



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 OFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 25 de abril de 1904, do MINISTERIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Premiada nas exposições:

Antwerpia, 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*

20.º ANNO 1907

REDACÇÃO

48 — Rua Nova da Trindade — 1.^o

Telephone 27 — Endereço Telegraphico CAMIFERRO

LISBOA

PREÇOS DE ASSIGNATURA

PORUGAL, 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; atrazado, 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

ÍNDICE DOS

ARTIGOS E SEÇÕES DO 20.º ANNO—1907

Acordos dos caminhos de ferro Sul-Africanos.....	378	Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, 188, 204, 220, 235, 251 e.....		Industrias portuguezas, por O. S....	355
Anuario Commercial de Portugal.....	362	Companhia dos Tabacos de Portugal	267	Iniciativas municipaes, por J. Fernando de Souza.....	♦ 113
Aposentações operarias, por O. S....	231	Conclusão (A) da nossa rede ferroviaria.....	217	Inimigos (Os) das linhas ferreas.....	330
Arrematações: 13, 64, 77, 93, 109, 125, 141, 157, 173, 189, 205, 221, 237, 233, 269, 285, 301, 316, 333, 349, 365 e.....		Concurso de viação americana no Porto.....	170	Instalações eléctricas, por O. S....	338
Atlantico (Do) ao Pacifico.....	381	Concursos.....	107	Invento (Um) portuguez 71 e (ilustrado).....	373
Attracções (As) de Lisboa.....	343	Conferencia (A) de Berne 171 e.....	157	Liceus de Lisboa, por O. S.....	278
Automobilismo: 27, 43, 60, 108, 140, 173, 234, 250, 267, 295, 315 e.....	215	Conflict (Um) ferroviario.....	186	Linha do Alto do Minho, 71 e.....	358
Automotizes e locomotivas a vapor.....	331	Congresso de trâfego franco-espanoportuguez 342 e.....	341	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.....	172	Congresso (O proximo) ferroviario internacional.....	362	Linha (A) nova de Caravanche.....	43
Balanço do anno por O. S.....	381	Conquista (A') do ar.....	362	Linha (A) do Côrrego, por J. Fernando de Souza (ilustrado).....	♦ 209
Barreiro a Cacilhas, por J. Fernando de Souza, 2 e.....	◆ 1	Conselheiro Oliveira Simões 243 e.....	315	Linha (A) circumbaikaliana.....	41
Bilhetes de identidade.....	231	Construcción de hoteis.....	379	Linha (A) de Coimbra a Louzã.....	41
Bilhetes (Os) kilometricos em Espanha 118 e.....	164	Construcción e rectificação das curvas de vias ferreas.....	340	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, 296, 232, 248, 264, 280, 296, 312, 327, 344, 360.....	376	Cosinhas (As) economicas.....	67	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 (A) Jungfrau.....	330
Brindes (Os nossos), 181, 218 e.....	282	Defendamo-nos, por Christiano Tavares.....	284	Linha (A) marinha no mar.....	378
Buenos Aires-Lisboa.....	26	Desembarque de passageiros por O. S.....	186	Linha (A) do Minho.....	50
Calendarios e brindes.....	26	Direcção fiscal da exploração dos caminhos de ferro.....	186	Linha de Portalegre.....	196
Caminho (O) de ferro da Costa do Marlim.....	155	Director (O nosso).....	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.....	Linha (A) transafricana.....	42	
Caminho de ferro electrico de Viseu a Lemon Coye.....	295	Doutor Dalgado.....	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, Canadá, 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, 233, 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	
Caminho de ferro electrico monofásico de Tergnier a Anizi (França).....	58	Eletrificação (A) do caminho de ferro de Nova York, Nova Haven e Hartford.....	282	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
Caminho de ferro d'Otavi, por A. V......	218	Emigração e ensino, por O. S.....	171	Linhas (As) transafricanas.....	107
Caminhos (Os) de ferro argelinos.....	343	Engenheiro-Consultor.....	378	Lisboa, caes do mundo.....	34
Caminhos (Os) de ferro argentinos.....	71	Ensino technico, por O. S.....	371	Londres (De) ao Japão em dezesete dias.....	199
Caminhos de ferro da Asia Oriental.....	155	Escola de caminhos de ferro.....	146	Machinas «Dactyle».....	186
Caminhos (Os) de ferro europeus em 1906.....	91	Esgrima (A) em Portugal.....	359	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
Candido Xavier Cordeiro.....	123	Estação de Basileia.....	218	Manual do Viajante em Portugal, 202, e.....	246
Carriagem (A) salão para a Direcção do Canadian Pacific Railroad.....	59	Estação (A) de Buenos Aires.....	199	Materiaes de construcção e a higiene, por Alfredo da Veiga.....	258
Carteira dos accionistas: 6, 87, 104, 120, 135, 154, 167, 183, 199, 231, 263, 279, 295 e.....	375	Estação (A) de Cadiz.....	343	Melhoramentos da capital.....	215
Choque e descarrilamento.....	170	Estatística de 1906 das linhas do Sul e Sueste, por J. Fernando de Sousa ♦ 353 e.....	327	Mendicidade (A) por O. S.....	298
Cincocentenario 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	Estatística Portugueza, por O. S.....	218	Meridianico (O) africano.....	27
Cintra-Cascaes.....	106	Estrangeiros (Os) em Portugal.....	134	Montemór-o-Novo.....	139
Comboio real inglez.....	346	Exposição Battistini.....	123	Moveis para hoteis.....	90
Comboios (Os) electricos na linha de Nova York a New-Haven e Hartford.....	299	Exposição (A) de Madrid.....	343	Movimento commercial.....	342
Commercio Portuguez: 26, 106, 234, 282 e.....	330	Excursão na Suissa.....	219	Navegação para a Argentina.....	245
Companhia dos caminhos de ferro da Beira Alta, 231 e.....	343	Exportação de productos, por Mello de Mattos 242 e.....	225	Navegação para o Brazil, por O. S. ♦ 49 e.....	299
Assembleia.....	167	Expresso (O) Lisboa-Londres.....	340	Necrologia: Antonio Franco Queriol.....	58
Companhia do caminho de ferro de Benguela.....	378	Falta de vagons nas linhas ferreas europeias.....	194	Henrique Daenhardt.....	37
Companhia do caminho de ferro do Mondego.....	6	Fantasia jornalistica.....	327	Notas varias: 45, 77, 92, 109, 125, 140, 157, 173, 204, 220, 251, 300, 331 e.....	379
Companhia dos caminhos de ferro do Porto à Povoa e Famalicão.....	327	Fardamentos (Os) dos cocheiros.....	325		
Companhia nacional de caminhos de ferro.....	438	Fazendo-nos-justiça.....	218		
Companhia Real dos caminhos de ferro Através d'Africa.....	343	Festas (As) de Lisboa, 82, 122 e.....	134		
Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, 12, 28, 44, 347, 363 e.....	379	Fogo (O) da Magdalena.....	123		
Companhia Real dos caminhos de ferro Portuguezes: Em 1906, 1907.....	19	Forças hidraulicas.....	343		
Assembleias, 167 e.....	182	Freios (Os) continuos nos comboios de mercadorias.....	219		

