linhas ferreas
POR CONTRATOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES

Contém uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 25 de abril de 1904, do MINISTERIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Premiada nas exposições:

Antuerpia, 1894, medalha de bronze • Bruxellas, 1897, medalha de prata

Porto, 1897, medalha de prata • Lisboa, 1898, grande diploma d'honra • S. Luiz, Estados Unidos, 1904, medalha de bronze
Liège, 1905, medalha de prata

Proprietario-director, **L. de Mendonça e Costa**, antigo Inspector Chefe de Repartição
nos Caminhos de Ferro Portuguezes

Redactores — Conselheiro **J. M. d'Oliveira Simões**, engenheiro, deputado e lente da Escola do Exercito
Conselheiro **J. Fernando de Sousa**, engenheiro, secretario do Conselho d'Administração dos Caminhos de Ferro do Estado
Secretario da redacção, **Christiano Tavares**, tenente de cavallaria

Correspondente em Madrid, **D. Juan de Bona**, director da *Gaceta de los Caminos de Hierro*



REDACÇÃO
48—Rua Nova da Trindade—1.º
Telephone 27 — Endereço Telegraphico CAMIFERRO
LISBOA

PREÇOS DE ASSIGNATURA

PORTUGAL, Anno 2\$500 réis — Semestre 1\$400 réis — COLONIAS, Anno 3\$000 réis

ALLEMANHA.....	14,40 marcos	FRANÇA.....	18 francos
AUSTRIA.....	9 florins	INGLATERRA.....	14 sc. 6 p.
BELGICA.....	18 francos	ITALIA.....	18 liras
BRAZIL.....	4\$000 réis (fortes)	JAPÃO.....	7 yens
CHINA.....	7 dollars	RUSSIA.....	6 rublos
ESPAÑA.....	20 pesetas	SUISSA.....	18 francos
ESTADOS UNIDOS.....	3 dollars		

VENDA AVULSO: Até a publicação do seguinte, numero simples 120 réis, annexos 10 réis por folha; atrasado, o duplo

ANNUNCIOS

	Anno ou 24 n. ^{as}	Semestre ou 12 n. ^{as}
Pagina.....	60\$000 réis	40\$000 réis
Meia pagina.....	40\$000 "	25\$000 "
Quarto de pagina.....	25\$000 "	13\$000 "
Oitavo de pagina.....	13\$000 "	7\$000 "

LISBOA
TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

Travessa do Sacramento ao Carmo, 3 a 7

1907

INDICE

DOS

ARTIGOS E SECÇÕES DO 20.º ANNO—1907

Accòrdos dos caminhos de ferro Sul-Africanos.....	378	Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal. 188, 204, 220, 235, 251 e.....	267	Industrias portuguezas, por O. S....	355
Annuario Commercial de Portugal.....	362	Companhia dos Tabacos de Portugal	217	Iniciativas municipaes, por J. Fernando de Souza.....	♦ 113
Aposentações operarias, por O. S....	234	Conclusão (A) da nossa rede ferroviaria.....	170	Inimigos (Os) das linhas ferreas.....	330
Arrematações: 13, 61, 77, 93, 109, 125, 141, 157, 173, 189, 205, 221, 237, 253, 269, 285, 301, 316, 333, 349, 365 e.....	381	Concurso de viagem americana no Porto.....	107	Instalações electricas, por O. S....	338
Atlantico (Do) ao Pacifico.....	343	Concursos.....	157	Invento (Um) portuguez 71 e (illustrado).....	373
Atracções (As) de Lisboa.....	215	Conferencia (A) de Berne 171 e.....	186	Liceus de Lisboa, por O. S....	278
Automobilismo: 27, 43, 60, 108, 140, 173, 234, 250, 267, 295, 315 e.....	334	Conflicto (Um) ferroviario.....	341	Linha do Alto do Minho, 71 e.....	358
Automotrices e locomotivas a vapor.....	172	Congresso de trafego franco-espano-portuguez 342 e.....	362	Linha (A) de Bourget a Mont-du-Chat	90
Avisos de serviço: 13, 29, 61, 92, 109, 125, 140, 157, 173, 189, 205, 221, 237, 252, 268, 284, 300, 316, 332, 348, 364 e.....	381	Congresso (O proximo) ferroviario internacional.....	345	Linha (A) nova) de Caravanche.....	43
Balanço do anno por O. S.	♦ 1	Conquista (A) do ar.....	379	Linha (A) do Côrço, por J. Fernando de Souza (illustrado).....	♦ 209
Barreiro a Cacilhas, por J. Fernando de Souza, 2 e.....	♦ 17	Conselheiro Oliveira Simões 243 e.....	340	Linha (A) circumbaikaliana.....	11
Bilhetes de identidade.....	231	Construção de hoteis.....	67	Linha (A) de Coimbra a Louzã.....	11
Bilhetes (Os) kilometricos em Espanha 118 e.....	164	Construção e rectificação das curvas de vias ferreas.....	284	Linha (A) ferrea mais alta do mundo.	346
Boletim Commercial e Financeiro, por A. C. 8, 23, 40, 56, 72, 88, 104, 120, 136, 152, 168, 184, 200, 216, 232, 248, 264, 280, 296, 312, 327, 344, 360.....	376	Cosinhas (As) economicas.....	186	Linha (A) de Frutigem a Briga.....	250
Bravos do Cuamata por O. S....	♦ 369	Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras. 9, 24, 41, 57, 73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 185, 201, 217, 233, 249, 265, 281, 297, 313, 329, 345, 361 e.....	377	Linha (Uma nova) no Jungfrau.....	330
Brindes (Os nossos), 181, 218 e.....	282	Defendamo-nos, por <i>Christiano Tavares</i>	309	Linha (Uma) ferrea no mar.....	378
Buenos Aires-Lisboa.....	26	Desembarque de passageiros por O. S.	307	Linha (A) do Minho.....	50
Calendarios e brindes.....	26	Direcção fiscal da exploração dos caminhos de ferro.....	375	Linha de Portalegre.....	196
Caminho (O) de ferro da Costa do Marfim.....	155	Director (O nosso).....	327	Linha (A) do Sado, por J. Fernando de Souza, 106, ♦ 193, ♦ 289 e.....	♦ 305
Caminho de ferro electrico de Pontedecimo a Busalla.....	172	Doca fluctuante.....	216	Linha (A) transafricana.....	12
Caminho de ferro electrico de Visalia a Lemon Cove.....	295	Doutor Dalgado.....	58	Linhas estrangeiras: Africa, 284, Algeria, 235, Alemanha, 92, 156, 300, 379, Argentina, 60, 77, 124, 140, 267, 300, 347, Austria, 92, Belgica, 12, 92, 363, Brazil, 220, 331, 363, Canada, 379, China, 121, Espanha, 12, 28, 44, 60, 76, 92, 108, 124, 140, 173, 187, 203, 220, 235, 257, 300, 316, 331, 346, 363, Estados Unidos, 173, França, 28, 44, 77, 92, 140, 173, 187, 203, 235, 250, 284, 300, 316, 331, 347, 379, Guatemala, 363, Indo-China, 44, Inglaterra, 44, 250, 331, Italia, 12, 28, 44, 109, 173, 187, 203, 220, 235, 250, 267, 284, 316, 331, 347, 379, Japão, 235, 379, Madagascar, 331, Manchuria, 173, Mexico, 44, 220, Orange, 124, Russia, 60, 92, 220, 284, 379, Suecia, 157, Suissa, 28, 44, 77, 157, Tunis, 187, Turquia.....	173
Caminhos (Os) de ferro europeus em 1906.....	91	Edificio (O) do correio, por O. S....	276	Linhas portuguezas: 12, 28, 44, 60, 76, 91, 108, 124, 140, 156, 172, 187, 203, 219, 234, 250, 267, 284, 300, 315, 331, 346, 362 e.....	379
Candido Xavier Cordeiro.....	123	Edificio (Os) de Lisboa, por O. S., 114 e.....	131	Linhas (As) transafricanas.....	107
Carruagem (A) salão para a Direcção do Canadian Pacific Railroad.....	59	Eletrificação (A) do caminho de ferro de Nova York, Nova Haven e Hartford.....	186	Lisboa, caes do mundo.....	34
Carteira dos accionistas: 6, 87, 104, 120, 135, 151, 167, 183, 199, 231, 263, 279, 295 e.....	375	Emigração e ensino, por O. S....	37	Londres (De) ao Japão em dezesete dias.....	199
Choque e descarrilamento.....	170	Engenheiro-Consultor.....	5	Machinas «Dactyle».....	186
Cincoentenário dos caminhos de ferro (A proposito do) 21, 38, 53, 74, 85, 102, 119, 134, 150, 166, 181, 197, 214, 228, 244, 262, 277, 292, 310, 225, 339, 356 e.....	374	Ensino tecnico, por O. S....	226	Maior e menor cotação mensal e annual em 1906, de fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portugueza e estrangeiras, 24 e.....	25
Cintra-Cascaes.....	106	Escola de caminhos de ferro.....	43	Manual do Viajante em Portugal, 202, e.....	246
Comboio real inglez.....	346	Esgrima (A) em Portugal.....	311	Materiaes de construção e a hygiene, por Alfredo da Veiga.....	258
Comboios (Os) electricos na linha de Nova York a New-Haven e Hartford	299	Estação de Basileia.....	282	Melhoramentos da capital.....	215
Comercio Portuguez: 26, 106, 234, 282 e.....	330	Estação (A) de Buenos Aires.....	139	Mendicidade (A) por O. S....	298
Companhia dos caminhos de ferro da Beira Alta, 231 e.....	343	Estação (A nova) de Cadiz.....	171	Meridiano (O) africano.....	27
Companhia do caminho de ferro de Benguella.....	167	Estação (A) de Lourenço Marques.....	378	Montemor-o-Novo.....	139
Companhia do caminho de ferro do Mondego.....	6	Estadística de 1906 das linhas do Sul e Sueste, por J. Fernando de Sousa ♦ 353 e.....	371	Movéis para hoteis.....	90
Companhia dos caminhos de ferro do Porto à Póvoa e Famalicão.....	327	Estatística Portugueza, por O. S....	156	Movimento commercial.....	342
Companhia nacional de caminhos de ferro.....	138	Estrangeiros (Os) em Portugal.....	359	Navegação para a Argentina.....	245
Companhia Real dos caminhos de ferro Através d'Africa.....	343	Exposição Battistini.....	218	Navegação para o Brazil, por O. S. ♦	49
Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal. 12, 28, 44, 347, 363 e.....	379	Exposição (A) de Madrid.....	123	Navegação a vapor.....	299
Companhia Real dos caminhos de ferro Portuguezes:		Exposição da viagem.....	42	Necrologia:	
Em 1906, 1907.....	19	Excursão na Suissa.....	164	Antonio Franco Queriol.....	58
Assembleias, 167 e.....	182	Exportação de productos, por <i>Mello de Mattos</i> 242 e.....	261	Henrique Daenhardt.....	37
		Expresso (O) Lisboa-Londres.....	199	Notas varias: 45, 77, 92, 109, 125, 140, 157, 173, 204, 220, 251, 300, 331 e.....	379
		Falta de vagoes nas linhas ferreas europeias.....	343	Notas de viagem: VIII. Mont-Dore. — A linha de Clermont. — Clermont, 10. — IX Clermont. — Montfermant. — Royat. — Sindicatos de iniciativa, 22. — X De Clermont ao Puy de Dôme. — Ida, por Fontana, volta	
		Fantasia jornalística.....	327		
		Fardamentos (Os) dos cocheiros.....	325		
		Fazendo-nos-justiça.....	218		
		Festas (As) de Lisboa, 82, 122 e.....	154		
		Fogo (O) da Magdalena.....	123		
		Forças hydraulicas.....	343		
		Freios (Os) continuos nos comboios de mercadorias.....	219		
		Guimarães a Fafe, por J. Fernando de Sousa.....	♦ 225		
		Grêve (A) dos empregados ferroviarios em Inglaterra.....	340		
		Higiene das fabricas, por O. S....	194		
		Hoteis (Os) da Suissa.....	327		
		Ideia (Uma).....	139		
		Ilhas Canarias, por O. S....	162		
		Inauguração da linha de Matete.....	310		
		Inauguração de uma linha.....	229		
		Indicações de estradas.....	230		
		Industria (A) das conservas no districto de Lisboa, por O. S....	178		

INDICE

por La Barage.—Thiers 39.—XI Vichy.—Randon.—Uma nascente engaiolada, 55.—XII Vichy.—Bourges.—Paris, 74.—XIII Paris.—Os hotéis.—A viação.—Os taxímetros, 87.—XIV Automoveis e taxímetros.—Material pessimo e material bello, 103.—XV Paris—Limoges.—Perigueux.—Libourne.—Bordeos, 138.—XVI Bordeos.—Regresso.—Fim de viagem, 154.—I De Lisboa a Paris.—Um serviço para o futuro.—O serviço do norte de Espanha e das linhas francezas.—Como se pôde ir melhor a Paris.—A chegada, 229.—II O Norte de França.—A Belgica e os seus comboios.—Ostende, a rainha das praias.—Portas estreitas e janellas largas.—Bruxellas, a estacionaria, 245.—III Liège.—Aix-La-Chapelle.—Um quarto com tudo que é necessario.—Um vandalismo em perspectiva (?).—Munster e os anabatistas.—Bom hotel e bons comboios allemães.—Carestia do Sud-Express, 266.—IV Longe da patria transformação de Portugal.—O que podiamos e podemos ser.—Fantasias e realidade, 282.—V Hamburgo.—Comboios pelas ruas.—Um parque zoologico em Lisboa.—Comboio em vapor.—As moedas e as linguas scandinavas.—Copenhague.—Uma cidade de ciclistas, 294.—VI A nova linha de Hamburgo.—O monumento a Bismarck, 314.—VI A liberdade na Dinamarca.—Partida para o norte.—Os comboios.—Aspectos e praias.—Espelhos indiscretos (illustrado) 326.—VIII Palacio de Frederiksborg.—O parque de Fredensborg.—Passagem á Suecia.—Helsingborg.—Bons hotéis e boas comidas.—As sociedades de temperança (illustrado), 344.—IX Partindo pela Suecia.—A linha de Malmö.—Os caminhos de ferro suecos.—Excelente material e tarifa baratissima, 358.—X Um rei bom.—Viagem a Goteborg.—A segunda cidade da Suecia.—Costumes..... 374

Novas (As) carruagens para a linha de Tua a Bragança (illustrado).. 245

Novo grande tunnel suíço..... 362

Novo horario..... 151

Novo (O) metropolitano de Londres..... 59

Novo sistema de locomoção..... 218

Origem (A) dos tremvias electricos. 171

Panamericano (O) do norte..... 171

Paquetes da Booth Line..... 106

Parte official: (Veja-se a secção especial d'este indice).....

Passagem (A) de Marateca, por J. Fernando de Souza..... ♦ 241

Passaportes..... 151

Pavimentos (Os) das ruas, por O. S. Pedras Salgadas ao Vidago, por J. Fernando de Souza..... ♦ 321

Pessoal da Beira Alta..... 196

Poeira (A) em Lisboa..... 171

Politica economica, por J. Fernando de Souza..... ♦ 129

Ponte de Hellgate em Nova York... 342

Ponte (A) de Stettin..... 299

Portimão a Lagos, por J. Fernando de Souza..... ♦ 81

Porto (O) de Lisboa, por João Carlos de Oliveira Leone..... ♦ 337

Portugal para excursionistas, 98 e por O. S..... 212

Presente e futuro, por J. Fernando de Souza..... ♦ 177

Projecto de viagem, 164 e..... 198

Propaganda de Portugal..... 6

Publicações recebidas: 26, 43, 76, 124, 156, 170, 234, 300, 311 e..... 362

Ramaes e linhas parallellas, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 257
Ramal de Aldeia Gallega.....	182
Ramal de Arraiolos.....	139
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes, 9, 25, 44, 57, 73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 185, 201, 217, 233, 249, 265, 281, 297, 313, 329, 345, 361 e.....	377
Réde (A) do centro, por <i>O. S.</i>	370
Réde (A) complementar do centro, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 273
Reforma de pautas, por <i>J. Fernando de Souza</i> , ♦ 145 e.....	165
Reformas em Lisboa-Rocio, 340 e..	35
Regimen (O) tributario das colonias portuguezas.....	55
Regoa a Lamego, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 161
Relatorios de companhias.....	183
Resgate (O) dos caminhos de ferro do Oeste de Franca.....	202
Resurreição (A) da Luzitana.....	11
Rios (Os) em Espanha e Portugal ..	198
Semi-fixas (As) e locomoveis de va- por saturado de R. Wolf, Magde- burgo-Buckau (illustrado).....	70
Serviços especiaes.....	86
Tarifas ferroviarias da Africa do Sul.....	340
Tarifas de transporte: 5, 21, 36, 52, 69, 85, 101, 118, 133, 149, 181, 196, 214, 244 e.....	372
Taxímetros (Os) (illustrado).....	155
Touring Club Hispano-Portuguez...	124
Tracção electrica: 11, 27, 43, 61, 76, 91, 108, 124, 140, 156, 172, 187, 203, 234, 247, 267, 300, 315, 331, 346, 362 e.....	378
Tracção (A) electrica por correntes monofasicas.....	186
Transpirenaicos (Os).....	90
Transversal africano, por <i>O. S.</i>	♦ 33
Travessia (A) da Mancha.....	27
Tremvias e auto-omnibus.....	311
Trust (O) americano dos caminhos de ferro.....	343
Tunnel (O) do Hudson.....	42
Valle do Vouga.....	42
Vapor «Lanfranc».....	58
Vendedores nas estações, por <i>O. S.</i> ..	322
Viação (A) em Lisboa.....	198
Via ferrea electrica do Valle do Bem- bro.....	246
Viagens em Portugal.....	26
Vinhos (Os) da Brazileira.....	332
Volta (A) do mundo em 30 dias....	343
Zona (Na) do centro, por <i>J. Fernan- do de Souza</i> , ♦ 65 e.....	♦ 97

Parte official

Legislação por linhas

Alto Minho, 11, 116, 117, 260 e.....	276
Barreiro a Cacilhas.....	5
Beira Alta (estatutos), 35, 50 e.....	67
Beira Baixa, 133 e.....	276
Cascaes.....	324
Douro, 292 e.....	356
Evora a Ponte de Sôr, 20, 117, 133, 147 e.....	214
Estremoz e Portalegre a Castello de Vide, 213 e.....	260
Foz Tua a Mirandella, 116 e.....	243
Guimarães a Fafe, 228 e.....	324
Linhas electricas, 20, 115, 133, 188 e	181
Lóanda a Ambaca.....	356
Mirandella a Bragança, 116, 132 e..	339
Montemór-o-Novo á villa, 180, 195 e	308
Mormugão.....	5
Mossamedes ao planalto da Chella, 20 e.....	147
Norte, 163, 228, 243 e.....	356
Pinhal Novo a Aldeia Gallega, 133, 180 e.....	309
Pocinho a Miranda, 5, 117 e.....	292
Santa Comba a Vizeu, 116 e.....	243

S. Thomé	276
Setúbal ao Sado	433
Swazilândia	433
Torres-Figueira-Alfarellos	433
Valle do Corgo, 214 e	324
Valle do Sado	308
Valle do Vouga, 4, 84, 99, 292 e	324
Legislação diversa	
Adeantamentos para construcções ..	292
Concursos nas linhas do Estado	356
Estação de Santa Apolónia	324
Estatutos da Companhia Nacional ..	116
Estradas d'acesso, ♦ 83, 116, 163, 180 e	309
Pessoal das linhas do Estado, 20 e ..	3
Pessoal das linhas ultramarinas	195
Plano da rede entre o Tejo e o Mondego, 275 e	276
Tarifas de transporte	
Distribuidas com os n.ºs abaixo	
Companhia Real	
<i>Grande velocidade:</i>	
N.º 2 Collegiaes	479
N.º 21 Camionagens	463
N.º 22 Bilhetes de identidade	473
N. B. n.º 2—Bilhetes simples	464
N. B. n.º 3— " " " "	464
P. n.º 3—Volumes até 10 kilog ...	461
P. n.º 13—Bilhetes de ida e volta ..	465
S. F. n.º 1—Peixe	475
S. F. n.º 2—Generos frescos	475
<i>Pequena velocidade:</i>	
N.º 15—Alcool e outros liquidos ...	457
P. n.º 11—Varias mercadorias	461
S. F. n.º 3— " " " " 474 e	479
<hr/>	
Abertura da linha da Louzã	457
Camionagem em Lisboa	460
Desvio da Matta	473
Mercado do Campo Pequeno	471
Sul e Sueste	
<i>Grande velocidade:</i>	
N.º 2—Logares de luxo, 466 e	474
N.º 7—(Ampliações) 459 e	467
P. n.º 3—Volumes pequenos	465
<i>Pequena velocidade:</i>	
N.º 8—Materiaes de construcção, 460 e	470
N.º 9—(Ampliação)	457
N.º 10—Machinas eapparelhos agricolas, 460 e	469
N.º 11—(Ampliação)	462
N.º 15—Transportes fluviaes	470
<hr/>	
Classificação geral de mercadorias (ampliação)	474
Despesas accessorias (additamento) ..	474
Beira Alta	
<i>Grande velocidade:</i>	
N.º 2—(Ampliação)	478
N.º 9—Viagens de recreio	473
<i>Pequena velocidade:</i>	
N.º 2—(Ampliações) 473 e	480
N.º 3— " " " "	480
N.º 4— " " " "	480
N.º 5— " " " "	480
N.º 7— " " " "	480
N.º 14— " " " "	480
B. N. n.º 1—(Ampliações)	480
B. N. M. n.º 3— " " " "	480
N. B. n.º 6— " " " "	480
B. S. n.º 6— " " " "	480
B. S. n.º 7— " " " "	480
B. S. M. n.º 10— " " " "	480
B. N. M. n.º 13— " " " "	480
N.º 15—Palha	480
Annexos diversos	
Mappa de Portugal	470
Mappa da rede d'Orleans	474

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario-director-editor

REDACTOR PRINCIPAL

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Aviso sobre acceleração nos transportes taxados pela tarifa especial n.º 9 p. v., do Sul e Sueste.

Tarifa especial n.º 15 p. v., alcool, aguardente e vinho em vagon reservatorios, da Companhia Real.

Aviso sobre a abertura á exploração da linha de Coimbra á Louzã.

Rosto e indice de 1906.

SUMMARIO

BALANÇO DO ANNO, por O. S.	1
BARREIRO A CACILHAS—L, por J. Fernando de Sousa.	2
PARTE OFFICIAL — Carta de lei de 20 de dezembro — Decreto de 14 de dezembro e portaria de 21 de dezembro do Ministerio das Obras Publicas — Portaria de 14 de dezembro do Ministerio da Marinha.	4
TARIFAS DE TRANSPORTE	5
ENGENHEIRO-CONSULTOR	5
PRO AGANDA DE PORTUGAL	5
COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DO MONDEGO	6
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos Accionistas — Boletim Commercial e Financeiro — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.	6 a 9
NOTAS DE VIAGEM — VIII — Mont-Dore — A linha de Clermont — Clermont	10
A LINHA CIRCUMBAIKALIANA	11
A LINHA DE COIMBRA A LOUZÃ	11
A RESURREICÃO DA LUZITANA	11
TRACÇÃO ELECTRICÁ	11
A LINHA TRANSFRICANA	12
LINHAS PORTUGUEZAS — Livração a Amarante — Passagem de nível — Tarifa especial n.º 10 p. v. do Sul e Sueste — Tarifa para transporte de vinhos em vagon reservatorios — Vagon tubulares — Apeadeiro da Porta Nova	12
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Italia — Belgica.	12
COMPANHIA ATRAVES D'AFRICA — Relatorio do Conselho d'Administração (continuação)	12
AVISOS DE SERVIÇO	13
ARREMATACOES	13
AGENDA DO VIAJANTE	14
HORARIO DOS COMBOIOS	15
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	16

Balanço do anno

É das boas regras commerciaes dar balanço á situação e apreciar os lucros e perdas do exercicio que finda; salutar pratica industrial condensar tambem os resultados da laboração num quadro de facil confronto, reduzindo as quantidades heterogeneas a uma unidade commum, o seu valor em dinheiro.

Nas nações, que representam o grande sommatorio de todos os interesses particulares, pois nem o interesse publico deve ser senão a resultante dos interesses de cada um dos cidadãos como o peso d'um corpo é a resultante da acção da gravidade sobre cada uma das suas moleculas, nas nações bem administradas e que querem traçar normas da vida assentes em bases firmes, as estatísticas relativas aos diversos ramos da sua actividade, aos principaes phenomenos da sua vida social, desde o augmento de natalidade, até a cifra da emigração denunciadora da exportação do capital homem, desde o numero que indica a quantidade de novas machinas assentes e em exercicio na grande orchesira do trabalho, como lhes chamou um poeta, ao numero de escolas installadas a trabalhar em cerebros e a accrescentar capacidade de producção e riqueza, desde as cifras da importa-

ção e exportação accusadas nas alfandegas, á cotação dos fundos públicos, tudo isto deve ser estudado com a attenção que requerem factos tão complexos mas de um inquestionavel interesse geral.

Não nos propomos atacar de frente esse problema tão vasto, mas, mesmo no ponto restricto em que nos collocamos, nos parece que haverá alguma utilidade em olharmos para traz, fazendo uma rapida inspecção do que decorreu no anno que acaba de findar de maior influencia na vida do nosso paiz. Assim o viajante que atravessou serranias atormentadas, por invios caminhos e raras planuras e chãs verdejantes e suaves, repousa de longe ainda a vista nas agruras e paisagens agora esfumadas na transparencia azulada do horisonte.

Por esta vista retrospectiva os acontecimentos podem apreciar-se no conjunto e pode assim fazer-se facilmente o balanço das occorrencias que mais avultaram durante um certo periodo de tempo.

Intentemos essa rapida inspecção.

Quaes os factos mais interessantes a registar no anno findo?

Que parcella nova da riqueza nacional se accrescentou á herança anterior, representada por um augmento de meios de trabalho e de acção; por aperfeiçoamento nas permutas o que corresponde á diminuição dos attritos na mechanica ou a um accrescimento de força viva utilizada; pelas facilidades dadas ao trafego terrestre e maritimo; pela constituição de empresas industriaes ou commerciaes que denunciam vigor nos negocios, capital disponivel, iniciativas em equação?

Sem prevenção de pessimismo dissolvente, mas com verdade só, poderá dizer-se que o quadro do anno preterito não se apresenta glorioso, mas tambem não é de desolação.

A nossa vida financeira, agitada pelo tufão do contrato dos tabacos e pela electricidade da politica, soffreu com ella, como já soffrera no anno anterior.

E é talvez por isto que temos de considerar como primordial a resolução d'esta perturbadora questão que alguem já comparou á questão Dreyfus pelas raizes que lançou em todas as classes da sociedade portugueza, pelas paixões que fomentou ou creou, pela violencia dos meios de que se serviram os interesses em jogo.

Esta questão resolveu-se Desanuviou-se o horizonte da politica e da finança portugueza neste ponto, a contento de gregos e troianos e com lucro para o paiz, que tem mais uns centos de contos, para gastar ou desperdiçar como entender.

Ao lado d'este facto não avulta nenhum outro com tamanho predominio. O anno de 1906 não marcou um melhoramento notavel, não ficará como data celebre de algum d'estes empreendimentos ferreis em acontecimentos que tornam memoravel uma epoca.

Todavia, não deve elle considerar-se inteiramente estéril.

A rasgada iniciativa que desabrochou no ministerio das obras publicas ha alguns annos não se estiolou ainda, antes, em obediencia ao plano traçado e cumprido, vão sendo construidas as linhas ferreas projectadas, enriquecendo-se assim o paiz com novos meios de valorização do capital.

Abriu-se á exploração a linha ferrea do Algarve até Villa Real de Santo Antonio, desde Tavira.

Abriu-se á exploração a linha de Mirandella a Bragança, que deu mais 56 km. á linha de Tua a Mirandella.

Abriu-se também o troço da Regoa a Villa Real de Traz-os-Montes.

Abriu-se igualmente a linha ferrea de Coimbra a Louzã, quebrando-se por fim o encanto que por tanto tempo paralizou os capitães e deixou aos estragos dos temporais obras e trabalhos começados.

A Companhia Real, proseguindo na sua tarefa, levou a 2.ª via de Esmoriz a Espinho, ao passo que introduziu melhoramentos importantes no seu material circulante pelas formosas carruagens adquiridas ou pelas que transformou nas suas oficinas, e ao passo que creou novos comboios rapidos que a um tempo estimulam, fomentam e servem um trafego crescente.

As linhas do Estado, pelos progressos que acuradamente introduzem no seu material, pela disciplina que vão influyendo no seu pessoal e pela sua zelosa administração, conseguem reduzir o coeeficiente de exploração e servir cada vez melhor o publico. As suas estações irregulares, heterogeneas, desprovidas de commodidades vulgares nas restantes linhas, vão sendo ampliadas, transformadas, *civilizadas*. Trofa, Barcellos, Borba, etc., são ou vão ser melhoradas.

Proseguem os trabalhos nas linhas da Regoa a Chaves e de Pocinho a Miranda e os do Valle do Tamega.

Mas é no Portugal colonial que mais se fez sentir o trabalho nacional ou o que de estrangeiros aproveitamos.

O decreto de 18 de janeiro, que auctorizou a celebração de um novo contrato com a Companhia da Zambézia, permite a resolução da questão da linha de Quelimane á *British Central Africa*.

A linha do Lobito prosegue rapidamente com primores de execução á moderna e meios de trabalho, como se se estivesse na America. Contratou-se já a construcção da 2.ª secção com 260 km. até o Estado Livre do Congo.

O porto de Lourenço Marques tem continuado a receber melhoramentos: muros de caes, aterros, linhas ferreas, etc.

Avançam as obras de construcção da linha ferrea de Mossamedes, que tanto deve facilitar a colonização da saudavel planura.

Muito se fez também na linha da *Swazilandia* a Lourenço Marques, inaugurada em julho.

E' isto o que temos a inscrever no activo como valor material.

Podemos também dizer que o nosso credito, a julgar pelas cotações, não teve differença importante. As inscrições de assentamento estavam a 43.25, estão a 43.00 actualmente; as acções do nosso primeiro estabelecimento de credito, o Banco de Portugal, conservaram-se também entre 179\$150, em que estavam, e 176\$000, a que estão.

Sob este ponto de vista não houve, portanto, alterações sensiveis. Todavia, as cousas melhoraram por tal forma que a libra chegou ao par e o trafego augmentou em todas as linhas ferreas.

Na viação ordinaria ficámos estacionarios. A verba orçamental é exigua e em grande parte se absorve nas despesas parasitas de administração.

Outro tanto pôde dizer-se relativamente a obras de portos de mar e obras de rios.

A este respeito estamos peor de anno para anno. E' desproporcionada a verba que gastamos com o pessoal e com as obras; até parece que o pessoal se não creou para executar obras, mas estas servem de pretexto á existencia do pessoal!

Resumindo, diremos que a impressão geral proveniente da analyse do anno findo, se não é lisonjeira, não é para desanimos. O balanço salda-se com lucros, embora pequenos.

Resolveu-se uma questão importante para o credito do paiz, a questão dos tabacos, como se linha resolvido já outra, a da conversão da divida publica.

Accrescentou-se o nosso capital em linhas ferreas, augmentando-lhes a extensão ou melhorando-se a sua instalação e o seu serviço.

Não retrogradámos sensivelmente noutros ramos.

A riqueza publica cresceu, embora pouco, mas cresceu com a regularidade que denuncia os phenomenos duradouros.

Melhorámos, não ha que vêr.

Melhorámos moral e materialmente.

Entre outros factos, podemos accentuar que foi possível, sem receios de ridiculo, sem accusações e criticas, antes com enthusiasmo e dedicação de elementos valiosos em todo o paiz, lançar uma generosa ideia, desenvolvê-la, vulgarizá-la e torná-la pratica, conseguindo-se ao cabo de pouco mezes fundar uma aggremação, sem politica, sem dividendos, sem privilegios, sem flutuações, sem galardão algum, só para honra e proveito da nossa terra estremecida — a benemerita Sociedade Propaganda de Portugal.

Deve levar-se á conta do activo do nosso balanço, pelo que vale e pelo symptoma que revela, a creação d'esta liga patriótica de que tanto ha a esperar.

O. S.

BARREIRO A CACILHAS

I

Por portaria de 21 do corrente foi approvedo o projecto definitivo do 1.º lanço de uma variante d'este troço, com a extensão de 6.416^m.53, e o ante-projecto do 2.º lanço que abrange a estação terminal de Cacilhas para servir de base ao projecto definitivo.

Dezeséis annos vão decorridos desde que uma portaria sollicitada em testamento do conselheiro Arouca pelo sr. conselheiro Vargas, então chefe d'exploração das linhas do Sul e Sueste, determinou o estudo do prolongamento do Barreiro a Cacilhas!

Egual periodo tinha então decorrido desde a mallograda concessão da linha de Cacilhas a Cezimbra com um ramal para o Pinhal Novo, que deu logar a vivos e interessantes debates entre Miguel Paes e Raymundo Valladas na imprensa e no seio da Associação dos engenheiros civis. As obras emprendidas no Barreiro e o plano de trazer do Pinhal Novo aos Grillos um troço de linha atravessando o Tejo em ponte colossal desviaram as atenções da solução de Cacilhas.

A ponte continuou constituindo um ideal que só em futuro remoto se poderá realizar pela desproporção entre o seu enorme custo e os recursos disponiveis, de melhor applicação no desenvolvimento da viação accelerada no sul do paiz. A insufficiencia e inconvenientes do *terminus* Barreiro accentuaram-se de dia para dia apesar das obras feitas, já hoje enormemente ampliadas sem se remediarem defeitos vigentes nem se assegurar largamente o futuro.

Em 1890 compreendeu-se a importancia de reduzir ao minimo a travessia fluvial onde pôde ser commodamente feita a qualquer hora da noute para conquistar a liberdade na organização de horarios e no desdobramento de serviços desde a origem, e para crear intenso movimento suburbano até Setubal por carreiras frequentes conjugadas com tramways.

Foi então encarregado do estudo o nôvel engenheiro Pinto Coelho, a quem não faltava intelligencia para arcar com o problema. Tomou para ponto de partida a actual estação do Barreiro obrigando quasi todo o movimento fluvial d'esta a cruzar a nova linha. Preoccupou-se demasiado com a navegação do rio Judeu, passando a grande altura sobre o Seixal com grave prejuizo do perfil da linha e aggravamento do seu custo.

Esboçou ao de leve a estação de Cacilhas em condições inadmissiveis de accesso fluvial e sem ensanchas para ter as proporções devidas; cortava todas as serventias maritimas entre o Caramujo e o pontal de Cacilhas.

O ante-projecto de 1892 foi condemnado, como não podia deixar de o ser, mas só em 1896 foi ordenado novo estudo que derivasse da linha do sul acima da estação do Barreiro.

Não surtiu effeito essa resolução governativa, talvez

pelas apreensões que despertava o prolongamento aventa-lo, e comprometido por um ante-projecto pouco feliz. O problema tecnico era difficilissimo.

Era preciso crear em Cacilhas o vasto terrapleno preciso para a estação e suas dependencias; a passagem do esteiro de Coima offerecia difficuldades grandes de construcção pela natureza do fundo.

Logo que se constituiu o Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado, deliberou promover o estudo minucioso do troço cuja construcção fôra prevista por Elvino de Brito, a meu pedido, na base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899.

Resolvera elle incluir na sua proposta a auctorização para desde logo se poderem construir os prolongamentos do Algarve, o de Pias a Moura e o troço de Mirandella a Bragança. Pedi-lhe, como um favor pessoal, que acrescentasse o troço do Barreiro a Cacilhas, mostrando-lhe a importancia capital d'esse melhoramento para a linha do sul.

A esse tempo já o preconizára e incluira no plano da rede complementar a commissão nomeada em 1898 e cujo relatorio estava prestes a sair a lume. Durante o inquerito a Associação dos engenheiros civis pronunciára-se a favor d'essa obra, accentuando-lhe o alcance e pedindo que em segunda e mais remota etapa se empreendesse a ligação do Pinhal Novo com os Grillos. Fôra relator do assunto no seio da Associação o distincto engenheiro Costa Serrão.

O seu conhecimento do assunto e a brilhante folha de serviços que attestava a sua alta competencia levaram o Conselho de Administração a confiar-lhe em principios de 1900 o estudo do prolongamento.

Deu s-lhe como programma: a saída proxima do Barreiro para não deixar mais um ramal na linha, mas em condições de não embarçar o serviço da actual estação, que ficaria sendo subsidiaria da de Cacilhas; a redução ao minimo da extensão da linha, bastante rendosa para remunerar o capital, embora elevado, que a sua construcção exigisse; uma larga previsão das necessidades futuras do trafego sem prejuizo das serventias maritimas da margem.

Uma idéa seductora dominou o espirito do illustre engenheiro: conjugar o prolongamento da linha com o aproveitamento da energia representada pelo fluxo e refluxo das marés. Offerecia o problema consideraveis difficuldades de estudo e exigia como base o calculo da vazão, precedido do levantamento topographico das bacias molhadas nos dois esteiros.

Em dezembro de 1902 concluia Costa Serrão o seu magnifico trabalho que honra a engenharia portugueza. Numa extensa e bem elaborada memoria que corre impressa, justificou nitidamente o seu plano, concebido com largueza e originalidade. Tomando por base a configuração do fundo junto de Cacilhas, accusada pela carta hydrographica, delineou a estação terminal no ponto mais conveniente, ligando-a em seguida com a terra por um dique entre o qual e a margem ficava largo espaço de pouco fundo susceptivel de ser conquistado para edificações, deixando ao longo da margem um canal por sobre o qual em ponte apropriada, se daria communicação da estação para Cacilhas e Almada.

Dois furos de sondagem geologica indicavam sub-solo em condições acceitaveis. Entre os pontos extremos do traçado seguia este pela mais curta directriz. Na travessia dos esteiros a linha funcionava como dique tendo pontes eclusas assentes sobre ensoleiramento geral.

Na memoria justificava-se por fórma irresponsivel a importancia economica do prolongamento.

Sobre este notabilissimo projecto recaiu o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas de 4 de junho de 1903, magnifico estudo devido á penna auctorizada do eminente engenheiro conselheiro Adolpho Loureiro. Não podia tão importante e melindroso assunto ter mais auctorizado relator.