ÍNDICE

por La Barage.—Thiers 39.—XI Vichy.—Randan.—Uma nascente engaiolada, 55.—XII Vichy.—Bourges.—Paris, 74.—XIII Paris.—Os hoteis.—A viação.—Os taxímetros, 87.—XIV Automóveis e taxímetros.—Material pessimo e material bello, 103.—XV Paris—Limoges.—Perigneux.—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 francesas.—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 necessário.—Um vandalismo em perspectiva (?).—Munster e os anabaptistas.—Bom hotel e bons comboios alemães.—Carestia do Sud-Express, 266.—IV Longe da pátria transformação de Portugal.—O que podíamos 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 (ilustrado) 326.—VIII Palacio de Frederiksborg.—O parque de Fredensborg.—Pasagem à Suecia.—Helsingborg.—Bons hoteis e boas comidas.—As sociedades de temperança (ilustrado), 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 (ilustrado).....	245
Novo grande tunnel suíço.....	362
Novo horário.....	451
Novo (O) metropolitano de Londres.....	59
Novo sistema de locomoção.....	218
Origem (A) dos tremvias electricos.....	471
Panamericano (O) do norte.....	471
Paquetes da Booth Line.....	106
Parte oficial: (Veja-se a secção especial d'este índice).....	
Passagem (A) de Marateca, por J. Fernando de Souza.....	244
Passaportes.....	151
Pavimentos (Os) das ruas, por O. S. Pedras Salgadas ao Víago, por J. Fernando de Souza.....	291
Pessoal da Beira Alta.....	196
Poeira (A) em Lisboa.....	471
Política económica, 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 paralelas, por J. Fernando de Souza.....	257
Râmal de Aldeia Gallega.....	482
Râmal de Arraiolos.....	139
Receita dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis, 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 O. S.....	370
Réde (A) complementar do centro, por J. Fernando de Souza.....	273
Reforma de pautas, por J. Fernando de Souza, ♦ 145 e.....	165
Reformas em Lisboa-Rocio, 340 e.....	357
Regimen (O) tributario das colonias portuguesas.....	55
Regoa a Lamego, por J. Fernando de Souza.....	161
Relatórios de companhias.....	183
Resgate (O) dos caminhos de ferro do Oeste de França.....	202
Resurreição (A) da Luzitana.....	41
Rios (Os) em Espanha e Portugal ..	198
Semi-fixas (As) e locomóveis de vapor saturado de R. Wolf, Magdeburgo-Buckau (ilustrado).....	70
Servicos especiais.....	86
Tarifas ferroviarias da África do Sul.....	340
Tarifas de transporte: 5, 21, 36, 52, 69, 85, 101, 118, 133, 149, 181, 196, 214, 244 e.....	372
Taxímetros (Os) (ilustrado).....	155
Touring Club Hispano-Português.....	124
Tracção electrica: 11, 27, 43, 61, 76, 91, 108, 124, 140, 156, 172, 187, 203, 234, 247, 267, 300, 345, 331, 346, 362 e.....	486
Traccão (A) electrica por correntes monofasicas.....	90
Transpirenaicos (Os).....	33
Transversal africano, por O. S.....	27
Travessia (A) da Mancha.....	311
Tremvias e auto-omnibus.....	343
Trust (O) americano dos caminhos de ferro.....	42
Tunnel (O) do Hudson.....	42
Valle do Vouga.....	42
Vapor «Lanfranc».....	58
Vendedores nas estações, por O. S.....	322
Viagão (A) em Lisboa.....	198
Via férrea electrica do Valle do Bembro.....	186
Viagens em Portugal.....	26
Vinhos (Os) da Brazileira.....	332
Volta (A) do mundo em 50 dias.....	343
Zona (Na) do centro, por J. Fernando de Souza, ♦ 65 e.....	97
Parte oficial	
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, 243 e.....	260
Foz Tua a Mirandella, 116 e.....	243
Guimarães a Fafe, 228 e.....	324
Linhos electricas, 20, 115, 133, 188 e.....	181
Loanda 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.....	212
Norte, 163, 228, 243 e.....	177
Pinhal Novo a Aldeia Gallega, 133, 180 e.....	198
Pocinho a Miranda, 5, 117 e.....	362
Santa Comba a Vizela, 116 e.....	
S. Thomé	S. Thomé
Setubal ao Sado	Setubal ao Sado
Swazilandia	Swazilandia
Torres-Figueira-Alfarelhos	Torres-Figueira-Alfarelhos
Valle do Corgo, 214 e.....	Valle do Corgo, 214 e.....
Valle do Sado	Valle do Sado
Valle do Vouga, 4, 84, 99, 292 e.....	Valle do Vouga, 4, 84, 99, 292 e.....
Legislação diversa	
Adeantamentos para construções	292
Concursos nas linhas do Estado	356
Estação de Santa Apolonia	324
Estatutos da Companhia Nacional	116
Estradas d'acesso, ♦ 83, 116, 163, 180 e.....	309
Pessoal das linhas do Estado, 20 e	34
Pessoal das linhas ultramarinas	195
Plano da rede entre o Tejo e o Mondego, 275 e	276
Tarifas de transporte	
Distribuidas com os n.º abaixo	
Companhia Real	
<i>Grande velocidade:</i>	
N.º 2 Collegaes	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 43—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 45—Alcool e outros líquidos	457
P. n.º 44—Varias mercadorias	461
S. F. n.º 3— " " "	474 e
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 construção, 460 e	470
N.º 9—(Ampliação)	457
N.º 10—Machinas e apparelhos agrícolas, 460 e	469
N.º 11—(Ampliação)	462
N.º 43—Transportes fluviaes	470
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 4—(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	
309	
292 Mappa de Portugal	470
243 Mappa da rede d'Orleans	474

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietário-diretor-editor

REDATOR PRINCIPAL

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

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 vagões reservatórios, da Companhia Real.

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

Rosto e índice de 1906.

SUMMÁRIO

BALANÇO DO ANNO, por O. S.....	1
BARREIRO A CACILHAS—I, por J. Fernando de Sousa.....	2
PARTES OFICIAIS — Carta de lei de 20 de dezembro — Decreto de 14 de dezembro e portaria de 21 de dezembro do Ministério das Obras Públicas — Portaria de 14 de dezembro do Ministério da Marinha.....	4
TARIFAS DE TRANSPORTE	5
ENGENHEIRO-CONSULTOR	6
PRO AGÊNCIA DE PORTUGAL	6 a 9
COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DO MONDEGO.....	10
PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos Acionistas — Boletim Commercial e Financeiro —otações nas bolsas portuguesa e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	11
NOTAS DE VIAGEM — VIII — Mont-Dore—A linha de Clermont—Clermont.....	11
A LINHA CIRCUMBAIKAL'ANA	11
A LINHA DE COIMBRA Á LOUZÃ.....	11
A RESURREIÇÃO DA LUZITANA.....	11
TRAÇÃO ELÉCTRICA	11
A LINHA TRANS-AFRICANA	12
LINHAS PORTUGUEZAS — Livraria a Amarante — Passagem de nível — Tarifa especial n.º 10 p. v. do Sul e Sueste — Tarifa para transporte de vinhos em vagões reservatórios — Vagões tubulares — Apeadeiro da Porta Nova.....	12
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Itália — Belgica.....	12
COMPANHIA ATRAVES D'AFRICA — Relatório do Conselho d'Administração (continuação).....	13
AVISOS DE SERVICO	13
ARREMATAÇÕES	13
AGENDA DO VIAJANTE	14
HORÁRIO DOS COMBOIOS	15
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	16

Balanço do anno

É das boas regras comerciais dar balanço á situação e apreciar os lucros e perdas do exercício que finda; salutar prática industrial condensar também os resultados da laboração num quadro de fácil confronto, reduzindo as quantidades heterogêneas a uma unidade commun, o seu valor em dinheiro.