O projecto era aprovado nas suas linhas geraes, indicando-se alguns aperfeiçoamentos de que era susceptivel e recommendando-se que a execução fosse precedida de minuciosas sondagens geologicas para com mais segurança se proceder.

Por portaria de 11 de julho de 1903 foi aprovado o

projecto e orçamento, mandando-se proceder ás sondagens e preparar o programma e caderno d'encargos de uma empreitada geral para a construcção da obra completa em quatro annos. O sr. conde de Paçõ Vieira, que ao tempo dera já vivo impulso á viação accelerada com a sua lei de 1 de julho de 1903, estava vivamente empenhado em dotar as linhas do Sul e Sueste com as estações terminus de que carece em Lisboa e Cacilhas. A despeito de surdos maneios e vivas opposições, estava o illustre ministro resolvido a levar por diante esta parte capital do plano complementar da rede do Sul.

No intento de comprometter o futuro, ganhando terreno, fôra em 1901 mandado destacar do projecto o primeiro lanço compreendido entre a origem e a ponte de Coima, em condições de poder ser desde logo aproveitado para o trafego de mercadorias, procedendo-se immediatamente á sua construcção. Foi esse projecto approved por portaria de 1 de julho de 1901, firmada pelo conselheiro Vargas, a cuja iniciativa se devera onze annos antes a ordem para o estudo do prolongamento.

Quando em 1899 tratava a Companhia Real de tomar sobre si a conclusão da linha de Vendas Novas a Setil, alguns dos seus dirigentes, e especialmente Mr. Chapuy, tinham em mira desviar para a nova linha o trafego entre Lisboa e o Sul. Combatiam, pois, o prolongamento de Cacilhas, no qual viam a melhor defeza da linha do Sul. Computava-se em milhares de contos o custo da obra para a declarar injustificavel. A construcção immediata do primeiro lanço era a mais pratica affirmação do proposito do Governo de dotar as suas linhas com o terminus conveniente.

Está esse lanço já construido e aproveitado. Junto d'elle conquistou-se um vasto terrapleno destinado á officina de injeccão de travessas.

Em 1903 foi o malogrado engenheiro Magalhães Braga encarregado de proceder ás sondagens geologicas, aproveitando-se uma optima sonda que a repartição de minas adquirira. A doença que o victimou não o deixou levar a cabo a tarefa que lhe fôra commettida.

O caderno d'encargos da empreitada geral chegou a ser proficientemente elaborado pelo distincto engenheiro chefe de via e obras, o sr. Augusto Sequeira, segundo as judiciosas indicações do director o sr. Silveira, que nesse trabalho mostrou bem quão valioso é o seu cabedal de saber e o seu bom criterio.

Adquiriu-se excellente material de dragagem que podesse ser alugado ao empreiteiro, servindo tambem para numerosos trabalhos precisos no Tejo, para os quaes o Estado não possui uma draga.

Entretanto eram consultados alguns especialistas sobre as obras projectadas por Costa Serrão para o aproveitamento da força das marés. Mereceu-lhes os maiores elogios o saber do auctor do projecto e a proficiencia com que o elaborára. Formulavam, porém, duvidas sobre o aproveitamento em grande escala da força das marés, como obra remuneradora, e manifestavam apreensões acérca das possiveis infra-excavações na ponte de Coima, assente sobre fundos de lodo, parecendo-lhes preferivel que se renunciasse áquelle aproveitamento.

Tinham ao tempo surgido inesperadas difficuldades que não permittiam o empreendimento immediato da obra. Era preciso deixar que o tempo se encarregasse de as resolver, procedendo-se entretanto aos estudos complementares.

Foi o sr. Santos Viegas encarregado da revisão do projecto, concluindo o minucioso estudo geologico do sub-solo, apenas iniciado, e considerando a hypothese de se renunciar ao aproveitamento da força das marés.

Para este trabalho tivera aquelle intelligente engenheiro fructuosa preparação no projecto da passagem do esteiro de Marateca, que honra sobremaneira a sua competencia. A esse notavel projecto e a par do estudo de Cacilhas—estava encarregado d'elaborar o anteprojecto da estação de Lisboa com o desembarcadouro fluctuante, que já estaria em construcção, se não fôra a ignara opposição de alguns commerciantes e o precipitado compromisso para com elles tomado.

As sondagens de Coima e do rio Judeu confirmaram os resultados obtidos anteriormente.

Em frente de Cacilhas reconheceu-se porém que a na

tureza do fundo variava consideravelmente de ponto para ponto. Parecia haver uma depressão correspondente ao prolongamento do valle da Cova da Piedade, no qual o terreno firme estava coberto por mais espessa camada de lodos que a indicada pelos dois furos de sonda realizados antes da elaboração do projecto Serão.

Sem alterar este nas suas linhas geraes convinha pois modificá-lo para lhe baratear o custo fugindo dos lodos para terreno mais firme.

Quando a revisão do projecto estava quasi concluida voltou de novo á tela da discussão a transferencia do Arsenal da Marinha para a margem esquerda.

O sr. Santos Viegas, primeiro officiosa e depois officialmente, estudou e reconheceu a possibilidade e conveniencia de justapor aquelle importante estabelecimento fabril á estação de Cacilhas e elaborou um anteprojecto digno de todo o elogio.

A variante, datada de 25 de julho de 1906, foi submettida ao exame do Conselho Superior de Obras Publicas, cujo parecer de 30 de novembro ultimo é um magnifico estudo critico, digno da alta competencia do sr. conselheiro Loureiro. Com elle se conformou o sr. Ministro das Obras Publicas, concedendo a sua approvação ao projecto.

Após tantos estudos e diligencias chegou-se enfim a uma formula definitiva que nenhuma objecção seria suscita.

Allegava-se a execução aleatoria da obra sem conhecimento bastante da natureza dos fundos. As minuciosas sondagens effectuadas subministrando base segura para as previsões orçamentaes.

Objectava-se o elevado custo da obra.

Um orçamento feito com largueza e sobre dados irreversaveis mostra que bastam pouco mais de 400 contos para trazer os serviços de passageiros e recovagens para Cacilhas transformando radicalmente as condições d'exploração das linhas do Sul. A parte destinada ao serviço de pequena velocidade ainda não orçada definitivamente, mas que se póde estimar em 800 contos, póde ser adiada vindo a realizar-se quando o alargamento ultimamente effectuado no Barreiro se torne insufficiente, o que não tardará muitos annos. A esse tempo o consideravel rendimento do troço construido dará aso para novo cometimento. A lição dos factos, a mais eloquente de todas, terá dissipado os ultimos prejuizos e apreensões. Compreender-se-ha a importancia do porto do Sul na margem esquerda, tendo como installação subsidiaria a estação do Barreiro, que não ficará perdida.

Terceira e mais longinqua etapa será a da construcção da ponte sobre o Tejo, que não inutilizará a obra de Cacilhas como esta não invalida a estação do Barreiro. Haverá tempo d'estudar esse formidavel problema tecnico e de desenvolver a região suburbana da margem esquerda o bastante para que tão colossal empreendimento tenha razão de ser.

A mercadoria de importação e exportação continuará a procurar embarque e desembarque na margem esquerda.

Não venha pois a miragem do optimo constituido pela ponte sobre o Tejo empecer a realização do melhoramento, modesto no custo mas incalculavel no alcance, constituido pela estação de passageiros e recovagens em Cacilhas.

Quanta fé no futuro, que inabalavel confiança na productividade d'essa obra, que paciencia e tenacidade não teem sido precisas em dezeseis annos de lucta porfiada contra as difficuldades technicas e economicas do problema, contra as prevenções de uns e o scepticismo de outros, contra a conjura de interesses adversos!

Longa foi a etapa desde a portaria de 1890 á de 1906. Laboriosa foi a preparação tecnica do assunto desde o anteprojecto de 1892 até a variante de 1906. Resta agora uma questão administrativa e financeira a resolver, para que se transforme em fecunda realidade o plano tão laboriosamente formulado.

Noutro artigo farei a analyse de variante para não alongar o presente.

29-12-906.

J. Fernando de Souza.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Secretaria Geral

DOM CARLOS, por graça de Deus, Rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos que as Côrtes Geraes decretaram e nós queremos a lei seguinte:

Art. 1.º E' relevado o Governo da responsabilidade em que incorreu pela publicação do decreto com força de lei de 2 de maio de 1904 e celebração do contrato de concessão das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monsão e Vianna a Ponte da Barca, de 27 de setembro do mesmo anno.

Art. 2.º São approvadas, na parte que depende da sancção legislativa, as prescrições do contrato provisorio de 25 de abril de 1903, celebrado entre o Governo e o concessionario das linhas do Valle de Vouga, Vizeu a Espinho e seu ramal para Aveiro, relativas á substituição do subsidio assegurado pelo n.º 4.º da clausula 52.ª do alvará de 23 de maio de 1901, pela garantia de juro, nos termos do referido contrato, ficando autorizado o Governo a modificar, em harmonia com as praticas estabelecidas, as restantes clausulas do mesmo alvará no que não represente alteração essencial das condições da concessão.

Art. 3.º E' revogada a legislação em contrario.

Mandamos portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram, guardem e a façam cumprir e guardar tão inteiramente como nella se contém.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Paço, em 20 de dezembro de 1906. — EL-REI, com rubrica e guarda. — José Malheiro Reymano.

Contrato a que se refere a carta de lei de 20 de dezembro de 1906

Aos 25 dias do mez de abril de 1903, no Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria e gabinete de S. Ex.ª o Ministro, onde vim eu Ernesto Madeira Pinto, do Conselho de Sua Magestade, secretario geral do mesmo Ministerio, ali se achavam presentes, de uma parte o Ill.º e Ex.º Sr. Conselheiro Eduardo José Coelho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, como primeiro outorgante em nome do Governo, e da outra parte, como segundo outorgante, o sr. Frederico Pereira Palha, concessionario da construcção e exploração da linha ferrea do Valle do Vouga, assistindo tambem o Ill.º e Ex.º Sr. Conselheiro Antonio Candido Ribeiro da Costa, procurador geral da Corôa e Fazenda; e por elle, Ex.º Ministro, foi dito na minha presença e na das testemunhas ao deante mencionadas que, por alvará de 23 de maio de 1901, foi feita a Frederico Pereira Palha a concessão para construir e explorar um caminho de ferro de via reduzida, em leito proprio, com tracção a vapor, para passageiros e mercadorias, a partir das proximidades da estação de Torre de Eita, no ramal do caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu, seguindo por Vouzella, Oliveira de Frades, Couto de Esteves, Sever do Vouga, Oliveira de Azemeis, S. João da Madeira e Villa da Feira, até a estação de Espinho, da linha ferrea do norte, bifurcando-se nas proximidades de Sever do Vouga, em direcção e até a estação de Aveiro na referida linha do norte; que por portaria de 15 de abril de 1903 foi resolvido celebrar com o mesmo Frederico Pereira Palha um contrato provisorio para a substituição do subsidio que lhe foi assegurado no n.º 4.º da clausula 52.ª do alvará, de 23 de maio de 1901 pela concessão de garantia de juro em condições analogas ás que foram estipuladas no respectivo contrato para a concessão das linhas de Braga a Guimarães, do Alto Minho e do Valle do Lima; que, em harmonia com o preceituado na citada portaria de 15 abril, em nome do Governo Portuguez, contrata provisoriamente com o segundo outorgante a substituição do n.º 4.º da referida clausula 52.ª por uma garantia de juro nas seguintes bases:

1.ª O concessionario da linha do Valle do Vouga renunciará ao subsidio assegurado pelo n.º 4.º da clausula 52.ª do alvará de 23 de maio de 1901 e constituido pela cedencia da importancia dos impostos de transito e sello que incidissem sobre o movimento da linha durante os primeiros trinta annos de exploração.

2.ª O Governo garante, em troca do subsidio referido, o complemento do rendimento liquido annual até 5 por cento do capital de 20:000\$000 réis por cada kilometro que se construir, não podendo, porém, o desembolso effectivo do Estado exceder 600\$000 réis por kilometro;

a) A extensão da linha é fixada, para os effeitos da garantia de juro, no maximo de 170 kilometros;

b) As despesas de exploração serão computadas nas seguintes percentagens do rendimento bruto kilometrico, com exclusão dos impostos de transito e sello: 50 por cento enquanto o rendimento

bruto não atingir 1:700\$000 réis annuaes, com o mínimo de 650\$000 réis para a despesa; 50 por cento e mais 100\$000 réis para rendimentos brutos de 1:700\$000 réis a 2:200\$000 réis, não podendo porém a garantia de juro ser superior á que corresponder ao rendimento de 1:700\$000 réis; 50 por cento para rendimentos de 2:200\$000 a 3:000\$000 réis; 45 por cento quando o rendimento exceder 3:000\$000 réis;

c) A garantia de juro será paga semestralmente e constituirá encargo do capitulo respectivo do orçamento do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria;

d) A garantia de juro será paga em relação a cada troço de extensão não inferior a 10 kilometros, approved e aberto á exploração desde o começo da mesma exploração;

e) Logo que o rendimento liquido calculado pela forma indicada exceder 5 por cento ao anno do capital garantido, metade do mesmo pertencerá ao Estado até completo reembolso das quantias adelantadas em virtude da garantia de juro, bem como dos juros simples das mesmas na razão de 5 por cento ao anno.

3.º O contrato presente será considerado provisorio e ficará dependente da approvação do poder legislativo.

4.º O concessionario deverá reforçar o deposito de réis 8:000\$000, feito nos termos da clausula 52.ª do alvará de 23 de maio de 1901, elevando-o á quantia de 50:000\$000 réis no prazo de quinze dias, contados da data da publicação da carta de lei que approvar o contrato provisorio, sob pena de caducidade da concessão e perda do respectivo deposito.

5.º Os trabalhos de construção deverão começar no prazo de sessenta dias e estar terminados no de tres annos, contados da data da publicação da mesma carta de lei.

E pelo segundo outorgante Frederico Pereira Palha foi dito que aceitava para todos os effeitos e responsabilidades legais o presente contrato, com todas as clausulas e condições que ficam acima transcritas e que, em harmonia com ellas, renuncia ao subsidio que lhe fôra assegurado pelo n.º 4.º da clausula 52.ª do alvará de 23 de maio de 1901, constituído pela cedencia da importancia dos impostos de transito e sello que incidissem sobre o movimento da linha, durante os primeiros trinta annos de exploração.

Declaram mais ambos os outorgantes que se obrigam, cada um na parte que lhe diz respeito, ao fiel cumprimento das condições e clausulas acima indicadas, com as quaes deram por feito e concluido o presente termo de contrato provisorio, a que assisiram como testemunhas os amanuenses d'este Ministerio Arthur Eduardo Chichorro da Costa e Antonio João de Bastos Junior.

E eu, Ernesto Madeira Pinto, do Conselho de Sua Magestade, Secretario Geral do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever, rubricar e vou subscrever o presente termo de contrato provisorio, que vão assignar commigo as pessoas nelle mencionadas, depois de lhes ter sido lido por mim. — *Eduardo José Coelho — Frederico Pereira Palha — Arthur Eduardo Chichorro da Costa — Antonio João de Bastos Junior — Ernesto Madeira Pinto.* — Fui presente, Antonio Candido.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Tendo sido indicado no decreto de 14 de agosto ultimo como pertencentes a João da Costa Alfoesa as parcelas de terreno n.º 43 e 43', cuja expropriação é necessaria para a construção da linha ferrea do Pocinho a Miranda, sitas na freguesia de Felgar, concelho de Moncorvo, marcadas nas plantas parcelares que baixam com este decreto assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, e reconhecendo-se posteriormente que eram propriedade de Joaquim Alberto Arcosa: hei por bem determinar que o referido decreto de 14 de agosto do corrente anno seja pelo presente rectificado na parte relativa áquellas parcelas pela seguinte forma:

Parcelas n.º 43 com 2.632^m2,54. N.º 43' com 2.938^m2,75, pertencentes a Joaquim Alberto Arcosa, freguesia de Felgar.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 14 de dezembro de 1906. — REI — *José Malheiro Reymão.*

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente a variante do projecto do prolongamento da linha do sul do Barreiro a Cacilhas, com data de 25 de julho ultimo, dividida em dois lanços, o primeiro entre perfis 52 e 245 e o segundo entre o perfil 245 e a testa fluvial da linha: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 30 de novembro ultimo:

1.º Approvar o projecto definitivo do primeiro lanço da variante, com a extensão de 6.116^m53, entre perfis 52 e 245 do projecto primitivo, de 31 de dezembro de 1902, e o respectivo orçamento na importancia de 275:000\$000 réis, devendo-se na sua execução, por empreitadas geral ou parciaes, ou por administração, conforme convier mais aos interesses do Estado, ter em especial attenção a construção dos apoios da ponte do Coima, e bem assim a devida segurança do respectivo tramo movel, tanto na sua estabilidade e resistencia, como na facilidade de manobras;

2.º Approvar o ante-projecto do segundo lanço, compreendido entre o perfil 245 e a testa fluvial da linha, como base de elaboração do projecto definitivo, que deverá abranger todas as dependencias da estação terminal, para os serviços tanto de grande como de pequena velocidade, convenientemente distinctos em partes de gradual execução, tendo-se em attenção a possibilidade de estabelecer junto d'ella o Arsenal da Marinha nas devidas condições de vastidão, commodo ordenamento das suas installações, possibilidade de futura expansão dos dois serviços, e mutuas relações que no interesse de ambos devem ser previstas entre a estação e o Arsenal.

3.º Mandar estudar com urgencia, em relação ao referido lanço, as obras subordinadas ao plano definitivo, que permitam a installação provisoria dos serviços de passageiros e recovagens no terminus de Cacilhas, com o mínimo dispendio possível, e sem prejuizo de execução do mesmo plano, a fim de se poderem transferir quanto antes para Cacilhas os referidos serviços.

Paço, em 21 de dezembro de 1906. — *José Malheiro Reymão.*

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos

Sua Magestade El-Rei, attendendo ao que lhe representou a West of India Portuguese Guaranteed Railway Company Limited: ha por bem autorizar a prorogação por cinco annos do contrato celebrado entre a citada companhia e a Southern Mahratta Railway Company Limited e approved por decreto de 3 de outubro de 1902, nos termos do artigo 2.º do mesmo decreto e da clausula 4.ª do referido contrato.

Paço, em 14 de dezembro de 1906. — *Ayres de Ornellas de Vasconcellos.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Linha de Coimbra á Louzã.—Conforme o aviso que hoje distribuimos ficam sendo applicaveis no percurso d'esta linha, não só as tarifas geraes da Companhia Real, como varias especiaes tanto de grande como de pequena velocidade.

Devemos notar que ainda além d'estas tarifas são também applicaveis ás procedencias ou destinos da nova linha todas e quaesquer tarifas internas ou combinadas, que a companhia tem em vigor e são applicaveis á estação de Coimbra, taxando-se as expedições no percurso da linha nova pelas tarifas a que este aviso se refere.

Assim ficam respondidas algumas perguntas que nos teem sido feitas por assignantes nossos.

Acceleração de transportes.—O outro «aviso» que também distribuimos encerra uma disposição muito vantajosa para o mercado de fructas legumes e hortaliças de Lisboa, porque em virtude d'essa concessão já os transportes d'estes productos pôdem ser taxados por tarifas de pequena velocidade o que embaratecerá o producto consideravelmente.