Nas nações, que representam o grande sommatório de todos os interesses particulares, pois nem o interesse público deve ser senão a resultante dos interesses de cada um dos cidadãos como o peso d'um corpo é a resultante da ação da gravidade sobre cada uma das suas moléculas, 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 principais fenômenos da sua vida social, desde o aumento de natalidade, até a cifra da emigração denunciadora da exportação do capital homem, desde o numero que indica a quantidade de novas máquinas assentes e em exercício na grande orquestra do trabalho, como lhes chamou um poeta, ao numero de escolas instaladas a trabalhar em cerebros e a acrescentar capacidade de produção 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 atenção que requerem factos tão complexos mas de um inquestionável 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 rápida 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 horizonte.

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

Intentemos essa rápida inspecção.

Quais os factos mais interessantes a registar no anno findo?

Que parcella nova da riqueza nacional se acrescentou á herança anterior, representada por um aumento de meios de trabalho e de ação; por aperfeiçoamento nas permutes o que corresponde á diminuição dos atritos na mecânica ou a um accrescimo de força viva utilizada; pelas facilidades dadas ao trânsito terrestre e marítimo; pela constituição de empresas industriais ou commerciais que denunciam vigor nos negócios, capital disponível, 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 também não é de desolação.

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

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

Esta questão resolveu-se. Desanuviou-se o horizonte da política e da finança portuguesa 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 predomínio. O anno de 1906 não marcou um melhoramento notável, não ficará como data celebre de algum d'estes empreendimentos festeis em acontecimentos que tornam memorável uma época.

Todavia, não deve elle considerar-se inteiramente estéril.

A rasgada iniciativa que desabrochou no ministério das obras públicas há alguns anos não se estiolou ainda, antes, em obediência ao plano traçado e cumprido, vão sendo construídas 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 António, 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 tambem 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 captaes e deixou aos estragos dos temporaes obras e trabalhos começados.

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

As linhas do Estado, pelos progressos que acuradamente introduzem no seu material, pela disciplina que vão influindo no seu pessoal e pela sua zelosa administração, conseguem reduzir o coefficiente 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 construção 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 construção da linha ferrea de Mossamedes, que tanto deve facilitar a colonização da saudável planura.

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

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

Podemos tambem dizer que o nosso credito, a julgar pelas cotações, não teve diferença 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 tambem entre 179\$150, em que estavam, e 176\$000, a que estão.

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

Na viação ordinaria ficámos estacionarios. A verba orçamental é exigua e em grande parte se obsorve 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 tinha resolvido já outra, a da conversão da dívida publica.

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

Não retrogradámos sensivelmente noutros ramos.

A riquesa publica cresceu, embora pouco, mas cresceu com a regularidade que denuncia os fenomenos duradouros.

Melhorámos, não ha que vér.

Melhorámos moral e materialmente.

Entre outros factos, podemos accentuar que foi possível, sem receios de ridiculo, sem accusações e criticas, antes com entusiasmo e dedicação de elementos valiosos em todo o paiz, lançar uma generosa ideia, desenvolvê-la, vulgarizá-la e torná-la prática, conseguindo-se ao cabo de pouco mezes fundar uma agremiação, sem politica, sem dividendos, sem privilegios, sem fitinhas, 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 symptom que revela, a criação d'esta liga patriotica de que tanto ha a esperar.

O. S.

BARREIRO A CACILHAS

I

Por portaria de 21 do corrente foi aprovado o projecto definitivo do 1.^o lanço de uma variante d'este troço, com a extensão de 6.416",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 !

Equal periodo tinha então decorrido desde a malograda concessão da linha de Cacilhas a Cezimbra com um ramal para o Pinhal Novo, que deu lugar a vivos e interessantes debates entre Miguel Paes e Raymundo Valladas na imprensa e no seio da Associação dos engenheiros civis. As obras empreendidas no Barreiro e o plano de trazer do Pinhal Novo aos Grilos um troço de linha atravessando o Tejo em ponte colossal desviaram as attenções 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 insuficiencia e inconvenientes do *terminus* Barreiro accentuaram-se de dia para dia apesar das obras feitas, já hoje enormemente ampliadas sem se remediar defeitos vigentes nem se assegurar largamente o futuro.

Em 1890 comprehendeu-se a importancia de reduzir ao minimo a travessia fluvial onde pôde ser commodoamente feita a qualquer hora da noite para conquistar a liberdade na organização de horários 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 novel 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. Preocupou-se demasiado com a navegação do rio Judeu, passando a grande altura sobre o Seixal com grave perigo do perfil da linha e agravamento do seu custo.

Esboçou ao de leve a estação de Cacilhas em condições inadmissiveis de acesso fluvial e sem ensanchas para ter as proporções devidas; cortava todas as serventias marítimas 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 efecto essa resolução governativa, talvez

pelas appreensões que despertava o prolongamento avenia-lo, e compromettido por um ante-projecto pouco feliz. O problema technico era difficilímo.

Era preciso crear em Cacilhas o vasto terrapleno preciso para a estação e suas dependencias; a passagem do esteiro de Coina offerecia dificuldades grandes de construção 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 construção fôrça 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 Grilos. Fôrça relator do assunto no seio da Associação o distinto engenheiro Costa Serrão.

O seu conhecimento do assunto e a brillante folha de serviços que attestava a sua alta competencia levaram o Conselho de Administração a confiar-lhe em princípios 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 embaraçar o serviço da actual estação, que ficaria sendo subsidiaria da de Cacilhas; a reducção ao minimo da extensão da linha, bastante rendosa para remunerar o capital, embora elevado, que a sua construção exigisse; uma larga previsão das necessidades futuras do trânsito sem prejuizo das serventias marítimas 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 dificuldades de estudo e exigia como base o cálculo da vazão, precedido do levantamento topographico das bacias molhadas nos dois esteiros.

En 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 larguezza 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 comunicação da estação para Cacilhas e Almada.

Dois furos de sondagem geologica indicavam sub-solo em condições aceitaveis. 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 forma irrespondivel a importancia económica do prolongamento.

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

O projecto era aprovado nas suas linhas geraes, indicando-se alguns aperfeiçoamentos de que era susceptivel e recomendando-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 construção da obra completa em quatro annos. O sr. conde de Paço 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 manejos e vivas oposições, estava o illustre ministro resolvido a levar por deante esta parte capital do plano complementar da rede do Sul.

No intento de comprometter o futuro, ganhando terreno, fôrça em 1901 mandado destacar do projecto o primeiro lanço compreendido entre a origem e a ponte de Coina, em condições de poder ser desde logo aproveitado para o trânsito de mercadorias, procedendo-se imediatamente á sua construção. Foi esse projecto aprovado 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 trânsito entre Lisboa e o Sul. Combatiam, pois, o prolongamento de Cacilhas, no qual viam a melhor defesa da linha do Sul. Computava-se em milhares de contos o custo da obra para a declarar injustificavel. A construção imediata do primeiro lanço era a mais prática affirmação do proposito do Governo de dotar as suas linhas com o terminus conveniente.

Está esse lanço já construido e aproveitado. Junto d'ele conquistou-se um vasto terrapleno destinado á officina de injeção 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 fôrça commettida.

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

Adquiriu-se excelente material de dragagem que podesse ser alugado ao empreiteiro, servindo tambem para numerosos trabalhos precisos no Tejo, para os quaes o Estado não possue 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 encorajamentos o saber do auctor do projecto e a proficiencia com que o elaborará. Formulavam, porém, duvidas sobre o aproveitamento em grande escala da força das marés, como obra remuneradora, e manifestavam appreensões acerca das possiveis infra-excavações na ponte de Coina, assente sobre fundos de lodo, parecendo-lhes preferivel que se renunciasse áquelle aproveitamento.

Tinham ao tempo surgido inesperadas dificuldades 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 notável projecto e a par do estudo de Cacilhas—estava encarregado d'elaborar o anteproyecto da estação de Lisboa com o desembarcadouro fluctuante, que já estaria em construção, se não fôrça a ignara oposição de alguns comerciantes e o precipitado compromisso para com elles tomado.

As sondagens de Coina 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 concluída 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 oficialmente, estudou e reconheceu a possibilidade e conveniencia de justapôr 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 submetida 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 emfim 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 larguezas e sobre dados irrebuscaveis 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 pôde estimar em 800 contos, pôde ser adiada vindo a realizar-se quando o alargamento ultimamente efectuado no Barreiro se torne insuficiente, o que não tardará muitos annos. A esse tempo o consideravel rendimento do troço construído dará aso para novo cometimento. A lição dos factos, a mais eloquente de todas, terá dissipado os ultimos prejuízos e apreensões. Compreender-se-ha a importancia do porto do Sul na margem esquerda, tendo como instalação subsidiaria a estação do Barreiro, que não ficará perdida.

Terceira e mais longinqua etapa será a da construção 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, constituído 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 tem sido precisas em dezeseis annos de lucta porfiada contra as dificuldades 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 technica 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.

PARTÉ 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 Cortes 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 aprovadas, na parte que depende da sancção legislativa, as prescrições do contrato provisório de 25 de abril de 1905, celebrado entre o Governo e o concessionário das linhas do Valle de Vouga, Vizeu a Espinho e seu ramal para Aveiro, relativas á substituição do subsídio 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 práticas 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 Reymão.

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

Aos 25 dias do mes de abril de 1905, no Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria e gabinete de S. Ex.^a o Ministro, onde viu eu Ernesto Madeira Pinto, do Conselho de Sua Majestade, secretario geral do mesmo Ministerio, ahí se achavam presentes, de uma parte o III.^{mo} e Ex.^{mo} 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, concessionário da construção e exploração da linha ferrea do Valle do Vouga, assistindo tambem o III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Conselheiro Antonio Cândido Ribeiro da Costa, procurador geral da Corôa e Fazenda; e por elle, Ex.^{mo} 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 tração 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 1905 foi resolvido celebrar com o mesmo Frederico Pereira Palha um contrato provisório para a substituição do subsídio 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 concessionário da linha do Valle do Vouga renunciara ao subsídio assegurado pelo n.^o 4.^o da clausula 52.^a do alvará de 23 de maio de 1901 e constituído pela cedencia da importancia dos impostos de transito e sello que incidisse sobre o movimento da linha durante os primeiros trinta annos de exploração.

2.^a O Governo garante, em troca do subsídio 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 efectivo 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 attingir 1:700\$000 réis annuaes, com o minimo de 1:650\$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, aprovado 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 adeantadas 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 aprovação do poder legislativo.

4.º O concessionario deverá reforçar o deposito de réis 8:000\$000, feito nos termos da clausula 52.º 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 aprovar 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 legaes o presente contrato, com todas as clausulas e condições que ficam acima transcritas e que, em harmonia com elles, renuncia ao subsídio que lhe fôra assegurado pelo n.º 4.º da clausula 52.º do alvará de 23 de maio de 1901, constituindo pela cedencia da importancia dos impostos de transito e sello que incidissem sobre o movimento da linha, durante os primeiros trinta annos de exploração.

Declararam mais ambos os outorgantes que se obriga n. 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 assinaram como testemunhas os amanuenses d'este Ministerio Arthur Eduardo Chichorro da Costa e Antonio João de Bastos Júnior.

E eu, Ernesto Madeira Pinto, do Conselho de Sua Majestade, Secretario Geral do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever, rubriquel e vou subscrever o presente termo de contrato provisorio, que vão assiguar 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 Júnior — Ernesto Madeira Pinto. — Fui presente, Antonio Cândido.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Tendo sido indicado no decreto de 14 de agosto ultimo como pertencentes a João da Costa Alfonso Areosa 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 assiguadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, e reconhecendo-se posteriormente que eram propriedade de Joaquim Alberto Areosa: 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 2.682^{m²},54. N.º 43' com 2.938^{m²},75, pertencentes a Joaquim Alberto Areosa, 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 Majestade 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, conformato-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 lanco da variante, com a extensão de 6.116^m,53, 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 Coimbra, e bem assim a devida segurança do respectivo tramo móvel, tanto na sua estabilidade e resistencia, como na facilidade de manobras;

2.º Approvar o ante-projecto do segundo lanco, 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 distintos 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 instalações, 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 lanco, as obras subordinadas ao plano definitivo, que permittam a instalação provisoria dos serviços de passageiros e recovagens no terminus de Cacilhas, com o minimo dispendio possivel, 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 Majestade El-Rei, attendendo ao que lhe representou a West of India Portuguese Guaranteed Railway Company Limited: ha por bem autorizar a prorrogacão por cinco annos do contrato celebrado entre a citada companhia e a Southern Mahratta Railway Company Limited e approvado por decreto de 3 de outubro de 1902, nos termos do artigo 2.º do mesmo decreto e da clausula 4.º doreferido contrato.

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

TARIFAS DE TRANSPORTE

Linha de Coimbra à 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 tambem applicaveis ás procedencias ou destinos da nova linha todas e quaequer 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.

Acceleracão de transportes. — O outro «aviso» que tambem 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 embaraçecerá o produto 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 ocupa, nos conselhos da corda, 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 essa resolução, profundamente a sentimos; mas como este afastamento não significa, da parte do distinto 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 provisória 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 afinc 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 dificuldade 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 rápidas 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 aquele bello paiz.

Assunto capital foi reputado o melhoramento dos hoteis, 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 recomendação de hoteis.

Tem-se tratado ao mesmo tempo de promover a criação de grandes hoteis, 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 ilustrado 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 ilustrado de Portugal em hespanhol, impresso a expensas da Sociedade para distribuição em Buenos Aires e Montevideu.

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.

Teem sido sollicitadas da Camara Municipal de Lisboa, do governo civil e de outras estações officiaes, providências 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 Belém; construção do mercado definitivo em substituição do provisório do Aterro; limpeza da cidade, melhoria do sistema do pavimento das ruas principaes; instalação de banhos publicos; melhor policiamento dos logares publicos e vigilância 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 acclamação, dando assim a assembleia mais uma prova de confiança á direcção provisória aceitando 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 Bessa, Antonio Pereira de Mattos, Antonio Thomaz Quartim, Dr. Antonio Fernando de Gamboa Rivara, Carlos George, Elycio Mendes, Henrique Pereira Taveira, Conselheiro Joaquim Ferreira Pina Callado, Jorge Collaço, José Cupertino Ribeiro, Julio Dantas, D. Luiz Philippe de Castro, Luiz Strauss e Ruy d'Albuquerque d'Orey. — Suplentes, 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 Cândido de Castro Guedes Freire, Abilio Nunes dos Santos e Ramiro Leão. — Suplentes, 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 à 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 triénio de 1907 a 1909.

PARTE FINANCIERA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

Amortização d'obrigações

São prevenidos os srs. obrigacionistas d'esta Companhia de que no sortejo a que hoje se procedeu das obrigações a amortizar no corrente anno sairam os seguintes numeros: 755, 1.931, 2.433, 3.877, 4.272, 4.782, 4.796 e 5.257.