Tarifa n.º 15.—Tambem hoje juntamos ao nosso jornal esta tarifa a que nos referimos no numero passado, mas que não foi, então, distribuida aos nossos assignantes por não ter chegado a tempo.

Engenheiro-Consultor

As exigencias do alto cargo que hoje occupa, nos conselhos da corôa, o sr. Vasconcellos Porto, forçaram-o a pedir-nos escusa de continuar prestando nos o seu valiosissimo concurso, na qualidade de engenheiro-consultor d'esta revista.

Tendo que respeitar esta resolução, profundamente a sentimos; mas como este afastamento não significa, da parte do distincto engenheiro um total abandono da sua sympathia e dedicação pelo nosso jornal, resolvemos conservar vago aquelle cargo, até que, tendo cessado os motivos que hoje nos fazem retirar aquelle nome querido do alto das nossas columnas, esse cargo volte a ser preenchido por quem tão distincta e intelligentemente honra a engenharia portugueza.

Propaganda de Portugal

Realizou-se no dia 19 na sala da Liga Naval uma assembleia geral d'esta Sociedade, que a direcção provisoria entendeu dever convocar para eleição dos corpos gerentes, em definitivo, a fim da Sociedade poder entrar num regular periodo de funcionamento.

No relatorio que a essa assembleia foi apresentado e em que se compendiam todos os actos da direcção até 4 de dezembro, expõe-se resumidamente os trabalhos realizados, e que ainda mais succintamente indicaremos para não alongar esta noticia, limitando-nos aos pontos principaes.

Procurou-se com afimco promover o estabelecimento do *Sud-Express* diario, obtendo-se do ministro da fazenda a concessão de facilidades para a importação do material de luxo.

Para estabelecer um quarto *Sud-Express*, ás quintas-feiras, depois da chegada dos paquetes da America, havia a difficuldade da compensação pecuniaria pedida pelas companhias da Beira Alta, Salamanca e Medina, não querendo o governo abrir esse precedente. Abalançou-se esta Sociedade a tomar sobre si esse encargo até 1 de janeiro proximo, epoca em que passará o *Sud-Express* a ser diario e em 21 de junho começou a fazer-se o novo comboio, que recebeu o nome de *Sud-America-Express*.

Ao mesmo tempo secundavam-se, por todas as formas, as diligencias officiaes e officiosas para o estreitamento de relações com os paizes do Sul da America, e especialmente com a Republica Argentina, que tratava de estabelecer carreiras rapidas entre Buenos-Aires e a Europa, promovendo-se que fosse Lisboa o porto preferido, em competencia com Vigo e Cadiz. Nesse empenho foi a sociedade auxiliada por muitas dedicações.

Aproveitou-se o ensejo da vinda a Lisboa de um cruzador argentino, o *Buenos Aires*, para uma demonstração de sympathia por aquelle bello paiz.

Assunto capital foi reputado o melhoramento dos hotéis, sem o qual seria contraproducente promover-se a visita de excursionistas a Portugal. Pela commissão respectiva foi já elaborado um guia pratico, que vae ser distribuido e servir de base á recommendação de hotéis.

Tem-se tratado ao mesmo tempo de promover a criação de grandes hotéis, a promulgação de uma lei que conceda facilidades aos que se construirem em determinadas condições, e a organização de uma companhia que tome sobre si tão util empreendimento.

Conseguiu-se que não fechasse o hotel do Bussaco, que tem angariado numerosos visitantes ao paiz.

Resolveu-se contribuir para a publicação de um folheto illustrado sobre Portugal, que está sendo impresso a expensas da Companhia Real e Administração dos caminhos de ferro do Estado, do qual se farão tiragens em francez, inglez e allemão e está entre mãos um pequeno guia illustrado de Portugal em hespanhol, impresso a expensas da Sociedade para distribuição em Buenos Aires e Montevideo.

Renovou a Sociedade as suas diligencias para a abolição dos passaportes, tendo visto attendidos os seus pedidos pela apresentação de uma proposta de lei sobre o assunto.

Diligenciou-se melhorar o serviço de revisão de bagagens pelo pessoal aduaneiro na estação do Rocio.

Tem sido sollicitadas da Camara Municipal de Lisboa, do governo civil e de outras estações officiaes, providencias sobre diferentes assuntos: adopção de taxímetros nos trens de praça; uniformização do traje dos cocheiros, moços de padeiro, de fretes, vendedores de jornaes, etc.; melhoramento de limpeza e aspecto de talhos; conclusão da avenida do Caes do Sodré a Belem; construção do mercado definitivo em substituição do provisório do Aterro; limpeza da cidade, melhoria do sistema do pavimento das ruas principaes; installação de banhos publicos; melhor policiamento dos logares publicos e vigilancia sobre o serviço de trens e conservação de monumentos, etc.

Fizeram se diligencias para que o *New-York Herald* de Paris e os principaes jornaes de Londres publiquem diariamente um boletim da temperatura de Lisboa e do Estoril.

Muitas outras referencias suprimimos, a trabalhos que a Sociedade tem em vista e que — só por si — representam uma enorme somma de utilidade para o paiz.

A eleição foi feita por aclamação, dando assim a assembleia mais uma prova de confiança á direcção provisoria acceitando a indicação dos nomes que ella propunha, ficando assim os corpos gerentes constituídos da seguinte forma:

Mesa da Assembleia Geral.—*Presidente*, Conselheiro Antonio Ferreira Cabral Paes do Amaral. — *Secretarios*, Dr Antonio Pereira Reis e Diogo Joaquim de Mattos. — *Vice-Secretarios*, Simão Trigueiros Martel e Thomaz de Mascarenhas.

Direcção.—*Presidente*, Conselheiro José Fernando de Souza. — *Vice-Presidentes*, André Leproux e Antonio Maria d'Oliveira Bello. — *Secretario*, Jayme Victor. — *Vice-Secretarios*, Dr. João de Caires e Dr. José Francisco Trindade Coelho. — *Thesoureiro*, Conselheiro Carlos Ferreira dos Santos e Silva. — *Vogaes*, Antonio Carrasco Bossa, Antonio Pereira de Mattos, Antonio Thomaz Quartim, Dr. Antonio Fernando de Gamboa Rivara, Carlos George, Elysio Mendes, Henrique Pereira Taveira, Conselheiro Joaquim Ferreira Pina Callado, Jorge Collaço, José Cupertino Ribeiro, Julio Dantas, D. Luiz Filippe de Castro, Luiz Strauss e Ruy d'Albuquerque d'Orey. — *Supplentes*, Antonio da Cunha Mendes Pinheiro, Luiz José Fernandes e Raphael Reynolds.

Conselho Fiscal.—*Effectivos*, Dr. Augusto Victor dos Santos, Daniel V. Jéquier, Dr. Frederico Augusto Franco de Castro, José Candido de Castro Guedes Freire, Abilio Nunes dos Santos e Ramiro Leão. — *Supplentes*, George Herold, João Baptista Fernandes e José Gregorio Feio Pereira Rosa.

Companhia do Caminho de ferro do Mondego

Reuniu em um dos ultimos dias do mez passado a assembleia geral d'esta Companhia para continuação dos trabalhos da sessão de 27 de dezembro do 1904, que tinham ficado suspensos.

Foi apresentado o balanço de contas relativo á construção da linha de Coimbra á Louzã, em exploração desde 16 do mez passado, e o projecto de reforma de estatutos.

Foi lavrado na acta um voto de louvor á commissão administrativa pelo zelo e actividade empregados para levar a cabo a construção da linha, proposto pelo presidente o sr. dr. F. Silveira Vianna.

Procedeu-se á eleição dos corpos gerentes para o trienio de 1907 a 1909.

PARTÉ FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

Amortização d'obrigações

São prevenidos os srs. obrigacionistas d'esta Companhia de que no sorteio a que hoje se procedeu das obrigações a amortizar no corrente anno saíram os seguintes numeros: 755, 1.931, 2.133, 3.877, 4.272, 4.782, 4.796 e 5.257.

O pagamento do capital nominal de 90\$000 réis a cada uma e 2\$025 réis pelo juro do 2.º semestre, tem lugar desde o dia 1 do corrente.

Porto, 20 de dezembro de 1906.—O gerente, Antonio Reis Porto

Pagamento de juros ás obrigações e dividendo ás acções

Desde o dia 31 da corrente mez estão em pagamento, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 horas da tarde, os juros das obrigações em circulação d'esta companhia, referentes ao segundo semestre do corrente anno, na razão de 2\$025 réis por cada título, isento do imposto de rendimento, e a importancia de 3\$000 réis a cada acção, como complemento do dividendo de seis por cento a distribuir no corrente anno.

Os juros e dividendos dos semestres anteriores que não tenham sido recebidos, pagam-se da mesma forma em todos os dias uteis das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Os pagamentos effectuam-se no Porto, na sede d'esta companhia, rua de Cedofeita n.º 291;

Em Lisboa, na casa bancaria dos srs. Henry Burnay & C.ª.

Em Guimarães, em casa dos srs. Manuel Pinheiro Guimarães & C.ª.

Em Braga, em casa dos srs. Gomes & Mattos.

Em Fafe, em casa do sr. dr. José Leite Saldanha de Castro.

E em todas as estações da linha: Guimarães, Vizella, Loredello, Negrellos, Caniços, Santo Thyrsso, Louzado e Trofa, mediante aviso á estação com 24 horas de antecedencia.

Porto, 24 de dezembro de 1906.—Pela Companhia do caminho de ferro de Guimarães.—O gerente, Antonio Reis Porto.

Companhia Nacional de Caminhos de ferro**Sorteio de obrigações**

Nos termos do artigo 13.º dos estatutos se faz publico que no sorteio de obrigações da série «Bragança», a que se procedeu hoje saíram sorteados os numeros 30.821 a 30.825 e 36.196 a 36.200.

O pagamento do juro e amortização d'esta série, relativa ao 2.º semestre de 1906, começará no dia 2 de janeiro proximo futuro na sede da companhia, em Lisboa, rua de S. Nicolau, 88, das 11 horas da manhã ás 2 horas da tarde, e continuará em todos os dias uteis até 19 do referido mez, e depois ás sextas feiras para as relações conferidas em cada semana.

Este pagamento tambem se realiza no Porto na casa bancaria Pinto Fonseca & Irmão e no Banco Alliança

Lisboa, 15 de dezembro de 1906.—O director de serviço, Manuel Maria d'Oliveira Bello.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Através de Africa**Sorteio d'obrigações**

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de janeiro de 1907, conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos, coube a sorte aos numeros 247.250, 1.329, 2.413, 3.411 de 450\$000 réis; e 10.828, 12.608, 13.065, 13.159, 13.817, 13.975, 15.279, 19.443, 19.890, 20.048, 20.987, 21.219, 22.666, 23.033, 27.430, 28.389, 30.122, 33.391, 33.483, 35.416, 36.122, 37.405, 37.539, 41.026, 41.501, 44.161, 44.372, 47.271, 47.866 e 51.737, de 90\$000 réis.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de janeiro de 1907:

No Porto, na sede da companhia, á rua do Bellomonte n.º 49.

Em Lisboa, no London and Brazilian Bank, Limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited.

Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorp & C.ª.

Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.

Porto, 21 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 Real dos Caminhos de ferro Portuguezes**Administração****Amortização do 2.º semestre de 1906 por compra no mercado**

Em virtude do disposto no § 5.º do artigo 3.º e alincas b) e d) do artigo 61.º dos estatutos, em seguida se publica a numeração das obrigações d'esta Companhia, que foram compradas para a dita amortização do 2.º semestre de 1906.

920 obrigações de 3 % privilegiadas de 1.º grau

3.406 — 3.581 a 3.592 — 5.092 — 5.536 — 5.537 — 5.569 a
5.571 — 11.208 a 11.212 — 11.219 — 12.753 a 12.777 — 13.470 —
13.656 a 13.659 — 13.711 — 14.049 — 14.050 — 18.462 — 25.752 a
25.761 — 27.318 — 27.319 — 29.593 a 29.606 — 30.331 — 30.336 —
34.006 a 34.010 — 34.749 — 34.750 — 34.901 a 34.905 — 35.100 —

36.780 a 36.782 — 36.813 a 36.822 — 36.838 — 36.916 — 36.917 —
38.898 — 38.899 — 38.922 a 38.924 — 41.027 a 41.050 — 41.154 a
41.178 — 44.818 — 47.848 — 48.654 — 49.209 — 50.006 a 50.008 —
51.936 — 51.937 — 52.327 — 52.357 — 55.269 a 55.271 — 55.747 e
55.749 — 56.230 — 56.236 — 60.087 — 68.501 a 68.504 — 68.507 —
68.508 — 72.104 — 73.078 — 84.157 — 85.133 a 85.148 — 85.173 a
85.175 — 85.210 — 85.211 — 85.246 a 85.248 — 85.423 — 86.436 —
136.509 — 136.510 — 140.126 a 140.132 — 141.471 — 141.810 — 143.993 —
144.201 a 144.217 — 145.201 a 145.203 — 147.199 — 147.200 — 147.478 a
147.480 — 148.555 a 148.062 — 148.066 a 148.082 — 148.387 a 148.389 —
148.395 — 148.536 — 165.236 a 165.245 — 168.243 — 169.314 — 169.315 —
170.479 — 179.292 a 179.295 — 179.536 a 179.538 — 179.912 — 179.913 —
180.233 — 181.527 — 181.623 — 181.624 — 184.306 — 191.632 — 192.402 a
192.405 — 192.415 — 192.700 — 193.329 — 193.330 — 195.102 — 195.567 —
195.673 — 195.674 — 196.437 a 196.446 — 198.209 a 198.218 — 199.982 —
201.158 — 205.668 a 205.671 — 205.690 a 205.694 — 209.299 — 209.300 —
215.289 — 217.688 — 218.481 — 218.718 — 220.205 — 220.206 — 220.247 a
220.251 — 225.258 a 225.260 — 225.410 a 225.413 — 226.174 — 229.082 a
229.089 — 232.071 — 232.072 — 232.405 — 232.406 — 232.605 a 232.607 —
234.478 — 234.978 — 236.347 — 236.455 — 236.456 — 236.539 — 236.540 —
237.031 — 237.032 — 237.048 a 237.052 — 237.273 a 237.275 — 237.278 —
237.424 — 241.338 a 241.340 — 243.165 — 243.166 — 243.408 — 244.330 —
244.994 a 244.998 — 245.378 — 245.379 — 246.566 a 246.568 — 246.570 a
246.573 — 247.980 — 248.050 — 248.051 — 249.465 — 250.170 — 251.158 —
251.159 — 251.709 a 251.713 — 252.546 — 252.938 — 252.939 — 252.991 a
252.993 — 253.538 — 253.678 a 253.683 — 254.405 — 255.473 a 255.476 —
259.191 — 259.192 — 259.496 — 261.297 — 261.968 — 263.625 — 263.711 —
263.712 — 264.102 — 264.103 — 267.042 — 267.389 — 267.568 — 268.070 —
269.432 a 269.441 — 269.558 a 269.585 — 270.337 a 270.342 — 270.485 —
271.653 a 271.656 — 272.089 — 272.296 — 274.410 a 274.418 — 274.678 —
276.053 a 276.055 — 277.828 — 278.233 a 278.235 — 284.200 — 287.505
a 287.507 — 290.522 a 290.526 — 290.541 a 290.546 — 290.557 a
290.560 — 292.085 a 292.087 — 292.195 — 293.371 — 294.633 a 294.627 —
295.381 — 295.862 — 295.863 — 296.068 — 296.348 — 296.506 — 296.507 —
297.115 a 297.117 — 297.216 — 298.367 a 298.370 — 300.153 — 300.262 a
300.266 — 301.171 — 301.294 a 301.307 — 301.461 a 301.465 — 302.434 a
302.437 — 303.355 a 303.360 — 303.485 — 306.463 — 307.286 a 307.291 —
307.915 — 307.938 — 307.939 — 308.620 — 308.621 — 308.677 a 308.682 —
308.807 — 309.639 — 309.762 — 312.817 — 312.818 — 313.367 — 313.520 —
313.621 a 313.623 — 316.247 — 316.260 — 317.059 — 317.118 — 317.408 a
317.410 — 318.673 — 318.674 — 319.703 — 319.861 a 319.864 — 321.890 —
322.017 — 323.723 a 323.725 — 325.154 a 325.156 — 325.761 a 325.765 —
326.797 — 326.799 — 326.959 — 326.991 — 327.810 — 327.811 — 328.890 —
328.938 a 328.940 — 329.864 — 330.058 a 330.062 — 331.075 — 332.170 a
332.177 — 333.087 — 337.206 — 337.243 — 339.180 a 339.194 — 341.884 —
341.981 — 342.592 — 345.012 — 345.013 — 346.878 a 346.880 — 348.100 —
348.101 — 348.721 — 350.345 — 353.884 a 353.893 — 354.782 a 354.785 —
357.434 — 358.409 a 358.411 — 358.775 — 358.916 — 358.951 — 360.824 a
360.872 — 361.839 — 361.840 — 362.666 — 362.785 a 362.790 — 365.650 —
367.427 a 367.434 — 368.282 a 368.285 — 368.365 — 368.366 — 368.409 a
368.411 — 368.437 — 369.860 — 372.792 — 373.512 — 373.649 a 373.665 —
373.850 — 374.586 — 374.587 — 375.640 — 375.641 — 376.017 — 376.018 —
376.020 — 376.898 — 380.302 — 381.244 — 381.245 — 381.283 — 381.478 —
383.707 — 383.708 — 385.747 a 385.749 — 385.934 a 385.937 — 387.014 —
388.329 — 388.636 — 388.637.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 26 e seguintes.

50 obrigações de 4 % privilegiadas de 1.º grau

2.448 — 2.449 — 3.956 — 4.045 — 4.046 — 6.829 a 6.831 — 6.833 a
6.838 — 9.149 — 12.768 — 12.769 — 12.830 a 12.833 — 12.869 a 12.873 —
15.256 a 15.263 — 15.798 — 19.420 — 19.423 — 20.939 a 20.941 — 24.318 —
24.453 a 24.455 — 25.597 — 25.598 — 26.955 — 29.496 — 29.558 — 31.171

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 26 e seguintes.

19 obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 1.º grau

1 titulo de 5 obrigações — 663.
14 titulos de 1 obrigação : 1.858 — 1.859 — 1.970 — 3.977 — 5.281 a
5.285 — 5.840 — 5.841 — 6.529 — 6.530 — 7.133.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 22 e seguintes.

219 obrigações de 3 % privilegiadas «Beira Baixa»

21 Titulos de 5 obrigações : 236 — 497 — 618 — 692 — 718 — 1.897 —
2.090 — 3.814 — 5.379 — 5.409 — 5.536 — 6.129 — 6.130 — 6.145 — 6.174 —
6.235 — 6.276 — 7.291 — 7.292 — 7.294 — 8.543.