O pagamento do capital nominal de 90.000 réis a cada uma e 25025 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 accões

Desde o dia 31 do corrente mês estão em pagamento, em todos os dias úteis, 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 importância de 3\$000 réis a cada accão, 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 úteis 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, Lordello, Negrellos, Canicos, Santo Thyrso, 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 43º dos estatutos se faz publico que no sorteio de obrigações da série «Bragança», a que se procedeu hoje safram sorteados os numeros 30.821 a 30.825 e 36.196 a 36.200.

O pagamento dos juros 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 úteis até 19 do referido mês, 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 Aliança

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

Companhia Real dos Caminhos de ferro Através de África

Sorteio d'obrigações

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de janeiro de 1907, conforme o disposto no título 4º dos estatutos, coube a sorte aos numeros 247.250, 1.329, 2.413, 3.411 de 450.500 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, 23.055, 27.430, 28.389, 30.122, 33.391, 33.485, 33.416, 36.122, 37.405, 37.559, 41.026, 44.501, 44.161, 44.372, 47.271, 47.866 e 51.737, de 90.500 réis.

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

No Porto, na sede da companhia, à 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 África, o Presidente do Conselho de Administração, *Joaquim Domingos Ferreira Cardoso*.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses

Administração

Amortização do 2.º semestre de 1906 por compra no mercado

Em virtude do disposto no § 5º do artigo 3º e alíneas b) e d) do artigo 61º 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 — 25.762 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 41.150 — 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 a 55.749 — 56.230 — 56.236 — 60.087 — 68.501 a 68.504 — 68.507 — 68.508 — 72.104 — 73.078 — 81.157 — 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 — 144.211 a 144.217 — 145.201 a 145.203 — 147.199 — 147.200 — 147.478 a 147.480 — 148.55 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 — 2.5.690 a 205.694 — 209.299 — 2.9.300 — 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 — 232.45 — 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 — 216.566 a 216.568 — 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 — 294.63 a 294.627 — 295.381 — 295.862 — 295.863 — 296.68 — 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 — 348.161 — 348.721 — 350.345 — 353.884 a 353.893 — 354.782 a 354.785 — 357.431 — 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 título de 5 obrigações — 663. 14 titulos de 1 obrigação : 1.858 — 1.853 — 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 Títulos 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 Títulos 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 — 30.936 — 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.

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 2º 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—62.084—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—101.569 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—192.501—193.370—197.774 a
297.781—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—283.785—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—309.316—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 323.215—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—
340.944—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 351.178—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 2º 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—58.948—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 2º 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 cancelladas e annuladas 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 sinalizar dois factos que pela sua incontestável 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 collectivo 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, affastando assim a possibilidade de novos e incalculaveis prejuizos que para o commercio resultam das intermitencias nos curtos 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 submetterá á apreciação do parlamento um projecto de conversão da dívida interna, não sendo de esperar que os portadores da mesma dívida obtenham vantagens apreciaveis sobre o regimen a que actualmente se acham submettidos, principalmente depois do aumento do soldo aos officiaes do exercito e de outros augmentos que, ao que se diz, estão na forja.

Que se resignem todos aqueles que preferiram emprestar os seus capitais a governos perdulários, 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 accrescentar que o nominal da dívida publica interna, só em inscrições, se eleva á bonita somma de 540 000 contos de réis. Em quanto o Estado por esta forma monopoliza as economias dos particulares, muitas industrias de largo e risonho futuro morrem por falta de capital.

*

O mercado bolsista manteve-se frouxo durante a quinzena.

Nas operações a prazo os valores preferidos fo-ram as acções da Companhia do Gaz e da Companhia Real, e, em menor escala, as da Companhia do Assucar de Moçambique.

A liquidação do fim do mes affigura-se sem dificuldades, em virtude das pequenas oscilações nos preços dos diversos valores.

A taxa do dinheiro para reports mante-n-se ao mesmo nível dos meses 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 introducção d'este melhoramento temos em vista ser uteis áquelles dos nossos leitores a quem interessam os assuntos d'esta secção. Procuramos assim correspondêr ás indicações que nesse sentido nos tem sido dirigidas.

A. C.

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	DEZEMBRO													
	17	18	19	20	21	22	24	26	27	28	29	31	-	-
Lisboa : Inscrições de assent.	42,15	42,85	42,35	43,30	43,25	-	43,25	43,30	42,25	42,20	42,15	42,18	-	-
Obrig. 4 % 1888 coupon ..	41,95	42,05	41,95	41,99	43,05	42	43,10	42,10	42,05	43,07	-	-	-	-
" 4 % 1890 assent	-	-	-	-	-	-	53.500	53.500	-	-	-	-	-	-
" 4 % 1890 coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % assent	60.800	61.800	69.800	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	65.400	64.100	-	-	-
" 3 % 1903	9.000	9.000	9.050	-	9.050	-	-	9.050	9.050	9.50	9.000	-	-	-
" Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal	177.600	-	-	-	178.500	-	-	-	179.600	-	-	-	-	-
" " Commercial	-	-	-	-	136.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " Nac. Ultramarino	-	-	-	-	-	-	-	95.000	-	94.500	-	94.000	-	-
" " 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. 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	87.600	-	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	-	-	-
Acções 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	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres : 3 % portuguez	71,12	71,12	71,25	71,25	71	71	71,25	-	71,25	71,12	71,12	-	-	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	-	93,43	-	-	93,25	-	-	-	93,50	-	93,12	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhos	Periodo de exploração	1906		1905		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de		
		Kil.	Total	Kilom.	Kil.	Total	Kilom.	1906	1905	
COMPAGNIE REAL	de a			Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	
Réde Geral	3 9 Dez	1073	100.313.000	93.458.1073	95.54.000	89.425	5.425.805.000	5.239.173.000	186.632.000	
Vendas Novas	10 16 "	"	99.935.000	93.135	"	96.154.000	89.425	5.525.740.000	5.335.327.000	
Coimbra à Louzã	10 16 Dez	29	155.000	5.344	-	-	-	155.000	-	
Sul e Sueste	1 0 Uez	597	34.702.525	58.128	556	31.810.923	57.213	1.307.835.488	1.208.83.503	
Minho e Douro	11 20 "	"	41.769.486	69.764	"	31.810.918	57.213	1.319.64.974	1.240.614.421	
Beira Alta	19 25 Nov	253	8.490.958	33.561	253	8.146.185	32.198	413.871.361	398.679.356	
Nacional—Vizeu e Bragança	8 14 Dez	162	2.968.537	18.324	105	2.256.846	21.493	94.856.857	78.702.395	
Guimarães	22 28 "	"	2.798.330	17.273	"	2.260.317	21.526	97.655.187	80.512.712	
Porto à P. e Famalicão	1 10 Nov	"	3.701.149	108.945	34	2.904.914	85.438	86.821.44	83.309.645	
Norte de Espanha	25 1 Dez	3681	2.532.193	688.3681	2.487.904	676	111.764.426	126.831.111	1.676.315	
Madrid — Zaragoza — Alicante	3 9 "	"	2.304.490	626	"	2.210.526	601	114.068.916	87.407.246	
Andaluzes	26 2 "	1083	427.470	394.1083	384.945	355	18.615.290	19.328.448	713.158	
Madrid-Caceres e Portugal	3 9 Dez	777	157.815	403	777	157.857	407	7.991.660	7.521.047	470.627
Zafra a Huelva	10 16 "	180	66.418	368	180	55.358	307	3.161.312	2.522.266	638.686
			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 artística, porque não só as suas águas de grande proficiência nas doenças da garganta e dos órgãos respiratórios, ali atráem as principais famílias 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 automóvel, a respeitáveis 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 há um ascensor eléctrico 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 àquele ambiente em geral frio.

Não obstante o clima é excelente 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'água, a várias 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 entretenimentos de azar, cuja exploração concorre para a sustentação do estabelecimento. Quem não quer jogar disfruta, enquanto toma qualquer bebida, do bello concerto, de tarde e à noite.

O teatro funciona durante toda a época thermal (julho a setembro) apresentando-se nelle as maiores celebrações do canto que ali vão retemperar, no uso das águas as suas cordas vocais, e aproveitam a oportunidade para também retemperar os bolsos ganhando algumas centenas de milhares de francos. *Utili dulce.*

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

De Mont-Dore vai-se, em caminho de ferro, em trem ou em carro de carreira por 1 franco, à 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 águas fortemente arsenicadas tem 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 vale dando mais vastidão à pequena cidade, em que também avultam os grandiosos hoteis, e outros que, sem serem grandiosos, são, com tudo, muito commodos e com excelente serviço, como o de *l'Etablissement*, onde a cosinha é primorosa e os aposentos excellentes.

A propósito de hoteis deve notar-se que nestas villas thermaes, o almoço é às 11 horas e o jantar às 5 horas prefixas, o que vai contra os costumes europeus, e causa certa surpresa aos recém-vindos. Mas a terapêutica assim o manda, para que trez horas depois do fim do jantar se possa ainda tomar a água; e há 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, aquelle negócio.

Vamos acender um charuto, e logo um cavalheiro observador 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 propósito nos vai recommendando o hotel.

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

E se o visitante tiver a curiosidade de ir ver 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 pitoresco, 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 distrações igualmente o casino e o teatro funcionam durante os trez meses da *saison*. Pelo que se refere a parques, esta tem dois, qualquer d'elles mais vasto, mais variado e mais confortável.

Um funicular, precedido de um tremvia eléctrico, levava em poucos minutos ao alto do Charlanne, a 1.200 metros d'altitude. A linha oferece, na subida, bellos pontos de vista, e lá do alto o panorama, visto da plataforma do restaurante, é vastíssimo.

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

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

O edifício é sumptuoso e commodo, e as instalações vastas e numerosas.

Separadamente há 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 à noite, reunindo-se ali a sociedade elegante quando não sae em passeios, e os pacatos que só vão ali para as águas e não para largas distrações.

Outros, destes, 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 pitoresca, seguindo os accidentados vales da Miouse e da Siaule; mas sobretudo nos últimos 38 quilometros, de Pontgibaud a Clermont, os trabalhos d'arte multiplicam-se, tendo que contornar, por meio de grandes curvas, os *puits* antigas crateras de vulcões extintos que se erguem dos vales com os mais estranhos aspectos, e descendo, por fim, a montanha deante da qual se abrem explendidos panoramas da fertil Limagne, Royat e Clermont.

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

Próximo do fim da viagem aparece-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 préviamente 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, hoa a cosinha, e o aceio irrepreensível—em vez de tomar o omnibus, que é uma caixa de incomoda rodagem e demorada marcha, podemos deixar ao corretor as malas de mão, e tomar o tremvia eléctrico, qualquer que elle seja, porque todos levam à 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 Russia. 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 supporte, 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 mes passado e de que não podemos dar notícia por a *Gazeta* ter saído na manhã d'esse dia, é bastante accidentada.

A linha agora aberta ao publico, constitui a primeira secção de uma linha, de via reduzida, de Coimbra a Arganil, cuja concessão foi feita, em setembro de 1877 à 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 prazo 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 lutas, conseguiu o Conselho Fiscal assegurar a exploração da linha ate a Louzã, por meio de um contrato provisório, 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 ate Miranda do Corvo, na extensão aproximada de onze kilometros de difícil 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 a 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 Acor, 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 comissão dos festejos, sendo pronunciados varios discursos, e prestada homenagem aos serviços de Emygdio Navarro que tanto concorreu para a realização da linha.

Às 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, sollicitou 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 Fondotocc 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 emprego 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 kilómetros, partindo do Cabo, atravessando Kimberley, Buluwayo, as cataratas do Zambeze, e passa 600 quilómetros além d'este rio, na direcção do norte.

O troço septentrional vai do Cairo a Assuan, numa extensão de 800 quilómetros 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 quilómetros, e em 6 horas.

Neste ultimo ponto torna-se a tomar o comboio para chegar a Karthum, distante 930 quilómetros. 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 quilómetros 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 reis 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 cobravel estabelecidos para esses transportes em sentido inverso.

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

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

Apeadeiro da Porta Nova.—Foi aprovado 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 construir-la e explorá-la.

*

A companhia de tremvias a vapor do litoral Asturiano solliciou 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 à aprovação do respectivo ministro, esperando-se que em fevereiro começem os preparos para o inicio dos trabalhos de construção.

BELGICA

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

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

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

Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração

(Continuação)

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

Subvenção não recebida (relatorio de 1900) ...	1.402:592\$652
Diferenças de cambio em coupon	1.636:019\$079
Juros.....	793:918\$498
	3.832:530\$229
Dívida 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 reis. Representa isto para o Estado um excellente negocio, atendendo ao rendimento que recebe *sem capital empregado* e atendendo principalmente à diferença 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 propósito 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 tráfego, com o concurso da linha de Malange, em construção por conta do Estado, atendendo à morosidade com que vae sendo construída, pois, tendo sido começada em 1902, apenas em julho ultimo tinha chegado ao km. 42.

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

"Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar.—Direcção dos Caminhos de ferro Ultra marinos.—Número mil e sessenta e seis.—Lisboa, dezesseis 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 quilómetros do Caminho de ferro de Malange, desde o Lucalla até Quizanga, encarregue-me Sua Excellencia o Ministro de saber, por intermédio de Vossa Excellencia, 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 acordo para expedições directas, uso de estação commun, troca de material, e tudo o mais que for necessário para simplificar as duas explorações e o serviço combinado.—Deus Guarde a Vossa Excellencia.—Illustrissimo e Excellentissimo Senhor João Carlos Pessoa d'Amorim, Dignissimo Comissário do Governo junto da Companhia Real dos Caminhos de ferro através d'Africa.—O Engenheiro Director, (a.) M. da Terra Vianna."

a que démos a resposta seguinte:

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

"Em resposta ao ofício da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro Ultramarinos de 16 do corrente, tenho a honra de dizer a V. Ex.^{mo} 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 pode convir á Companhia, cumprindo-me finalmente informar a V. Ex.^{mo} que, para o prosseguimento de qualquer negociação, tem a Companhia em Lisboa o seu Administrador Delegado, com o qual a Ex.^{mo} Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos se poderá entender.—Deus Guarde a V. Ex.^{mo}—Porto, 21 de abril de 1906.—III.^{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."

(Continua).

Avisos de serviço

**Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portugueses**

**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 às 9,30 da tarde, e n.º 4 que chega a Lisboa-Rocio às 12,13 da manhã, uma carrragem de 1.^a e 2.^a classes para o transporte directo de passageiros entre Lisboa e Mangualde, sem necessidade de trasbordo na estação de Pampilhosa.

Fica pelo presente annullado o Aviso ao Publico B. 1.486, de 27 de 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-Aqua, 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 ordinário.

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

Não se aceitam volumes de peso indivisível superior a 100 kilogrammas.