114 Titulos de 1 obrigação :

9.093 — 9.095 — 10.519 — 11.132 — 11.457 — 11.530 — 12.364 — 12.487 —
12.511 — 12.920 — 13.059 — 13.061 — 13.333 — 13.828 — 15.231 — 16.434 —
17.077 — 17.368 — 17.374 — 17.931 — 18.310 — 18.794 — 19.150 — 19.166 —
19.951 — 19.959 — 19.983 — 20.072 — 20.138 a 20.140 — 20.801 — 21.087 —
21.326 — 21.500 — 22.004 — 22.433 — 22.755 — 23.086 — 23.087 — 23.179 —
23.597 — 23.645 — 23.695 — 25.577 — 25.610 — 27.750 — 29.309 — 29.906 —
30.906 — 31.582 — 31.583 — 31.656 — 31.993 — 32.559 — 32.948 — 34.142 —
34.162 — 34.202 — 34.203 — 34.376 — 34.783 — 34.821 — 35.492 — 35.649 —
36.551 — 36.993 — 37.314 — 37.381 — 37.553 — 37.661 — 37.763 — 37.770 —
37.781 — 37.782 — 37.788 — 37.813 — 38.243 — 38.244 — 38.463 — 38.468 —
38.530 — 38.538 — 38.539 — 38.716 — 38.906 — 38.966 — 39.306 — 39.307 —
39.446 — 39.475 — 39.627 — 39.850 — 39.995 — 42.939 — 44.656 — 45.736 —

50.567—51.574—51.815—51.816—52.132—52.200—52.847—53.133—
54.921—55.097—56.180—56.181—56.279—57.854—58.399—58.457—
58.820.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 23 e seguintes e o complementar n.º 2 e seguintes.

860 obrigações de 3 % privilegiadas de 2.º grau

2.651—2.652—3.430—4.979 a 4.984—5.974—10.946 a
10.953—13.783 a 13.787—14.114—14.116 a 14.118—16.301 a
16.310—19.995 a 20.000—21.001 a 21.034—25.993—25.994—
26.073 a 26.075—27.033—27.336—27.698 a 27.700—29.291 a
29.296—30.423—30.817—30.818—30.973 a 30.978—35.606 a
35.610—35.612—35.613—36.629 a 36.631—36.654 a 36.657—
37.610—39.549 a 39.564—42.603—42.604—44.959—44.960—
47.359—47.360—47.959—48.837—52.876 a 52.880—53.412 a
53.417—53.420—53.421—57.099—57.100—57.328—57.479 a
57.481—59.511 a 59.516—59.965—59.966—60.648 a 60.652—
60.658—62.034—63.585 a 63.588—64.984—65.234 a 65.236—
66.787—69.890 a 69.892—70.042—70.387—70.388—70.766—
70.767—72.752—75.714—79.469—86.910 a 86.912—87.141 a
87.165—87.238—87.240—88.105—88.106—89.931 a 89.940—
89.943 a 89.950—90.939—94.981 a 94.994—96.691 a 96.702—
197.876 a 97.878—98.044—98.045—100.264 a 100.270—100.579—
100.687—101.560 a 101.562—102.320 a 102.322—103.290—103.291—
104.551—104.559 a 104.564—105.954—107.468—107.647 a 107.656—
108.527—108.528—110.385—110.386—113.257—113.258—113.321—
113.322—119.275—119.276—121.719 a 121.732—125.300—132.492—
132.493—134.400—135.501 a 135.504—140.344 a 140.346—143.018 |
143.340—143.503 a 143.517—145.614—145.615—151.295 a 151.305—
153.127 a 153.132—154.571—157.801—158.651—158.652—161.605—
164.622—164.623—167.240 a 167.249—169.338—170.026—170.027—
170.772 a 170.774—171.122—171.354—171.355—172.578—172.579—
177.206 a 177.212—177.229 a 177.233—179.336—179.337—180.648—
183.766 a 183.775—183.784 a 183.795—184.456—184.461 a 184.468—
186.977—186.978—186.992—186.993—192.551—193.370—197.774 a
197.781—197.784—197.839—198.241 a 198.243—199.534—200.176 a
200.178—203.146—203.582—204.488 a 204.500—206.031—206.751—
206.752—207.268 a 207.270—208.386 a 208.391—213.707—213.708—
214.217—214.904—214.905—215.913 a 215.917—216.311—217.014—
217.015—217.260—217.612—218.146 a 218.154—218.512 a 218.514—
218.674 a 218.686—219.366 a 219.375—220.785—220.786—220.788—
220.789—220.791—220.979—220.980—222.673—222.674—225.564 a
225.571—225.573—225.574—225.682—225.683—228.217—228.530—
228.831—229.923—229.924—230.849 a 230.853—230.858—232.115 a
232.117—236.099—237.954—238.419—239.375 a 239.393—242.025—
242.036 a 242.039—248.112 a 248.115—248.375—248.376—248.672 a
248.681—248.737 a 248.740—250.015 a 250.019—253.642—253.643—
254.576 a 254.581—254.583—254.584—257.821 a 257.824—257.962 a
257.964—257.969 a 257.972—258.271—258.272—261.051—262.674—
263.937—263.938—264.518—264.519—265.372—267.309 a 267.316—
267.846—269.247—269.248—269.918 a 269.920—273.765 a 273.767—
279.159—279.419—282.221—282.759 a 282.762—283.784—283.789—
284.023—284.024—285.691—290.604—290.608—291.689 a 292.691—
294.021—294.022—295.002—295.003—298.662—298.663—300.611—
300.612—300.787—300.788—301.204 a 301.206—301.607—301.608—
306.112—306.133—306.136—306.362—307.453—307.893—307.894—
307.909—307.910 a 318.117—309.815—309.816—312.165 a 312.167—
313.971—313.972—314.540—314.541—314.843—319.910—320.234—
320.953 a 320.957—321.927—322.000—323.313 a 323.315—323.501 a
323.503—323.942—324.509 a 324.511—325.543 a 325.546—325.561 a
325.570—326.399 a 326.402—336.304 a 336.307—340.889—340.890—
340.914—345.010—345.595 a 345.597—345.600—345.601—345.767 a
345.769—347.873—348.988—351.363—351.364—351.462 a 351.464—
351.988—351.176 a 354.178—354.245—354.247—354.604—354.731—
355.947 a 355.97—356.003—356.591—356.592—356.821—361.066—
363.039 a 363.043—363.864—365.783—366.075—366.076—366.990—
366.991—367.800—369.836—370.201 a 370.203.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 7 e seguintes.

100 obrigações de 4 % privilegiadas de 2.º grau

1.378—7.277—7.278—8.461 a 8.464—8.830—8.831—9.847—
11.579—20.053 a 20.057—20.072 a 20.075—24.755 a 24.758—25.219 a
25.222—31.322—33.284 a 33.288—37.126—37.168 a 37.173—37.209 a
37.218—38.953 a 38.956—39.919 a 39.926—40.136 a 40.140—46.813—
47.678—49.852—49.882—49.883—49.912—49.915—49.958—49.959—
50.509—51.579 a 51.582—55.016—56.572 a 56.574—58.073 a 58.078—
58.507—58.918—60.743—62.317—63.357 a 63.360.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 7 e seguintes.

39 obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 2.º grau

2 Títulos de 5 obrigações: 1.932—2.128.
29 Títulos de 1 obrigação: 2.365—2.366—2.467—2.540—
2.541—2.629—2.668—2.669—2.723—4.318—4.860—6.147—
8.146—8.147—11.676 a 11.678—12.321—12.672—13.943—13.944—
13.960—13.961—14.087 a 14.091—14.390.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 7 e seguintes.

Todas estas duas mil duzentas e sete obrigações estão devidamente canceladas e anuladas e deixaram de ser encargo da Companhia.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, 29 de dezembro de 1906—O Presidente da Comissão Executiva, Victorino Vaz Junior.

Boletim Commercial e Financeiro

E' cedo para se fazer a apreciação completa e minuciosa do balanço economico, commercial e financeiro do nosso paiz pelo que respeita ao anno que hoje finda. Faltam para isso os elementos mais indispensaveis: os dados numericos e estatisticos. Independentemente, porém, d'essa apreciação concreta, devemos salientar dois factos que pela sua incontestavel importancia, convém deixar especialmente registados. São elles: a melhoria cambial e a resolução definitiva da questão dos tabacos pela assignatura do novo contrato em novembro ultimo.

A melhoria cambial, como já tivemos occasião de accentuar, não foi a resultante de nenhuma diligencia ou medida governativa, mas sim a consequencia da prosperidade da nação, obtida á custa do esforço colectivo dos seus elementos productores, sendo de notar que a enorme baixa do agio do ouro foi conseguida através de todas as manobras em contrario da especulação.

Oxalá os governos saibam aproveitar a oportunidade, de molde a conseguir a estabilidade das cotações cambiais, afastando assim a possibilidade de novos e incalculaveis prejuizos que para o commercio resultam das intermitencias nos cur-ros dos cambios.

Pelo que respeita ao contrato dos tabacos, desnecessario será insistir nas vantagens obtidas pelo Estado, pelas condições estabelecidas no contrato assignado entre o governo e a actual companhia exploradora, sobre as que se continham nos projectos de contratos anteriores, os quaes, como por demais é sabido, foram inutilizados por energicas campanhas na imprensa e no parlamento.

*

Volta de novo a fallar-se em que o governo submeterá á apreciação do parlamento um projecto de conversão da divida interna, não sendo de esperar que os portadores da mesma divida obtenham vantagens apreciaveis sobre o regimen a que actualmente se acham submettidos, principalmente depois do augmento do soldo aos officiaes do exercito e de outros augmentos que, ao que se diz, estão na forja.

Que se resignem todos aquelles que preferiram emprestar os seus capitais a governos perdularios, recusando-os ás nossas grandes empresas industriaes e coloniaes que por causa d'esta pecha tão portugueza teem, na maioria dos casos, de recorrer ao capital estrangeiro.

E' bom acrescentar que o nominal da divida publica interna, só em inscrições, se eleva á bonita somma de 540 000 contos de réis. Enquanto o Estado por esta forma monopoliza as economias dos particulares, muitas industrias de largo e risenho futuro morrem por falta de capital.

*

O mercado bolsista manteve-se frouxo durante a quinzena.

Nas operações a praso os valores preferidos foram as accções da Companhia do Gaz e da Companhia Real, e, em menor escala, as da Companhia do Assucar de Moçambique.

A liquidação do fim do mez affigura-se sem difficuldades, em virtude das pequenas oscillações nos preços dos diversos valores.

A taxa do dinheiro para *reports* mante-n-se ao mesmo nivel dos mezes anteriores.

O cambio do Rio sobre Londres ficou hoje a 15 1/2

Damos a seguir a tabella das ultimas cotações cambiais.

	EM 15 DE DEZEMBRO		EM 31 DE DEZEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	52 3/8	52 1/4	52 1/2	52 3/8
" 90 d.v.....	53 1/8	—	53 5/16	—
Paris cheque.....	544	546	542	545
Berlim ".....	223 1/2	224 1/2	222 1/2	223 1/2
Amsterdam cheque.....	378	380	377	379
Madrid cheque.....	830	835	830	840

NOTA — A partir do proximo numero será ampliado o nosso *Boletim Commercial e Financeiro*, que passará a inserir a chronica dos acontecimentos mais importantes da quinzena nos principaes mercados estrangeiros. Com a introdução d'este melhoramento temos em vista ser uteis aquelles dos nossos leitores a quem interessam os assuntos d'esta secção. Procuramos assim corresponder ás indicações que nesse sentido nos teem sido dirigidas.

A. C.

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS		DEZEMBRO													
		17	18	19	20	21	22	24	26	27	28	29	31	-	-
Lisboa : Inscriptões de assent.		42,15	42,85	42,35	43,30	43,25	-	43,25	43,30	42,25	42,20	42,15	42,18	-	-
" coupon ..		41,95	42,05	41,95	41,99	43,05	42	43,10	42,10	42,05	43,07	-	-	-	-
Obrig. 4 % 1888.....		-	-	-	20.600	20.600	-	-	20.600	20.650	20.600	-	-	-	-
" 4 % 1890 assent.....		-	-	-	-	-	-	53.500	53.500	-	-	-	-	-	-
" 4 % 1890 coupon ...		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % assent.....		60.800	61.800	60.800	61.000	-	61.000	-	61.000	-	61.000	-	-	-	-
" 4 1/2 % coupon int ..		-	-	-	60.400	-	-	-	-	-	60.500	-	-	-	-
" externo 1.ª série.....		65.500	65.600	65.500	65.500	65.600	65.500	65.500	65.500	65.500	65.500	65.400	61.100	-	-
" 3 % 1905.....		9.000	9.000	9.050	-	9.050	-	-	9.050	9.050	9.150	9.000	-	-	-
" Tabacos coupon.....		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ações B. de Portugal.....		177.600	-	-	-	178.500	-	-	-	179.600	-	-	-	-	-
" " Commercial		-	-	-	-	136.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " Nac. Ultramarino ..		-	-	-	-	-	-	-	95.000	-	94.500	-	91.000	-	-
" " Lisboa & Açores ..		-	113.400	113.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon		104.400	105.000	-	-	-	-	104.500	-	-	-	-	-	-	-
" Comp. Phosphoros..		-	-	-	-	-	-	-	66.900	-	67.000	-	-	-	-
" " Real.....		82.000	-	-	81.800	-	-	-	-	-	81.600	-	-	-	-
" " Nacional		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 %		-	-	93.000	-	-	-	93.000	-	-	-	-	-	-	-
" " 5 %		88.100	-	88.000	88.350	-	88.200	88.300	88.200	88.000	88.000	88.150	86.300	-	-
" C.ª Beira Alta		-	-	-	-	-	38.500	-	38.400	-	-	-	38.400	-	-
" " Real 3 % 1.º grau ..		69.000	-	-	-	-	70.000	-	70.000	-	-	-	-	-	-
" " " 3 % 2.º "		59.200	-	59.300	-	59.200	-	59.250	-	59.200	59.000	-	58.900	-	-
" " Nacional 1.ª série ..		-	-	72.500	-	-	72.300	-	72.000	-	71.800	-	-	-	-
" " Atravez d'Africa..		87.600	87.600	87.500	-	87.800	-	87.800	87.800	87.800	87.800	-	-	-	-
Paris : 3 % portuguez 1.ª série		71,15	71	71	71,25	72,25	-	-	71,07	71,02	71,10	71,20	-	-	-
Ações Comp. Real		-	-	-	-	440	-	-	445	-	445	-	-	-	-
" Madrid-Caceres		-	62,50	63,50	-	-	64,50	-	-	-	64	-	-	-	-
" Madrid-Zaragoza....		415	422	425	424	425	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes		240	240	244	247	247	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau		385	387	387	385	385	-	-	385	385	385	383	-	-	-
" " " 2.º "		326	326	325	324,50	325,25	324	-	324	325	-	-	-	-	-
" " Beira Alta		210,50	-	210,50	-	210,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres.....		-	190	190,25	191	190,25	-	-	195	-	-	-	-	-	-
Londres : 3 % portuguez.....		71,12	71,12	71,25	71,25	71	71	71,25	-	71,25	71,12	71,12	-	-	-
Amsterdã : Obr. Atrav. Africa		-	93,43	-	-	93,25	-	-	-	93,50	-	93,12	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Periodo de ex- ploração	1906		1905		Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilom. Kil.	Totaes	Kilom.	1906	1905	1906	1905	
		de a	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	
COMPANHIA REAL Rêde Geral	3 9 Dez	1073	100.313.000	93.488	1073	95.54.000	89.425	5.425.805.000	5.239.173.000	186.632.000	-
	10 16 "	"	99.935.000	93.135	"	96.151.000	89.425	5.525.740.000	5.335.327.000	190.413.000	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3 9 Dez	70	2.031.000	29.014	70	1.675.000	23.928	93.819.000	92.121.000	1.695.000	-
Vendas Novas	10 16 "	"	2.787.000	39.814	"	1.675.000	23.928	96.6.6.000	93.799.000	2.807.000	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Coimbra á Louzã ..	10 16 Dez	29	155.000	5.344	-	-	-	155.000	-	-	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sul e Sueste	1 10 Dez	597	34.702.525	58.128	556	31.810.923	57.213	1.307.835.488	1.208.8.3.503	99.031.985	-
	11 20 "	"	41.769.486	69.764	"	31.810.918	57.213	1.319.6.4.974	1.240.614.421	108.990.553	-
Minho e Douro	1 10 "	372	39.2.2.000	105.381	343	41.315.526	120.540	1.457.284.000	1.414.053.813	43.230.187	-
	11 20 "	"	48.889.000	131.422	"	48.756.591	142.147	1.506.173.000	1.462.810.404	43.362.596	-
Beira Alta	19 25 Nov	253	8.490.958	33.561	253	8.146.185	32.198	413.871.361	398.679.356	15.192.005	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional—Vizeu e Bra- gança	8 14 Dez	162	2.968.537	18.324	105	2.256.846	21.493	94.856.857	78.702.395	16.153.462	-
	15 21 "	"	2.798.330	17.273	"	2.260.317	21.526	97.655.187	80.512.712	17.142.475	-
	22 28 "	"	2.644.770	16.325	"	2.346.933	22.351	100.299.957	83.309.645	16.990.312	-
Guimarães	21 31 Out	34	3.701.149	108.945	34	2.901.914	85.438	86.821.441	85.145.126	1.676.315	-
	1 10 Nov	"	1.955.455	57.513	"	2.262.120	66.532	88.776.896	87.407.246	1.369.650	-
Porto á P. e Famalicão	1 31 Out	64	15.047.516	235.117	64	15.748.968	246.077	133.670.965	126.831.111	6.839.854	-
	25 1 Dez	3681	2.532.193	688.3681	2.487.904	676	111.764.426	107.279.873	4.481.553	-	-
Norte de Espanha. ...	2 8 "	78	2.304.490	626	"	2.210.526	601	114.068.916	109.490.400	4.578.516	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Madrid — Zaragoza — Alicante	26 2 Dez	3650	2.447.778	670.3650	2.275.762	623	99.185.764	91.460.860	4.721.904	-	-
	3 9 "	"	2.038.957	558	"	2.046.199	560	101.224.721	96.507.059	4.717.662	-
	10 16 "	"	2.297.409	629	"	2.274.634	623	103.522.131	98.781.694	4.740.437	-
Andaluzes	26 2 "	1083	427.470	394.1083	384.905	355	18.615.290	19.328.448	-	713.158	-
	3 9 "	"	417.696	386	"	395.012	365	19.032.987	19.723.461	-	630.474
Madrid-Caceres e Por- tugal	3 9 Dez	777	157.815	403.777	157.857	407	7.991.660	7.521.047	470.627	-	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zafra a Huelva	3 9 Dez	180	66.418	368.180	55.358	307	3.161.312	2.522.266	638.686	-	-
	10 16 "	"	80.260	445	"	68.643	331	3.241.573	2.591.269	650.304	-
- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

NOTAS DE VIAGEM

VIII

Mont-Dore — A linha de Clermont — Clermont

O Mont-Dore é uma das estações thermaes, mais afamadas, e por isso mais concorridas da França, especialmente da França elegante, da França artistica, porque não só as suas aguas de grande proficuidade nas doenças da garganta e dos órgãos respiratorios, ali atraem as principaes familias como, sendo Mont-Dore um centro de partida para as mais bellas excursões de montanha, ali se reúne uma multidão de *touristes*, irradiando em todas as direcções, porque para qualquer que tomem tem facil meio de se guindarem, em trem ou em automovel, a respeitaveis alturas, como o *Puy de l'Angle*, a 1.728 metros, a leste; o bello macisso do Mont-Dore dominado pelo *Puy de Sancy*, de 1.886 metros, ao sul; o ponto mais alto do centro da França; o *Puy Gros*, de 1.482 metros, ao noroeste; o *Capucin*, de 1.350 metros, ao sudoeste. Para este ha um ascensor electrico que, em 10 minutos, nos eleva, num percurso de 525 metros e em rampas que variam entre 24 e 55 por cento, a 1.245 metros, por 1 franco ida e volta.