Também não serão aceitas para expedir do dito apeadeiro, as seguintes mercadorias:

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

Para as remessas procedentes de estações além Cae-Aqua ou a elas destinadas, as distâncias kilometricas de applicação serão as que correspondam á estação de Parede; para as procedencias ou destinos aquem de Cae-Aqua, applicar-se-hão as correspondentes a Estoril.

As bagagens ou recovagens que de Cae-Aqua 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 séde 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 úteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde, no Serviço de construção 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 anuncio 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 séde, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso para a adjudicação do fornecimento de 70 toneladas de ferro fundido em cepos para breaks e rodas diversas para zonas 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 provisório da quantia de 88\$000 réis.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação terá de reforçar o seu deposito provisório 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 efectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o deposito provisório.

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

Barreiro, 18 de dezembro de 1906.

**Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portugueses**

**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 Cândido 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-há á venda em haste pública 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 janta 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 inclusivé 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 casclos vasios, peso 279 k. a Luiz de Castro;

N.º 10.883 em 7-9-906 de Alcantara T. a Penamacor, 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 27.438 em 24-8-906 de Coimbra a Lisboa P., 3 volumes de saccos vasios, 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.;

N.º 17.623 em 16-8-906 de Lisboa C. a Pombal, 2 caixas com benzina, peso 64 k. a António 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, anuncia-se que no dia 12 de janeiro proximo futuro, será vendida em haste pública, na estação de destino a remessa de pequena velocidade n.º 84.721 de Figueira da Foz a Ponte de Sôr, constante d'un 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 vagons 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 envolucro 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 oferecido 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 prazo maximo de 8 dias a contar da data em que lhe fôr notificada a concessão.

Também farão a declaração de se conformarem com as bases que estão patentes no serviço central do Movimento em Santa Apolonia todos os dias úteis 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-MEMORIE DU VOYAGEUR

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

BILBAU **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto cosinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacharra-Mendi. — Proprietário, 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 eléctrica. Aceito e ordem. Preços modicos.

CASTELLO BRANCO **Hotel Francisco** — Rua de Santo Antonio — Bom tratamento, aceito e commodidade — Proprietário, sucessor da viúva 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. — Proprietário, Romão Garcia Vinhas.

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

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de inexcediveis commodidades e aceito tratamento recomendavel — Proprietário, Domingos José Pires

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

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

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

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

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

MAFRA **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500. — Reducción 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'Italle.** — De 1.^a ordem construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinha e serviço à francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Proprietário. — Petracchi Felice.

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

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

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

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

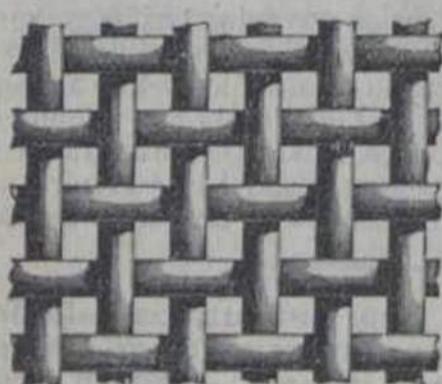
PORTO **João Pinto & Irmão.** — Despachantes. — Rua Mousinho da Silveira, 134.

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

SETUBAL **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todi, em frente do teatro; 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.



CASA FUNDADA
em 1854

TECIDOS METALLICOS

ESPECIAES

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

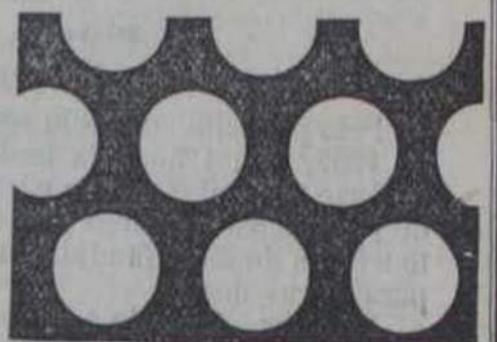
RÊDES DE TODAS AS CLASSES

RIVIÈRE

RONDA DE SAN PEDRO, 58
BARCELONA

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

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

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta Redacção.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de Janeiro de 1907

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
9-15 m.	9-29 m.	9-40 m.
9-35 m.	9-49 m.	10-10 m.
4-0 t.	4-14 t.	4-22 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.

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

Mais os de Cascaes, excepto os a.

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
6-15 m.	7-15 m.	6-0 m.
8-10 m.	9-3 m.	8-5 m.
9-45 m.	9-46 m.	9-56 m.
a 10-40 m.	10-38 m.	9-15 m.
10-45 m.	11-16 m.	9-56 m.
12-15 t.	12-22 t.	a 11-26 m.
1-40 t.	2-46 t.	12-15 t.
1-45 t.	2-52 t.	1-12 t.
a 3-10 t.	3-46 t.	2-54 t.
3-15 t.	a 2-26 t.	3-2 t.
a 4-40 t.	4-15 t.	3-15 t.
t 4-47 t.	5-37 t.	4-28 t.
5-30 t.	6-10 t.	5-26 t.
a 6-10 t.	6-46 t.	6-13 t.
6-15 t.	7-24 t.	a 6-56 t.
a 7-40 t.	8-16 n.	7-5 t.
7-45 t.	8-52 t.	8-0 n.
2-45 n.	10-22 n.	9-4 n.
10-40 n.	11-16 n.	9-20 n.
10-45 n.	11-52 n.	10-24 n.
12-25 n.	11-52 n.	10-50 n.
1-15 n.	a 11-26 n.	11-54 n.

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio
5-35 m.	10-6 m.	10-36 m.
11-60 m.	12-21 t.	12-34 t.
4-46 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.
9-50 n.	10-21 n.	11-50 n.

Mais os do Gimbra, excepto os a.

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio
6-30 m.	7-33 m.	5-0 m.
7-26 m.	8-32 m.	5-52 m.
8-50 m.	9-61 m.	6-40 m.
10-37 m.	11-41 m.	7-50 m.
a 11-21 m.	12-1 t.	9-5 m.
12-44 t.	1-44 t.	11-1 m.
3-3 t.	4-7 t.	1-0 t.
4-37 t.	5-36 t.	3-4 t.
5-23 t.	6-18 t.	4-10 t.
6-15 t.	7-19 t.	5-15 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

7-10 m.	7-54 m.	c 9-40 m.	p 9-5 m.
8-15 m.	8-59 m.	9-40 m.	10-24 m.
9-51 m.	10-35 m.	10-30 m.	11-14 m.
10-5 m.	11-29 m.	11-31 m.	12-15 t.
11-30 m.	12-14 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-20 t.	2-13 t.	3-15 t.	2-19 t.
3-11 t.	3-55 t.	3-30 t.	4-15 t.
4-15 t.	5-29 t.	4-30 t.	5-23 t.
5-40 t.	6-24 t.	5-45 t.	6-29 t.
6-42 t.	7-26 t.	7-7 t.	7-51 t.
8-5 t.	8-49 n.	7-55 t.	8-39 n.
9-32 n.	10-26 n.	9-27 n.	10-14 n.
—	—	11-5 n.	11-40 n.

Lisboa-Rocio Povoa Lisboa-Rocio

Partida Chegada Partida Chegada

12-30 t. 1-28 t. 7-32 m. 8-30 m.

10-30 n. 11-28 n. 8-27 t. 3-25 t.

Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio

4-30 t. 5-39 t. c 5-27 m. p 6-33 m.

p 4-35 t. c 5-39 t. 5-27 m. 6-50 m.

p 6-5 t. 7-26 t. 7-33 t. 9-23 n.

12-30 n. 1-53 n. — —

Lisboa-Rocio Setil Lisboa-Rocio

6-5 m. 8-24 m. 7-16 m. 9-13 m.

Setil Vendas Novas Setil

4-50 m. 8-11 m. 4-5 m. 7-8 m.

8-39 m. 10-31 m. 11-15 m. 2-20 t.

3-50 t. 7-5 t. 7-36 t. 9-14 n.

— Entroncamento Lisboa-R.

10-0 m. 12-57 t.

Lisboa Rocio Porto Lisboa-Rocio

8-5 m. 1-1 t. 6-35 m. 4-58 t.

a 9-45 m. 3-21 t. 8-42 m. 2-10 t.

10-50 m. 12-22 n. 12-45 t. 12-13 n.

a 5-30 t. 11-16 n. a 5-0 t. 10-50 n.

9-30 n. 7-47 m. 8-55 n. 6-21 m.

Figueira Porto Figueira

7-30 m. 1-43 t. 9-50 m. 3-29 t.

Aveiro Porto Aveiro

3-54 m. 6-33 m. 5-15 t. 8-21 n.

Ovar Porto Ovar

7-2 m. 9-2 m. 5-20 m. 6-58 m.

5-55 t. 7-37 t. 3-38 t. 5-18 t.

Esmoriz Porto Esmoriz

4-40 m. 6-0 m. q 8-15 t. 1-4-20 t.

Espinho Porto Espinho

9-35 m. 10-34 m. 8-10 m. 3-9 m.

10-50 m. 11-30 m. 9-20 m. 10-14 m.

1-15 t. 2-15 t. 11-5 m. 12-2 t.

3-55 t. 4-55 t. 1-31 t. 2-27 t.

9-30 n. 10-33 n. 7-53 t. 8-32 n.

— — 12-0 n. 12-57 n.

Coimbra Louzã Coimbra

5-0 m. 6-27 m. 1-30 m. 1-3



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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



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

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



Antwerpia e Bremen, vap. alemão **Bonn**. Espera-se a 2 de janeiro.

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



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

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



Bahia, Santos. Sairá a 12 de janeiro.

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



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

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



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

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



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

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



Cherburgo, Southampton e Londres, vapor inglez **Nile**. Espera-se a 2 de janeiro. Agentes, James Rawes & C.º, 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.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



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



Hamburg, vapor alemão **Bahia**. Sairá a 12 de janeiro.

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



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

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



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

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



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



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

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



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

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



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Lobito, Benguela, Mossamedes Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor português **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.º, R. de El-Rei, 31, 1.º



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



Pará e Manaus (via Madeira), vapor alemão **Rio Negro**. Sairá a 2 de janeiro.

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



Pará e Manaus (via Madeira), vapor português **Dona Maria**. Sairá a 4 de janeiro.

Agente, João Patrício Alves Ferreira, R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Jerome**. Sairá a 7 de janeiro.

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



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Asuncion**. Sairá a 4 de janeiro.

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



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **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.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Tijucá**. Sairá a 16 de janeiro.

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



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

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



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St. Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico Fayal, Flores e Corvo, vapor português **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 Pacífico, vapor inglez **Oriana**. Sairá a 9 de janeiro.

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



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

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



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

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

Tarifa Especial n.º 9 de Pequena Velocidade

Approved 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

*Linhos 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 (especiaes ou Geral) considerando incluidos os liquidos acima indicados nas seguintes rubricas da classificação das tarifas, respectivamente:

Alcool commun	em vasilhame simples de madeira, não designado.
Aguardente	
Vinhos não designados.	

A taxa, tanto do transporte como das evoluções e manobras, incidirá sobre o pezo correspondente à 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.má
Alcool	0,850
Aguardente	0,925
Vinho commun	0,980

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

2.º — **Transporte de wagons vasios.** — 20 réis por vehiculo e kilometro de percurso, manutenção incluida.

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 vasios: 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.º — As taxas kilometricas serão applicadas, nos percursos que abranjam linhas de concessão diferente, á somma das distancias de applicação.

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

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

4.º — A Companhia poderá transferir os wagons de onde se encontrem descarrégados, para qualquer ponto á sua escolha, onde mais lhe convenha conserval-os 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 conterá 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 distintivo 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 danos que soffram as remessas quando os referidos cadeados, fechaduras ou sellos se achem intactos ao realizar-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 vasio), 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 intercommunicação 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 accesivel 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 transito, 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 transito, 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, contudo, a indemnização alguma pela detenção ou paragem forçada do material, até que se ache em estado de circular.

Lisboa, 15 de Dezembro de 1906.

• Director Geral da Companhia

A. Leproux



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Aviso ao Publico

Abertura á exploração da linha de Coimbra a Louzã

No dia 16 de Dezembro de 1906, será aberta á exploração, a todo o serviço de grande e pequena velocidade, a 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				Tremôa (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

N. B.—As estações farão todo o serviço de grande e pequena velocidade, tanto interno como combinado. Os apeadeiros farão serviço de passageiros, assim como de bagagens e recovagens, com as seguintes restricções:

- 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.

Tarifas applicaveis na linha de Coimbra a Louzã

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

GRANDE VELOCIDADE

TARIFA GERAL — Passageiros, bagagens, cães, etc.

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

" " " " 4 — Metallico, valores, objectos 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:

Procedência	Destinos	Dias de validade	Preços			Procedência	Destinos	Dias de validade	Preços		
			1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe				1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Louzã	Lisboa-Caes dos Soldados....	3	75920	65160	45400	Louzã	Aveiro	1	25780	25160	15540
	Lisboa-Rocio	3	85110	65310	45510		Estarreja ou Ovar	1	35660	25850	25030
	Santarem	2	55530	45310	35070		Espinho	2	45170	35250	25320
	Entroncamento	2	45520	35520	25540		Granja	2	45300	35350	25390
	Pombal	1	25520	15970	15440		Gaia ou Porto-Campanhã	2	45780	35720	25660
	Soure	1	25010	15570	15120		Porto-S. Bento (*)	2	45960	35860	25770
	Souzelas	1	15240	5980	5710		Coruche	2	75120	55540	35950
	Pampilhosa	1	15440	15120	5800		Coimbra B.	1	15120	5880	5630
	Mealhada	1	15600	15250	5900		Coimbra	1	5920	5720	5510
	Mogafões	1	15880	15180	45060		(*) Participes do M. e Douro.	-	5480	5140	5110
	Oliveira do Bairro	1	25110	15650	15170						
	Quintans	1	25560	15990	15430						

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 8 — Volumes de peso até 10 kilogrammas.

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

" " " " 12 — Bilhetes d'admissão nas gares.

" " " " 14 — Artigo 4.º — Bilhetes d'assignatura.

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 16 — Viagens de recreio em grupos ou comboios especiaes.

" " " " 17 — Touros, animaes ferozes, etc.

" " " " 20 — Vehiculos terrestres sobre rodas — Embarcações

TARIFA DE DESPEZAS ACCESSORIAS.

PEQUENA VELOCIDADE

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

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 4 — Taras vasias.

" " " " 2 — Aguardentes, alcool, azeite, vinho, etc.

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

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

" " " " 5 — Gado por wagon completo.

" " " " 6 — Touros, animaes ferozes, etc.

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

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

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 11 — Cereais e farinhas.

" " " " 12 — Palha, feno, pasto verde ou secco, etc.

" " " " 13 — Carvão vegetal, casca p.ª cortumes, cortiça, etc.

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

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

TARIFA DE DESPEZAS ACCESSORIAS.

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

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

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

2.º **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 aplicada 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 trajecto 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.º A **Tarifa de Despesas 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.