A pequena villa está, já de si, situada a 1.050 metros d'altitude, encaixada entre montanhas, como no fundo de uma grande bacia onde o sol só penetra quando as nuvens, que fazem ali o seu quartel general, lhe permitem que elle venha dar um pouco de calor áquelle ambiente em geral frio.

Não obstante o clima é excellente para as curas que, rodeadas de todos os cuidados, se fazem no grandioso e elegante estabelecimento thermal onde brotam 11 nascentes, lançando diariamente 900.000 litros d'agua, a varias temperaturas, desde 38 a 47 graus, que se prestam a todas as applicações da hydroterapia, pelos mais modernos processos.

O tempo que resta das applicações thermaes, emprega-se em passeios aos arredores ou em descanso no casino, onde se jogam os *cavallinhos* e outros entretimentos de azar, cuja exploração concorre para a sustentação do estabelecimento. Quem não quer jogar disfructa, enquanto toma qualquer bebida, do bello concerto, de tarde e á noite.

O theatro funciona durante toda a epoca thermal (junho a setembro) apresentando-se nelle as maiores celebridades do canto que ali vão retemperar, no uso das aguas as suas cordas vocaes, e aproveitam a oportunidade para tambem retemperar os bolsos ganhando algumas centenas de milhares de francos. *Utili dulce*.

Já se vê que sendo tão grande a affluencia, os hoteis não faltam, e alguns, como o Sarcirou, são estabelecimentos modelo, como os melhores da America, o do Parque, e outros; Mont-Dore pôde-se dizer que é toda ella um hotel.

De Mont-Dore vae-se, em caminho de ferro, em trem ou em carro de carreira por 1 franco, á Bourboule, outra estação thermal ainda mais elegante e mais frequentada, porque, estando a menor altitude, o seu clima é mais suave, e por que as suas aguas fortemente arsenicadas teem applicação a doenças mais frequentes, como a anemia, o lymphatismo, os males de pelle, rheumatismo, etc.

Aqui, a Dordogne, que banha as duas estações, alarga o seu valle dando mais vastidão á pequena cidade, em que tambem avultam os grandiosos hoteis, e outros que, sem serem grandiosos, são, comtudo, muito commodos e com excellente serviço, como o de *l'Etablissement*, onde a cosinha é primorosa e os aposentos excellentes.

A proposito de hoteis deve notar-se que nestas villas thermaes, o almoço é ás 11 horas e o jantar ás 5 horas prefixas, o que vae contra os costumes europeus, e causa certa surpresa aos recém-vindos. Mas a therapeutica assim o manda, para que trez horas depois do fim do jantar se possa ainda tomar a agua; e ha que obedecer-lhe; mesmo os que não tomam senão vinho.

E mais convém notar que em parte alguma como em caminho de Mont-Dore e da Bourboule, o viajante é tão assediado por corretores d'hoteis. Lembra os expedientes

de que se servem os napolitanos para angariar excursionistas a Pompeia, e constitue uma curiosa feição local, áquelle negocio.

Vamos acender um charuto, e logo um cavalheiro obsequiador nos apresenta um fosforo accezo, dizendo-nos que em Mont-Dore a humidade é tanta que os fosforos não ardem. Já se vê que é corretor da Bourboule. E a proposito nos vae recommendando o hotel.

Outro, bem que modestamente vestido, diz-se o proprietario do mais sumptuoso hotel de Mont-Dore, «que não está ali para chamar hospedes mas para receber alguns vagons cheios de abastecimentos, porque é a sua casa que todos os banhistas procuram, os outros hoteis nada valem; e os da Bourboule, esses estão ás moscas».

E se o visitante tiver a curiosidade de ir vêr onde é o hotel encontra-o alojado numas casitas, em rua escusa, com uns quartos em que nem a mala de mão cabe!

A Bourboule está a 846 metros d'altitude e perfeitamente abrigada dos ventos do norte, num centro do valle extremamente pittoresco, expondo as suas casinhas, escalonadas pela montanha, aos raios do sol do meio dia.

Como centro d'excursão o mesmo é tomar esta cidade que a anterior; como ponto de distracções egualmente o casino e o theatro funcionam durante os trez mezes da *saïson*. Pelo que se refere a parques, esta tem dois, qualquer d'elles mais vasto, mais variado e mais confortavel.

Um funicular, precedido de um tremvia electrico, leva-nos em poucos minutos ao alto do Charlanne, a 1.200 metros d'altitude. A linha offerece, na subida, bellos pontos de vista, e lá do alto o panorama, visto da plataforma do restaurante, é vastissimo.

O ascensor é por motor electrico, com trasbordo a meia altura e inclinações até 60 por metro.

O estabelecimento de banhos é tudo o que ha de mais moderno, em accomodações internas.

O edificio é sumptuoso e commodo, e as installações vastas e numerosas.

Separadamente ha outros dois, mais antigos para a 2.^a e a 3.^a classe, sendo este algo pobre.

Da mesma forma, o casino é um elegante pavilhão construído entre jardins onde a musica toca de manhã e á noite, reunindo-se ali a sociedade elegante quando não sae em passeios, e os pacatos que só vão ali para as aguas e não para largas distracções.

Outros, d'estes, conservam-se nas salas de leitura e conversação do estabelecimento, fazendo ali o seu quartel general.

Tão agradável é a estada em La Bourboule, que o excursionista só d'ella se afasta com pesar.

Mas é preciso partir seguindo a nossa derrota que, d'esta vez, nos leva de novo para leste, continuando pela tortuosa e interessante linha que nos leva a Clermont-Ferrant.

Esta linha é, toda ella, extraordinariamente pittoresca, seguindo os accidentados valles da Miousse e da Siaule: mas sobretudo nos ultimos 38 kilometros, de Pontgibaud a Clermont, os trabalhos d'arte multiplicam-se, tendo que contornar, por meio de grandes curvas, os *puits* antigas crateras de vulcões extinctos que se erguem dos valles com os mais extranhos aspectos, e descendo, por fim, a montanha deante da qual se abrem esplendidos panoramas da fertil Limagne, Royat e Clermont.

O terreno é todo de lava, o que nos dá a ideia de que vamos no celebre electrico do Vesuvio.

Proximo do fim da viagem apparece-nos Royat, outra estação thermal muito afamada, que depois visitaremos, e por ultimo rodeamos Clermont até que o comboio pára na elegante e vasta estação.

Tendo-se previamente escolhido o hotel que pôde ser o da *Poste*—uma casa antiga, bem situada na principal praça e em que o serviço é bem feito, boa a cosinha, e o aceio irrepreensivel—em vez de tomar o omnibus, que é uma caixa de incommoda rodagem e demorada marcha, podemos deixar ao corretor as malas de mão, e tomar o tremvia electrico, qualquer que elle seja, porque todos levam á praça de Jaude.

Uma vez installados, veremos no proximo artigo como se passam bem ali dois dias pelo menos.

A linha circumbaikaliana

Considerada sob o ponto de vista da dificuldade e do trabalho esta linha é superior a qualquer outra construída até agora na Rússia. Os trabalhos de aterro custaram 120.000 francos por kilometro; a média das construções em cantaria é 837 metros cubicos por kilometro; o preço das obras d'arte regula por 115.000 francos por kilometro corrente.

A dificuldade da linha consiste nos trabalhos terem sido executados em uma região quasi inacessível, no alto de rochas que caem a pique sobre as aguas profundas do Baikal, e sob um clima rigorosissimo.

A linha comprehende 33 tunneis, dos quaes 31 são no troço anterior a Kultuk. A despesa feita com a construção dos tunneis subiu a 14 milhões de francos. Com os muros de suporte, cimentados, fez-se a despesa de 10 milhões, e com a construção de aqueductos 3.800.000 francos.

A construção de um novo embarcadouro para os navios junto á bahia de Tankhoi, na margem oriental, custou 1.250.000 francos.

E', pois, uma das linhas mais caras do mundo.

A linha de Coimbra a Louzã

A historia d'esta linha, inaugurada no dia 16 do mez passado e de que não podemos dar noticia por a *Gazeta* ter saído na manhã d'esse dia, é bastante accidentada.

A linha agora aberta ao publico, constituia a primeira secção de uma linha, de via reduzida, de Coimbra a Arganil, cuja concessão foi feita, em setembro de 1877 á firma Fonsecas, Santos & Vianna.

Pouco tempo depois os concessionarios pediram a substituição da concessão de via reduzida pela de via larga.

Por alvará de 8 de outubro de 1888 foi-lhes concedida essa auctorização; e organizaram então a Companhia do Caminho de ferro do Mondego, que por empreitada geral contratou a construção da linha de Coimbra a Arganil, na extensão de sessenta e dois kilometros.

Quando em 1890 rebentou a crise financeira, foram suspensos os trabalhos, embora o primeiro troço, Coimbra a Louzã, estivesse já bastante adeantado.

Varias prorrogações de praso foram concedidas, mas a Companhia não podendo resistir falliu em 1897.

O Tribunal do Commercio de Lisboa nomeou o competente Conselho Fiscal, e até empregou todos os seus esforços, toda a sua actividade em valorizar o importante capital immobilizado na primeira secção da linha, e o que o decorrer do tempo ia depreciando.

Depois de muitas contrariedades, de muitas luctas, conseguiu o Conselho Fiscal assegurar a exploração da linha até a Louzã, por meio de um contrato provisorio, que fez com a Companhia Real.

Para poder obter capital a fim de levar a cabo os trabalhos d'esta parte da linha, conseguiu o Conselho Fiscal pela lei de 1 de julho de 1903, garantia de juro ás obrigações que a Companhia tivesse que emitir.

Começou em janeiro de 1905 a construção que só em novembro de 1906 terminou.

A linha parte da estação de Coimbra, percorre a Avenida Navarro, segue pelo valle da Arregaça em direcção á Portella, onde atravessa o Mondego em ponte de 200 metros, e outra no valle do Ceira seguindo-o na extensão de dois kilometros. Transpõe o Ceira em ponte de quarenta metros, entra no valle do Eça, por onde segue até Miranda do Corvo, na extensão aproximada de onze kilometros de difficil e accidentado traçado, nos quaes passa sobre o viaducto da Tremoa, de 25 metros, e quatro pontes sobre o Eça, medindo uma d'ellas quarenta metros, e cada uma das tres restantes vinte e cinco.

De Miranda á Louzã segue a linha pela falda da serra,

passando o rio de S. João, na Louzã, sobre uma ponte de vinte metros.

Além das obras de arte mencionadas, tem ainda a linha sete tunneis, numa extensão de 14 kilometros, sendo os mais importantes os do Valle do Açor, com 282 metros, e o da Portella, com 250 metros.

Inaugurada a linha no dia 16 de dezembro d'este anno, o primeiro comboio chegou á Louzã á 1.37 da tarde.

A população preparou festejos para celebrar o acontecimento, e milhares de pessoas aclamaram a sua passagem e chegada, por entre o estralejar dos foguetes, e as notas alegres das philarmonicas.

Na Camara Municipal houve copo d'agua offerecido pela commissão dos festejos, sendo pronunciados varios discursos, e prestada homenagem aos serviços de Emygdio Navarro que tanto concorreu para a realização da linha.

A's tres horas e um quarto partia para Coimbra o comboio levando os diferentes convidados que tinham ido assistir á cerimonia da inauguração.

Assistiram aos festejos mais de dez mil pessoas.

A ressurreição da Luzitana

Os conductores e guardas freios despedidos do serviço da Companhia Carris de ferro, estão em via de fazer resurgir a antiga cooperativa *A Luzitana*, que tão bons serviços prestou á população menos abastada de Lisboa, e que, infelizmente, erros de administração levaram á ruina.

E' no dia 20 do corrente que a assembleia geral dos accionistas da antiga cooperativa devem decidir sobre as resoluções a tomar.

Tracção electrica

Cintra-Cascaes

Foi pedida auctorização para o estabelecimento de um serviço, por sistema electrico, de transporte de passageiros e mercadorias, entre Cintra e Cascaes, e entre S. João do Estoril e Cascaes, e de Cascaes á Guia e a Oitavos.

O sistema electrico adoptado é o de Siemens; não tem carris.

Espanha

A companhia de tremvias electricos de Murcia, tendo o proposito de ampliar as suas linhas, solicitou a concessão de um tremvia desde a cidade até a estação de Alcantarilla, pelo jardim da Estação, e de um outro, prolongamento da linha já existente, até a estação do caminho de ferro na cidade, pelo jardim de Corvera.

Allemanha

A companhia de tremvias electricos de Zurich, para evitar o incommodo ruido que causa a passagem dos carros nas curvas apertadas, determinou que fosse diminuida a profundidade da ranhura nos carris exteriores.

Italia

Foi dada a concessão para a exploração de uma linha electrica entre Fondotoce e Intra, com um ramal para Omegna.

Fica assim ligado o lago Maior com a grande linha do Simplão. A quem mais interessa a linha é á população milaneza, dadas as importantes relações industriaes e commerciaes que a ligam a Intra.

Hollanda

A camara municipal de Haya contraiu um emprestimo de 1.250.000 florins para a construção de linhas de tremvias electricos, na cidade e arredores.

A linha transafricana

Progridem activamente, no norte e no sul, os trabalhos d'esta linha.

O troço do sul mede já 3.000 kilometros, partindo do Cabo, atravessando Kimberley, Buluwayo, as cataratas do Zambeze, e passa 600 kilometros além d'este rio, na direcção do norte.

O troço septentrional vae do Cairo a Assuan, numa extensão de 800 kilometros que é já percorrida diariamente, nos dois sentidos, por um expresso que faz a viagem em 22 horas.

De Assuan a Wadihalfa, a viagem é feita pelo Nilo, num percurso de 360 kilometros, e em 6 horas.

Neste ultimo ponto torna-se a tomar o comboio para chegar a Karthum, distante 930 kilometros. A viagem dura 26 horas.

E' em Karthum que termina actualmente a linha ferrea, faltando para ligar os dois extremos a distancia correspondente a 24 graus de latitude.

Parece que dos 9.700 kilometros que separam o Cairo do Cabo, só 6.500 serão percorridos em linha ferrea; os restantes 3.200 serão percorridos em via fluvial.

LINHAS PORTUGUEZAS

Livração a Amarante.—Foi adjudicada por 13:723\$000 réis a concessão da empreitada A de terraplenagens e obras de arte cujo contrato tinha sido rescindido.

Passagem de nível.—Foi auctorizado o estabelecimento de duas passagens de nível ao k. 20,760 e 24,300 do ramal de Setubal.

Tarifa especial n.º 10 p. v. do Sul e Sueste.—Foi tornado extensivo aos transportes de linho, juta e pita em bruto ou em obra do Algarve para Lisboa o maximo co-bravel estabelecidos para esses transportes em sentido inverso.

Tarifa para transporte de vinho e azeite em vagon reservatorios.—Vae ser proposta a applicação nas linhas do Estado da tarifa especial já em vigor na Companhia Real.

Vagons tubulares.—Resolveu-se não empregar os vagon com leito do sistema tubular nas linhas do Estado.

Apeadeiro da Porta Nova.—Foi approvedo e mandado executar o projecto d'este apeadeiro junto de Tavira.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Foi pedida a concessão d'uma linha ferrea, de via reduzida entre Jerez de la Frontera e Arcos, estando já muito adeantados os trabalhos para a constituição de uma companhia que se propõe construi-la e explorá-la.

*

A companhia de tremvias a vapor do littoral Asturiano sollicitou a concessão de uma linha de Villalegre a Avilés e Salinas.

ITALIA

Está já pronto o projecto definitivo da linha de Vievola a Tenda, ultimo troço que falta construir da linha Cunes Vintimiglia. Brevemente será apresentado á approvação do respectivo ministro, esperando-se que em fevereiro comecem os preparos para o inicio dos trabalhos de construção.

BELGICA

A administração dos caminhos de ferro tem, em experiencia, na linha de Bruxellas-Ostende uma locomotiva de novo modelo que apresenta a dupla vantagem de poder rebocar as maximas cargas auctorizadas pelo regulamento e não produzir fumos. Este, em lugar de ser projectado para a atmosphera pela chaminé é repellido para a fôrnelha por meio de um aspirador e é ali decomposto.

As cinzas não caem para a linha; são conservadas no exterior da machina por um processo identico.

Se as experiencias derem bom resultado o novo sistema será applicado a todas as locomotivas belgas.

Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração

(Continuação)

Não vem fóra de proposito fazer a seguinte demonstração: na conta de *Reclamações* as verbas que figuram relativas ao debito da Companhia ao Estado por andeantamentos são:

Subvenção não recebida (relatorio de 1900)...	1.402:392\$652
Diferenças de cambio em coupon.....	1.636:019\$079
Juros.....	793:918\$498
	3.832:330\$229
Divida actual.....	3.713:376\$924
Amortização.....	119:153\$305

Por onde se prova que a Companhia *nada* deve hoje ao Estado *por capital recebido*, antes já amortizou a importancia de 119:153\$305 réis. Representa isto para o Estado um excellente negocio, attendendo ao rendimento que recebe *sem capital empregado* e attendendo principalmente á differença entre a taxa de juro que paga ao Banco de Portugal e a que debita á Companhia. As unicas contas, portanto, que representam *capital recebido* são as do Thesouro e Banco de Portugal, contas estacionarias, que teem por enquanto, como acima dissemos, para juros e amortização, as suas dotações especiaes.

Parece-nos serem importantes estes esclarecimentos, especialmente para os que supõem que a Companhia está a viver do que, *além da subvenção*, o Estado lhe está a dar.

A proposito convém dizer-vos que, apesar dos esforços que continuamos a empregar para se definir a situação anormal da Companhia perante o Estado, nada temos conseguido, continuando esta questão a revestir um caracter cada vez mais grave e cada vez mais intrincado.

Não podemos, por enquanto, contar, para o desenvolvimento do nosso trafego, com o concurso da linha de Malange, em construção por conta do Estado, attendendo á morosidade com que vae sendo construida, pois, tendo sido comegada em 1902, apenas em julho ultimo tinha chegado ao kim. 42.

Com data de 16 d'abril passado enviou o governo á nossa Companhia o seguinte officio:

«Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar.—Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos.—Numero mil e sessenta e seis.—Lisboa, dezeseis de abril de mil novecentos e seis. Illustrissimo e Excellentissimo Senhor.—Estando prompta para ser aberta á exploração a primeira secção de trinta e um kilometros do Caminho de ferro de Malange, desde o Lucalla até Quizanga, encarega-me Sua Excellencia o Ministro de saber, por intermédio de Vossa Excellencia, se a Companhia dos Caminhos de ferro através d'Africa está disposta a encarregar-se da respectiva exploração e em que condições, ou, no caso contrario, em entrar em um accordo para expedições directas, uso de estação commum, troca de material, e tudo o mais que fór necessario para simplificar as duas explorações e o serviço combinado.—Deus Guarde a Vossa Excellencia.—Illustrissimo e Excellentissimo Senhor João Carlos Pessoa d'Amorim, Dignissimo Commissario do Governo junto da Companhia Real dos Caminhos de ferro através d'Africa.—O Engenheiro Director, (a.) M. da Terra Vianna.»

a que demos a resposta seguinte:

Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr.

«Em resposta ao officio da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro Ultramarinos de 16 do corrente, tenho a honra de dizer a V. Ex.^a em nome do Conselho d'Administração d'esta Companhia, ser este de parecer:

que a exploração da linha ferrea só deve ser feita por uma entidade, pelo Governo, ou pela Companhia; mas, que, tendo o Governo ainda a fazer larga construção do prolongamento da linha, parece de melhor solução fazer o Governo de sua conta toda a exploração, arrendando á Companhia a sua linha com todo o seu material, dependencias, officinas, etc., etc.; que quanto a *entente* para a exploração por duas entidades, combinação de serviço, troca de material, etc. etc., seria inutil o mencionar aqui as razões por que esse sistema não pôde convir á Companhia, cumprindo-me finalmente informar a V. Ex.^a que, para o proseguimento de qualquer negociação, tem a Companhia em Lisboa o seu Administrador Delegado, com o qual a Ex.^{ma} Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos se poderá entender.—Deus Guarde a V. Ex.^a—Porto, 21 de abril de 1906.—Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Conselheiro Antonio d'Azevedo Castello Branco, Dignissimo Ministro da Marinha e Ultramar.—Lisboa.—Pela Companhia Real dos Caminhos de ferro através d'Africa, O presidente do conselho de administração.—Carlos Lopes.»

(Continúa).

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Carruagem directa de 1.ª e 2.ª classes entre Lisboa-Rocio e Mangualde

Desde 1 de janeiro de 1907, entrará diariamente na composição dos comboios n.º 15, que sae de Lisboa-Rocio ás 9,30 da tarde, e n.º 4 que chega a Lisboa-Rocio ás 12,13 da manhã, uma carruagem de 1.ª e 2.ª classes para o transporte directo de passageiros entre Lisboa e Mangualde, sem necessidade de trahbordo na estação de Pampilhosa.

Fica pelo presente annullado o Aviso ao Publico B. 1486, de 27 d'abril de 1906.—Lisboa, 28 de dezembro de 1906.

Abertura do apeadeiro de Cae-Agua ao serviço de passageiros, bagagens e recovagens

Desde 1 de janeiro de 1907 o apeadeiro de Cae-Agua, situado entre a estação de Parede e o apeadeiro de S. João do Estoril, no ramal de Cascaes, fica aberto ao serviço de passageiros, bagagens e recovagens para ou de qualquer estação ou apeadeiro das linhas exploradas pela Companhia Real, que façam serviço ordinario.

As expedições de bagagens e recovagens serão feitas de Cae-Agua em portos a cobrar na estação de destino e as que para o referido apeadeiro forem expedidas, sê-lo-hão em portos cobrados na estação de procedencia.

Não se acceitam volumes de peso indivisivel superior a 100 kilogrammas.

Tambem não serão acceitas para expedir do dito apeadeiro, as seguintes mercadorias:

Comestiveis e generos frescos. Generos sujeitos a avariar-se. Generos cujo valor seja computado inferior á importancia do transporte. Generos adulterados ou em estado de decomposição.

Para as remessas procedentes de estações além Cae-Agua ou a ellas destinadas, as distancias kilometricas de applicação serão as que correspondam á estação de Parede; para as procedencias ou destinos áquem de Cae-Agua, applicar-se-hão as correspondentes a Estoril.

As bagagens ou recovagens que de Cae-Agua não forem retiradas no dia da chegada, serão enviadas para a estação de Estoril, d'onde poderão ser retiradas mediante o pagamento da respectiva armazenagem. Lisboa, 18 de dezembro de 1906.

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Caminho de ferro da Regoa a Chaves—2.ª secção: Villa Real a Pedras Salgadas—Empreitada O—Assentamento e balastragem de via

Pelo presente se faz publico que no dia 22 de janeiro de 1907, pela 1 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, designada pela letra O, do assentamento e balastragem de via do caminho de ferro da Regoa a Chaves, 2.ª secção, Villa Real a Pedras Salgadas.

O deposito para ser admittido á licitação é de 485\$000 réis. O deposito definitivo é de 5 por cento do preço da adjudicação.

As condições da arrematação e caderno de encargos podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde, no Serviço de construcção d'esta Direcção (Rua Pinto Bessa, 60) e em Lisboa na Direcção do Sul e Sueste.

Porto, 17 de dezembro de 1906.

Direcção do Sul e Sueste

Fornecimento de ferro fundido e rodas diversas

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 21 de janeiro de 1907, pela 1 hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste e na sua sede, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso para a adjudicação do fornecimento de 70 toneladas de ferro fundido em cecos para breaks e rodas diversas para zorras de via.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos Caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 88\$000 réis.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação terá de reforçar o seu deposito provisorio com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação, constituindo assim um deposito definitivo, que ficará á ordem da mesma direcção, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de depositos.

O reforço indicado deverá effectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o deposito provisorio.

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da Direcção (Largo de S. Roque) e na dos armazens geraes (Barreiro), onde podem ser examinados em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã até as 4 da tarde.

Barreiro, 18 de dezembro de 1906.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Leilão

de remessas retardadas e volumes abandonados

Em 14 de janeiro proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermédio do agente de leilões sr Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa Caes dos Soldados e em virtude do artigo 108 da tarifa geral d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda em haste publica de todas as remessas com data anterior a 14 de novembro de 1906, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço de Reclamações e Investigações, na estação do Caes dos Soldados todos os dias não santificados até 12 do referido mez de janeiro inclusive das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa, 28 de dezembro de 1906.

N.º 1.670 em 31-8-906 de Cella a Dois Portos, 9 atados arcos de madeira de castanho, peso 300 k. a Silverio João Borges;

N.º 33.793 em 29-8-906 de Lisboa P. a Payalvo, 2 cascos vassios, peso 279 k. a Luiz de Castro;

N.º 10.883 em 7-9-906 de Alcantara T. a Penamacôr, 2 barricas cal em pedra, peso 320 k. a João dos Santos Cunha;

N.º 73.282 em 15-9-906 de Porto-Campanhã a Braço de Prata, 1 caixa de drogas, peso 30 k. a J. A. Oliveira;

N.º 27.138 em 24-8-906 de Coimbra a Lisboa P., 3 volumes de saccos vassios, peso 132 k. a João Parteiro;

N.º 70.076 em 7-9-906 de Gaia a Lisboa P., 2 caixas de vinho, peso 46 k. a Manoel Paiva;

N.º 11.796 em 8-9-906 de Praia a Lisboa P., 167 pacotes de madeira, peso 7.740 k. a M. Saldanha & C.ª;

N.º 17.623 em 16-8-906 de Lisboa C. a Pombal, 2 caixas com benzina, peso 64 k. a Antonio Carlos Caldeiro Ribeiro;

N.º 77.099 em 25-9-906 de Lisboa Mar a Torres Vedras, 1 lata banha, peso 15 k. a José S. Caianno;

Uma porção de rolos e travessas de madeira, peso 4.600 k.

Leilão de sal

Em conformidade com o artigo 108.º das tarifas geraes d'esta companhia, annuncia-se que no dia 12 de janeiro proximo futuro, será vendida em hasta publica, na estação de destino a remessa de pequena velocidade n.º 84.721 de Figueira da Foz a Ponte de Sôr, constante d'um vagon de sal, peso 10.000 kilos expedida em 26 de novembro proximo passado pelo sr. Manuel José Pereira, á consignação do mesmo senhor. —Lisboa, 24 de dezembro de 1906.

Compra de estrume e lixo, produzidos pela limpeza dos vagon do gado para o mercado do Campo Pequeno e das linhas de Lisboa P. — Santa Apolonia.

Até o dia 2 de janeiro de 1907, pela 1 hora da tarde receber-se-hão propostas em carta fechada, dirigida ao serviço central do Movimento em Lisboa (edificio da estação de Santa Apolonia).

No envolvero das propostas, além do endereço, deverá indicar-se o seguinte: «Proposta para a compra de estrume e lixo da estação de Lisboa P. — Santa Apolonia».

Os proponentes deverão estipular claramente o preço fixo offerecido para todo o anno, desde 1 de janeiro até 31 de dezembro de 1907 e a declaração de que depositarão essa quantia na thesouraria da companhia no praso maximo de 8 dias a contar da data em que lhe fôr notificada a concessão.

Tambem farão a declaração de se conformarem com as bases que estão patentes no serviço central do Movimento em Santa Apolonia todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, indicando qual a estação de destino que escolhem.

As propostas que não satisfizerem ás condições acima exaradas e que se não conformem com as bases referidas, serão consideradas nullas.—Lisboa, 26 de dezembro 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-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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 hotéis mais bem situados e que mais convém aos numerosos banhistas.—Prop., Serafim Pereira

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

HAMBURGU *Sautier & C.^a*—Commissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores.—Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.

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

LISBOA *C. Mahony & Amaral.*—Commissões, 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 Gloria, 22 A—Casa e mobilia nova. Serviço esmerado. 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 accomodações desde 1\$000 réis por dia até 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 familias. Cozinha e serviço á franceza. 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 Caraga.*—O principal da cidade e um dos melhores da provincia. Serviço bom e aceiado. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. Antonio d'Oliveira Caraga.

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

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

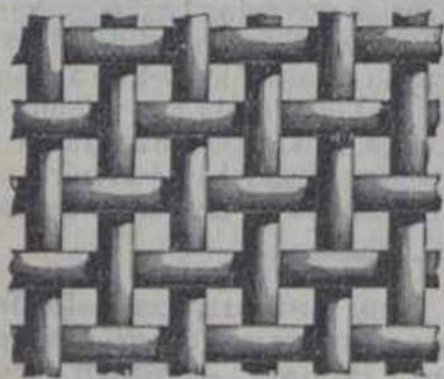
PORTO *João Pinto & Irmão.*—Despachantes.—Rua Mouzinho da Silveira, 134.

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

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

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

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



TECIDOS METALLICOS

ESPECIAES

para o tratamento de MINERAES, TECIDOS METALLICOS
para todas as applicações INDUSTRIAES

RÊDES DE TODAS AS CLASSES

RIVIÈRE

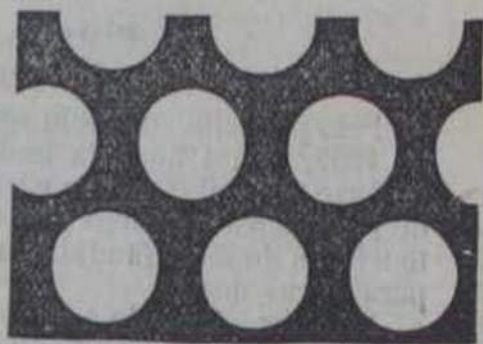
CASA FUNDADA
em 1854

RONDA DE SAN PEDRO, 58
BARCELONA

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

LAMPADAS DE SEGURANÇA

para MINAS



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 millímetros	11\$000	11\$800	12\$600	13\$400
De 5 a 5 1/2 "	11\$400	12\$200	13\$000	13\$800
De 6 a 6 1/2 "	11\$800	12\$600	13\$400	14\$200
De 7 a 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 a 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 1 de Janeiro de 1907

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
9-45 m.	9-20 m.	9-40 m.
9-55 m.	9-40 m.	10-25 m.
4-0 t.	4-14 t.	4-44 t.
5-40 t.	5-54 t.	6-20 t.
11-25 n.	11-39 n.	12-0 n.

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

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
5-30 m.	6-5 m.	5-50 m.
7-0 m.	7-28 m.	7-55 m.
7-40 m.	8-15 m.	8-43 m.
10-10 m.	10-38 m.	9-25 m.
11-30 m.	11-58 m.	10-30 m.
1-0 t.	1-28 t.	12-10 t.
4-32 t.	5-20 t.	3-10 t.
5-24 t.	5-56 t.	5-31 t.
7-0 t.	7-28 t.	7-40 t.
8-30 n.	8-58 n.	9-10 n.
10-0 n.	10-28 n.	10-40 n.
12-30 n.	1-5 n.	11-6 n.

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
6-15 m.	7-15 m.	6-0 m.
8-10 m.	9-3 m.	8-5 m.
9-40 m.	9-46 m.	9-32 m.
9-45 m.	10-38 m.	9-15 m.
10-40 m.	11-16 m.	10-32 m.
10-45 m.	11-52 m.	10-50 m.
12-15 t.	1-22 t.	11-25 m.
1-40 t.	2-16 t.	12-2 t.
1-45 t.	2-52 t.	1-19 t.
3-10 t.	3-46 t.	1-50 t.
3-15 t.	4-15 t.	2-26 t.
4-40 t.	5-16 t.	3-15 t.
4-47 t.	5-37 t.	4-28 t.
5-20 t.	6-10 t.	5-26 t.
6-10 t.	6-46 t.	6-15 t.
6-15 t.	7-21 t.	6-58 t.
7-40 t.	8-16 m.	7-5 t.
7-45 t.	8-52 m.	8-0 n.
9-15 n.	10-22 n.	9-20 n.
10-40 n.	11-16 n.	9-56 n.
10-45 n.	11-52 n.	10-50 n.
12-25 n.	1-15 n.	11-25 n.

Lisboa-Rocio	Quejuz	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
5-35 m.	10-6 m.	10-36 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-34 t.
1-46 t.	2-17 t.	2-33 t.
3-50 t.	4-21 t.	4-35 t.
7-11 t.	7-42 t.	8-33 n.
9-00 n.	10-21 n.	11-50 n.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
6-30 m.	7-33 m.	5-0 m.
7-26 m.	8-32 m.	6-0 m.
8-50 m.	9-51 m.	7-50 m.
10-37 m.	11-41 m.	9-5 m.
11-21 m.	12-1 t.	11-1 m.
12-44 t.	1-44 t.	1-0 t.
3-3 t.	4-7 t.	3-4 t.
4-37 t.	5-36 t.	4-40 t.
5-23 t.	6-18 t.	5-15 t.
6-15 t.	7-19 t.	6-57 t.
8-50 n.	9-48 n.	6-57 t.
11-0 n.	12-1 n.	9-10 n.
12-20 n.	1-24 n.	10-45 n.

Lisboa-Rocio	Sacavem	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
7-10 m.	7-54 m.	9-40 m.
8-15 m.	8-59 m.	9-40 m.
9-51 m.	10-35 m.	10-24 m.
10-5 m.	11-29 m.	11-14 m.
11-39 m.	12-14 t.	12-30 t.
1-29 t.	2-13 t.	1-35 t.
3-11 t.	3-55 t.	2-19 t.
4-45 t.	5-29 t.	3-30 t.
5-40 t.	6-24 t.	4-39 t.
6-42 t.	7-26 t.	5-23 t.
8-5 n.	8-49 n.	7-7 t.
9-42 n.	10-36 n.	7-55 t.
		9-27 n.
		10-14 n.
		11-40 n.

Lisboa-Rocio	Povo	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
12-30 t.	1-28 t.	7-32 m.
10-30 n.	11-28 n.	2-27 t.

Lisboa-Rocio	V. Franca	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
4-30 t.	5-39 t.	5-27 m.
4-35 t.	5-39 t.	5-27 m.
6-5 t.	7-26 t.	7-55 t.
12-30 n.	1-53 n.	—

Lisboa-Rocio	Setil	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
6-5 m.	8-24 m.	7-16 m.
		9-15 m.

Setil	Vendas Novas	Setil
Partida	Chegada	Partida
4-50 m.	8-11 m.	4-5 m.
8-39 m.	10-31 m.	11-15 m.
3-50 t.	7-5 t.	7-36 t.

Entroncamento Lisboa-R.

Lisboa-Rocio	Porto	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
8-5 m.	7-1 t.	6-55 m.
9-45 m.	3-21 t.	8-42 m.
2-0 t.	12-22 n.	12-45 t.
9-30 t.	11-16 n.	5-0 t.
9-30 n.	7-47 m.	8-56 n.

Figueira	Porto	Figueira
Partida	Chegada	Partida
7-30 m.	1-43 t.	9-50 m.

Aveiro	Porto	Aveiro
Partida	Chegada	Partida
3-54 m.	6-33 m.	5-45 t.

Ovar	Porto	Ovar
Partida	Chegada	Partida
7-21 m.	9-2 m.	5-20 m.
5-55 t.	7-37 t.	3-58 t.

Esmoriz	Porto	Esmoriz
Partida	Chegada	Partida
4-48 m.	6-0 m.	3-15 t.

Espinho	Porto	Espinho
Partida	Chegada	Partida
9-3 m.	10-34 m.	8-10 m.
10-50 m.	11-30 m.	9-20 m.
1-15 t.	2-15 t.	11-5 m.
3-50 t.	4-55 t.	1-31 t.
9-39 n.	10-33 n.	7-55 t.
		12-0 n.

Coimbra	Louza	Coimbra
Partida	Chegada	Partida
6-0 m.	6-27 m.	1-30 m.
11-20 m.	12-57 t.	1-3-0 t.

Coimbra	Figueira	Coimbra
Partida	Chegada	Partida
7-30 m.	9-13 m.	9-10 m.
6-51 t.	7-44 t.	11-10 m.
		10-15 n.

Lisboa-Rocio	Badajoz	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
10-30 m.	1-23 t.	6-5 t.
7-35 t.	6-52 m.	8-15 m.

Lisboa-R.	Valencia	Lisboa-R.
Partida	Chegada	Partida
10-30 m.	6-30 t.	6-0 m.
7-25 t.	12-30 n.	8-40 m.
7-35 t.	5-58 m.	6-35 t.

Lisboa-Rocio	Guarda	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
10-30 m.	12-0 n.	6-15 m.
9-30 n.	10-35 m.	2-35 t.

Lisboa-Rocio	Caldas Rainha	Alfarellos
Partida	Chegada	Partida
12-15 t.	4-55 t.	12-0 t.

Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.
Partida	Chegada	Partida
7-10 m.	2-4 t.	5-5 m.
5-55 t.	3-21 m.	5-30 t.

Alfarellos	Figueira	Alfarellos
Partida	Chegada	Partida
5-0 m.	6-10 m.	10-5 m.
11-25 m.	12-19 t.	6-48 t.
7-56 t.	8-35 n.	7-44 t.
8-47 n.	9-24 n.	12-23 n.
3-45 n.	4-22 m.	—

Amieira	Figueira	Amieira
Partida	Chegada	Partida
3-0 m.	3-21 m.	2-15 n.
4-40 t.	2-1 t.	5-5 m.
4-36 t.	5-17 t.	12-50 t.
6-20 t.	6-41 t.	4-8 t.
		5-30 t.

BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira
Partida	Chegada	Partida
1-50 m.	9-25 m.	5-15 m.
4-5 t.	3-35 t.	10-59 m.
7-5 t.	8-55 n.	4-25 t.

Pampilhosa	Mangualde	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
9-20 n.	11-15 n.	6-15 m.

Pampilhosa	V. Formoso	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
5-10 m.	4-45 t.	9-25 m.
9-50 m.	4-0 t.	1-50 t.
1-25 t.	7-2 t.	4-15 t.

SUL E SUESTE

Lisboa	Barreiro	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	6-25 m.	5-35 m.
8-0 m.	8-55 m.	8-0 m.
9-15 m.	9-50 m.	9-15 m.
10-50 m.	11-25 m.	11-0 m.
1-55 t.	2-40 t.	12-25 t.
3-25 t.	4-0 t.	2-50 t.
4-50 t.	5-25 t.	4-51 t.
6-30 t.	7-10 t.	9-13 n.

Lisboa	Setubal	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	9-28 m.	8-5 m.
10-50 m.	12-40 t.	10-15 m.
1-55 t.	3-16 t.	2-5 t.
3-25 t.	5-2 t.	4-0 t.
4-50 t.	6-27 t.	8-21 n.

Pinhal Novo	Setubal	Pinhal Novo
Partida	Chegada	Partida
8-45 n.	9-7 n.	5-29 t.

Lisboa	Evora	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	10-50 m.	5-10 t.

Casa Branca	Evora	Casa Branca
Partida	Chegada	Partida
6-20 t.	7-17 t.	7-31 t.

Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	3-21 t.	5-35 m.
4-50 t.	11-53 n.	11-33 n.

Lisboa	Moura	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	3-48 t.	5-20 m.
4-50 t.	3-34 m.	8-5 n.

Lisboa	Villa Real	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	11-49 n.	5-0 m.
8-0 m.	5-51 m.	4-45 t.
4-50 t.		6-10 m.

Lisboa	Portimão	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	9-26 n.	4-45 m.
8-0 m.	6-40 t.	6-10 m.
4-50 t.	3-55 m.	—

Tunes	Portimão	Tunes
Partida	Chegada	Partida
9-23 n.	10-30 m.	9-59 n.

Portimão	Villa Real	Portimão
Partida	Chegada	Partida
6-20 m.	12-15 t.	1-10 t.

Faro	Villa Real	Faro
Partida	Chegada	Partida
6-32 m.	9-0 m.	9-28 m.
3-48 t.	6-14 t.	6-31 t.

MINHO E DOURO

Porto	Famalicão	Porto
Partida	Chegada	Partida
2-20 t.	3-47 t.	4-58 m.
5-40 t.	6-59 n.	4-31 t.
9-25 n.	10-52 n.	7-26 t.

Porto	Braga	Porto
Partida	Chegada	Partida
4-45 m.	7-26 m.	6-2 m.
8-3 m.	10-34 m.	8-1 m.
9-35 m.	12-9 t.	11-0 m.
12-10 t.	1-56 t.	11-0 m.
4-10 t.	6-6 t.	4-47 t.
5-40 t.	8-51 n.	7-27 t.

Nine	Braga	Nine
Partida	Chegada	Partida
8-33 m.	9-2 m.	9-20 m.
11-33 m.	12-9 t.	12-50 t.

Porto	Vianna	Porto
Partida	Chegada	Partida
4-45 m.	8-36 m.	7-8 m.
4-40 t.	6-40 t.	6-20 t.

Porto	Valença	Porto
Partida	Chegada	Partida
8-5 m.	12-57 t.	2-52 m.
12-10 t.	3-34 t.	9-20 m.
5-40 t.	11-34 n.	2-0 t.

Vianna	Valença	Vianna
Partida	Chegada	Partida
7-15 m.	9-14 m.	4-53 m.
2-36 t.	5-29 t.	8-0 m.
6-16 t.	8-15 n.	4-4 t.

Porto	Penafiel	Porto
Partida	Chegada	Partida
4-30 t.	6-11 t.	5-15 m.
9-25 n.	11-10 n.	7-10 t.

Porto	Marco	Porto
Partida	Chegada	Partida
9-33 m.	12-4 t.	1-8 t.

Porto	Regoa	Porto
Partida	Chegada	Partida
5-0 m.	11-7 m.	4-10 m.
6-0 t.	10-42 n.	4-5 t.

Porto	Tua	Porto
-------	-----	-------



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 14 de Janeiro sairá o paquete **Amazon** para

Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Suez), vapor allemão **Kronprinz**. Sairá a 14 de janeiro.

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



Antuerpia e Bremen, vap. allemão **Bonn**. Espera-se a 2 de janeiro.

Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Borussia**. Sairá a 2 de janeiro.

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



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Santos**. Sairá a 12 de janeiro.

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



Bolonha e Hamburgo, vap. allemão **Prinz Sigismund**. Sairá a 14 de janeiro.

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



Bordeos, vap. francez **Magellan**. Sairá a 11 de janeiro.

Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^o



Buenos Aires (directo), vap. allemão **König Friedrich August**. Sairá a 13 de janeiro.

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



Cherburgo, Southampton e Londres, vapor inglez **Nile**. Espera-se a 2 de janeiro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El Rei, 31, 1.^o



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Ortega**. Sairá a 8 de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Atlantique**. Sairá a 7 de janeiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.^o



Hamburgo, vapor allemão **Bahia**. Sairá a 12 de janeiro.

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



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Antonina**. Sairá a 2 de janeiro.

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



Iquitos, vapor inglez **Hildebrand**. Sairá a 4 de janeiro.

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



Liverpool e Nova York, vap. espanhol **Isa de Panay**. Sairá a 2 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Liverpool, vapor inglez **Augustine**. Sairá a 4 de janeiro.

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



Madeira, S. Thomé, Loanda, Lobito, Cidade do Cabo, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vapor portuguez **Africa**. Sairá a 2 de janeiro.

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



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Lobito, Benguella, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Loanda**. Sairá a 7 de janeiro. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.^o



Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Amazon**. Sairá a 14 de janeiro.

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



Maranhão, Ceará e Parnahyba (via Madeira), vap. allem. **Rio Grande**. Sairá a 13 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Rio Negro**. Sairá a 2 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor portuguez **Dona Maria**. Sairá a 4 de janeiro. Agente, João Patricio Alvares Ferreira, R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Jerome**. Sairá a 7 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Asunción**. Sairá a 4 de janeiro.

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



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Aachen**. Sairá a 4 de janeiro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Pernambuco e Cabedello, vap. ingl. **Orator**. Espera-se a 11 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Tijuca**. Sairá a 16 de janeiro.

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



Rotterdam e Hamburgo, vap. allemão **San Nicolas**. Sairá a 8 de janeiro.

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



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St.^a Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal, Flores e Corvo, vapor portuguez **Funchal**. Sairá a 5 de janeiro.

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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oriana**. Sairá a 9 de janeiro.

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



Vigo, Havre e Hamburgo, vap. allemão **Rio Pardo**. Sairá a 16 de janeiro.

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



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

Acceleração nos transportes
de fructas, hortaliças e legumes frescos
taxados pela

Tarifa Especial n.º 9 de Pequena Velocidade

Approvado por despacho ministerial de 19 de Dezembro de 1906

Desde o dia 1 de Janeiro de 1907, as expedições de fructas, hortaliças e legumes frescos, taxadas pela tarifa especial n.º 9 de pequena velocidade, procedentes das estações do Algarve, situadas além de S. Marcos, com destino a Lisboa, Barreiro, Setubal e Vendas Novas, serão postas á disposição do consignatario, na estação de destino, 48 horas depois da sua apresentação a despacho.

Lisboa, 27 de Dezembro de 1906.

Pelo Engenheiro Director

F. Figueiredo e Silva.

B—N.º 1

Exp.º 1409



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Linhas de Leste e Norte e seus ramaes, de Lisboa a Cintra e Torres Vedras,
de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos, da Beira Baixa, de Setil a Vendas Novas
e de Coimbra a Louzã*

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 15 DE PEQUENA VELOCIDADE

**Para transporte de alcool, aguardentes e vinhos communs
em wagons reservatorios, pertencentes aos expedidores ou consignatarios
ou como tal considerados**

Em vigor desde 1 de Janeiro de 1907

1.º — Wagons carregados. — Applicam-se as tarifas internas (especies ou Geral) considerando incluidos os liquidos acima indicados nas seguintes rubricas da classificação das tarifas, respectivamente:

Alcool commum	} <u>em vasilhame simples de madeira, não designado.</u>
Aguardente	
Vinhos não designados.	

A taxa, tanto do transporte como das evoluções e manobras, incidirá sobre o pezo correspondente á capacidade total de cada reservatorio, com o minimo de 10:000 kilos ou pagando como tal; o que exceder este minimo será contado por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas.

Para o calculo do pezo do carregamento, adoptar-se-hão as seguintes bases por cada litro de capacidade dos reservatorios:

	Kg. ^{ma}
Alcool	0,850
Aguardente	0,925
Vinho commum	0,980

Na applicação da taxa de transporte prescindir-se-ha de quaesquer condições que as respectivas tarifas estipulem pelo que diz respeito a taras.

2.º — Transporte de wagons vasio. — 20 réis por vehiculo e kilometro de percurso, manutenção incluída.

3.º — Estacionamento de wagons nas estações.

a) Wagons carregados: taxas da Tarifa de Despezas Accessorias, como se o material fosse da Companhia.

b) Wagons vasio: 100 réis por wagon e periodo indivisivel de 24 horas.

4.º — Bonificação a descontar na taxa do transporte em cheio, na occasião do pagamento d'esta, a titulo de utilização do material: 5 réis por wagon e kilometro de percurso.

Condições particulares

1.ª — As taxas kilometricas serão applicadas, nos percursos que abranjam linhas de concessão differente, á somma das distancias de applicação.

2.ª — Seja qual fôr o peso do carregamento, os wagons transportados ao abrigo d'esta tarifa, serão considerados **completos** para todos os effeitos.

3.ª — Quando o pezo (tara) de cada wagon vasio exceder 10:000 kilogrammas, será esse excedente taxado como carga quando o wagon a levar; circulando os wagons vasio, será a respectiva taxa de percurso elevada a 30 réis por vehiculo e kilometro.

4.ª — A Companhia poderá transferir os wagons de onde se encontrem descarregados, para qualquer ponto á sua escolha, onde mais lhe convenha conservá-los em deposito.

Estas transferencias são isentas da taxa de percurso em vasio, sendo n'este caso, o material considerado estacionado para todos os effeitos.

5.^a — Cada wagon conterà uma só expedição, isto é, não poderá ser expedido para mais de um destino de cada vez, nem á entrega de mais de um consignatario. O remettente terá que reproduzir, por escripto, na nota de expedição, as marcas, numeros ou outros signaes particulares que sejam o distinctivo de cada wagon.

6.^a — As operações de carga e descarga dos reservatorios serão feitas por gente, conta e risco dos expedidores e consignatarios e nos locaes das estações que lhes forem designados pelos respectivos chefes.

Feita a carga, terão os expedidores que fechar os wagons á chave ou de os precintar com sellos de chumbo; e a Companhia será responsavel, tão sómente, pela integridade das fechaduras, cadeados ou sellos, até que se verifique a entrega do wagon ao consignatario ou á sua gente, não lhe cabendo supportar indemnisações de genero algum, pelas faltas, avarias ou damnos que soffram as remessas quando os referidos cadeados, fechaduras ou sellos se achem intactos ao realisar-se a dita entrega.

Para os wagons serem admittidos a circular nas linhas exploradas pela Companhia, teem que ser previamente examinados e definitivamente aceitos pelo seu Serviço do Material e Tracção e pela Fiscalisação do Governo.

O pezo total de cada wagon de dois eixos, carregado, não poderá ser superior a 24 toneladas.

8.^a — Os wagons devem ter dos dois lados, inscripção bem clara:

- a) das iniciaes do nome ou titulo do proprietario;
- b) de um numero de ordem e letra da serie;
- c) da tara (pezo em vazio), expressa em kilogrammas;
- d) do pezo correspondente a cada um dos liquidos a que se refere esta tarifa. A determinação d'esse pezo será feita pela capacidade maxima do reservatorio e com relação ás densidades fixadas no numero 1.^o d'esta tarifa.

Todos hão de ter tubo de intercommunição e ligações para o freio de vacuo adoptado pela Companhia; os orgãos de tracção e de choque serão do typo usado pela Companhia e, por grupo de 4 a expedir simultaneamente, deve um dos wagons ser munido de freio manual de torno, modelo da Companhia, collocado em guarita acessivel de qualquer dos lados da via.

9.^a — Os wagons serão entregues á Companhia promptos a circular, com as caixas de lubrificação bem providas de azeite.

Em transitio, unicamente, tomará a Companhia a lubrificação a seu cargo como se o material fosse seu.

10.^a — A conservação dos wagons incumbe, em absoluto, a quem os entregar á Companhia.

Deverão ser mantidos em bom estado, especialmente no que respeita aos rodados, eixos, molas, engates e caixas de lubrificação.

11.^a — As reparações de que os wagons carecerem em transitio, serão feitas pela Companhia e pagas por quem a esta os houver entregue.

As pequenas peças para substituição serão dos typos adoptados pela Companhia, e d'ellas deve possuir o proprietario dos wagons uma porção de sobrecellente, prompta a ser entregue sem demora á Companhia, sempre que esta o peça.

12.^a — Os expedidores ou consignatarios devem verificar, em presença dos empregados competentes da Companhia e nas estações de partida e de chegada, o estado em que os wagons forem recebidos ou entregues pela Companhia.

N'esta occasião farão, por escripto, as declarações ou reservas que entenderem por convenientes; faltando estas, terão valor unicamente as que fizerem os empregados da Companhia, entendendo-se que os donos do material ou os seus expedidores ou consignatarios, segundo os casos, com estas ultimas se conformam por completo.

13.^a — Pelas avarias que os wagons soffram não terá a Companhia responsabilidade alguma, quando forem devidas a caso fortuito, força maior, culpa dos proprietarios, expedidores ou consignatarios ou da sua gente.

Se outra causa as motivar, reparal-as-ha a Companhia á sua custa, não ficando obrigada, comtudo, a indemnisação alguma pela detenção ou paragem forçada do material, até que se ache em estado de circular.

Lisboa, 15 de Dezembro de 1906.

O Director Geral da Companhia

A. Leproux

Aviso ao Publico

Abertura á exploração da linha de Coimbra a Louzã

As estações e apeadeiros d'esta nova linha, são os que constam do seguinte:

Quadro das distancias kilometricas de applicação

Coimbra							
6	Carvalhosa (ap.)						
8	6	Ceira					
13	8	6	Tremôda (ap.)				
16	11	8	6	Almalaguez (ap.)			
20	15	12	7	6	Miranda do Corvo		
23	18	15	11	8	6	Padrão (ap.)	
29	24	21	17	14	10	6	Louzã

a) não expedem nem recebem volumes de peso indivisível superior a 100 kilos ;
b) não expedem nem recebem volumes de ou para pontos que só façam *serviço reduzido* ;
c) só recebem, d'outras estações ou apeadeiros, bagagens e recovagens em *portes pagos* ;
d) não fazem serviço combinado.

Desde a sua abertura á exploração, serão **ampliadas a esta linha as seguintes tarifas** que esta Companhia tem em vigôr na sua actual rêde:

TARIFA GERAL — Passageiros, bagagens, cães, etc.

TARIFA ESPECIAL INTERNA N. 4 — Recovagens, peixe e generos frescos.

„ „ „ „ 4 — Metallico, valores, objetos d'arte e reembolsos.

“ “ “ “ 5 — Logares de luxo e salões.

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 6 — Telegrammas.

7— Bilhetes de ida e volta, conforme o quadro de preços a seguir:

Proce- dencia	Destinos	Dias de va- lidade	Preços			Proce- dencia	Destinos	Dias de va- lidade	Preços		
			1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe				1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
ou vice-versa						ou vice-versa					
Louzã	Lisboa-Caes dos Soldados....	3	7\$920	6\$160	4\$400	Louzã	Aveiro	1	2\$780	2\$160	1\$540
	Lisboa-Rocio	3	8\$110	6\$310	4\$510		Estarreja ou Ovar.....	1	3\$660	2\$850	2\$030
	Santarem	2	5\$530	4\$310	3\$070		Espinho	2	4\$170	3\$250	2\$320
	Entroncamento	2	4\$520	3\$520	2\$510		Granja	2	4\$300	3\$350	2\$390
	Pombal	1	2\$520	1\$970	1\$410		Gaia ou Porto-Campanhã ...	2	4\$780	3\$720	2\$660
	Soure	1	2\$010	1\$570	1\$120		Porto-S. Bento (*).....	2	4\$960	3\$860	2\$770
	Souzellas	1	1\$240	\$980	\$710		Coruche	2	7\$120	5\$540	3\$950
	Pampilhosa	1	1\$440	1\$120	\$800		Coimbra B.....	1	1\$120	\$880	\$630
	Mealhada	1	1\$600	1\$250	\$900		Coimbra	1	\$920	\$720	\$510
	Mogofores	1	1\$880	1\$480	1\$060						
Oliveira do Bairro.....	1	2\$110	1\$650	1\$170							
Quintans	1	2\$560	1\$990	1\$430							
						(*) Participes do M. e Douro.	-	\$180	\$140	\$110	

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 8 — Volumes de peso até 40 kilogrammas.

9 — Bilhetes collectivos para grupos de 12 ou mais passageiros de 3.^a classe.

“ “ “ “ 42 — Bilhetes d'admissão nas gares.

„ „ „ „ 14 — Artigo 1.º — Bilhetes d'assignatura.

**TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 16 — Viagens de recreio em grupos ou comboio S
especiaes.**

“ “ “ “ 47—Touros, animais feroces, etc.

20 — Vehiculos terrestres sobre rodas — Embarcações

TARIFA DE DESPEZAS ACCESSÓRIAS.

TARIFA GERAL — Mercadorias de todas as classes, animaes, etc.

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 4 — Taras vazias.

“ “ “ “ 2 — Aguardentes, alchool, azeite, vinho, etc.

„ „ „ „ 3 — Madeiras, lenha, matto, etc.

„ „ „ „ 4 — Materias explosivas, inflamaveis, perigosas.

5—Gado por wagon completo.

6—Touros, animais ferozes, etc.

8— Mercadorias diversas por expedições de 1:000 kilogrammas e de wagon completo.

9 — Idem, idem por expedições de peso mínimo 100 k.
e sua ampliação a petroleo em wag. cisternas.

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 41 — Cereaes e farinhas.

42 — Palha, feno, pasto verde ou secco, etc.

13 — Carvão vegetal, casca p.^a cortumes, cortica, etc

.. .. 44 — Mercadorias volumosas e de pouco peso, massas indivisíveis de 3.000 a 10.000 kilogrammas, volumes de grandes dimensões, veículos terrestres sobre rodas e embarcações.

.. .. 45 — Alcool, aguardente e vinho em reservatórios (a partir de 1 de Janeiro de 1907).

TARIFA DE DESPEZAS ACCESSORIAS.

São também ampliadas á linha de Coimbra a Louzã: a **Classificação Geral de Mercadorias** e as **Condições Geraes d'Appliação das Tarifas Especiaes Internas de Pequena Velocidade**, em vigor na rêde d'esta Companhia desde 10 de Outubro de 1903.

A applicação das tarifas supra far-se-ha nas seguintes condições :

1.^a No serviço proprio da linha de Coimbra a Louzã: nas expressas condições d'essas tarifas.

2.^a No serviço entre qualquer estação ou apeadeiro da nova linha e qualquer outra estação ou apeadeiro pertencente ou não a esta Companhia:

a) quando seja applicada a mesma tarifa, tanto no percurso da Companhia Real como no de Coimbra a Louzã, será a taxa feita pelas sommas das distancias de applicação, considerando-se todo o tracto como uma linha unica.

b) quando sejam applicaveis tarifas diferentes, será a taxa feita em separado para cada um dos percursos, attendendo-se ao minimo para cada um d'elles.

3.^a A **Tarifa de Despezas Accessorias** applicar-se-ha tambem sem divisão de linhas, como se a linha de Louzã fosse um prolongamento do Ramal de Coimbra.

Lisboa, 14 de Dezembro de 1906.