

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata—Lisboa, 1898, grande diploma de honra.—S. Luiz, 1904, medalha de bronze—Liège, 1906, medalha de prata

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario-director-editor

REDATOR PRINCIPAL

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

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

2.º additamento á tarifa especial interna n.º 8 p. v., do Sul e Sueste.

2.ª modificação á tarifa especial n.º 10 p. v., do Sul e Sueste.

Tarifa do Serviço de Camionagem em Lisboa, da Companhia Real.

## SUMMÁRIO

NAVEGAÇÃO PARA O BRAZIL, por O. S .....	
LINHA DO ALTO MINHO .....	49
PARTES OFICIAL—Estatutos da Companhia da Beira Alta (continuação)	50
TARIFAS DE TRANSPORTE .....	50
A PROPOSITO DO CINCOCENTENARIO—V (continuação).....	52
O REGIMENTO TRIBUTARIO DAS COLONIAS PORTUGUEZAS .....	53
NOTAS DE VIAGEM—XI—Vichy Randan—Uma nascente engaiolada .....	54
PARTES FINANCEIRAS—Boletim Commercial e Financeiro Cotizações nas bolsas portugueza e estrangeiras Receitas dos caminhos de ferro portuguezas e espanholas .....	55
ANTONIO FRANCO QUERIOL .....	56 e 57
VAPOR «LANFRANC» .....	58
CAMINHO DE FERRO ELECTRICO MONOFASICO DE TERGNIER A ANIZY (FRANCA) .....	58
DOUTOR DALGADO .....	59
A CARRUAGEM SALÃO PARA A DIRECCÃO DO CANADIAN PACIFIC RAILROAD .....	59
O NOVO MOTROPOLITANO DE LONDRES .....	59
AUTOMOBILISMO .....	60
TRACÇÃO ELECTRICA .....	60
LINHAS PORTUGUEZAS—Valle do Vouga—Linha de Ponte de Sôr—Estação de Villa Real de Santo António—Villa Real ás Pedras Salgadas—Minho e Douro Alto Minho .....	60
LINHAS ESTRANGEIRAS—Espanha—Russia—Argentina—China .....	60
AVISOS DE SERVICO .....	61
ARREMATACOES .....	61
AGENDA DO VIAJANTE .....	62
HORARIO DOS COMBOIOS .....	63
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA .....	64

## Navegação para o Brazil

Dentre as propostas de fazenda apresentadas ás cortes pelo respectivo ministro, por quem temos toda a consideração que o seu nobre carácter merece, uma ha que, só pelo seu enunciado, nos desperta simpatia e interesse.

Não é a boa vontade que temos para o ministro, nem o desejo generoso de o louvar que nasce no facto de s. ex.<sup>a</sup> ter sido fortemente combatido, que nos leva a exprimir desassombradoramente este pensamento.

Está nas tradições do nosso periodico, que bastas vezes se tem referido a este importante assunto, com o mesmo entusiasmo com que se interessou pela resolução d'um problema analogo—o da navegação para a África oriental—com o mesmo fervor com que apetece que se crie ou subsidie alguma carreira nacional que toque nos nossos portos da Ásia e Oceania, tanto na India, abandonada nas suas ruinas com as suas extintas glórias, como em Macau cujo porto se vae enfulhando sem que façamos outra cousa em seu beneficio, que não seja a redacção de projectos, como em Timor onde ha valiosas riquezas a prosperar e a multiplicar ou a aproveitar.

Estamos no nosso programma, sómente com a satisfa-

ção de ver que alguém, que tem a auctoridade de um antigo comerciante ilustrado, não hesita em perfilar opiniões e ideias expressas por governos anteriores e apresenta ao parlamento uma proposta neste sentido.

E' um projecto em que a lucta da politica partidaria mesquinha não deve fazer-se sentir com os seus habituais processos.

Que o parlamento o discuta, como é o seu direito, haino a maior conveniencia para que a obra possa sair melhor, senão perfeita. Mas que o não repudie nem demore, pois vae nisso o interesse material da nação, porque estão ligados a elle os mais altos significados morais!

Nem todas as 9 bases que devem fazer parte integrante da lei merecem por igual o nosso aplauso, mas sobreleva ás pequenas divergencias o interesse principal de se dotar o paiz com carreiras de navegação, que transportem sob bandeira portugueza aos nossos irmãos da florescente e nova republica os productos portuguezes.

O commercio segue a bandeira, é aforismo conhecido em cousas mercantis.

As carreiras estrangeiras que teem explorado o frete de passageiro e de carga dos portos portuguezes, rindo-se da nossa imprevidencia e da esterilidade da nossa iniciativa, realizam lucros importantes e vão contribuir por que os outros paizes consigam penetrar com a sua influencia nos mercados brasileiros, preferindo ou expungendo os antigos colonos portuguezes.

Demos polvora para nos fazerem fogo com ella os estrangeiros, que alastram como nodoa de azeite em papel velino.

As tristes tentativas de navegação para o Brazil em bellos barcos, vendidos em almoeda por baixo preço, talvez na impaciencia de ganhos de beleguins, certamente por não haver alguém de energia, vontade e influencia para evitar a catastrofe, deve servir-nos agora de ensinamento e aconselhar praticas administrativas d'outra ordem.

Temos de olhar cuidadosamente para a situação da colonia portugueza nos estados do Brazil, e attentamente tambem para o trasiego commercial entre os dois paizes, que está decaido, porque imaginamos que só o Brazil tem deveres conosco, e nós os não temos com o Brazil.

O sacrificio que custar ao thesouro portuguez a protecção concedida ou o subsidio que consignar á companhia que armar esses paquetes, em que se desfralde a nossa bandeira, é sacrificio abençoado e productivo.

Tambem, se o Estado não concedesse subsidios identicos, garantias de juro, subvenções kilometricas, etc., não teria sido possível cortar o paiz pelas fendas de carros das nossas vias ferreas.

O governo alemão quando, sem ter portos, sem ter tradições navaes, sem ter marinheiros, sem ter navios, intentou crear marinha nacional, conquistando portos, rasgando canaes, installando estaleiros, para fomentar o desenvolvimento da marinha mercante instituiu premios, subsidios, favores aos seus navios, cada vez mais perfeitos, mais velozes, de maior tonelagem e mais numerosos.

Hoje a marinha alemã rivaliza com a ingleza, como o commercio alemão só tem como superior o commercio britannico.

Quem não quiser decair tem de lançar mãos dos no-

vos meios de luta. Até a China já comprehende que não pôde viver dentro da sua muralha, com os velhos usos.

A navegação para o Brazil com bandeira portugueza, é uma necessidade. Pouco se nos dá das particularidades da lei com que ella se crie. Só estimariamos ver que ella desse a possibilidade de se ampliar aos portos da Argentina a navegação portugueza.

E' este paiz um estado florescente em plena e vigorosa expansão.

Ali poderiam ter collocação muitos dos nossos produtos.

Pela navegação directa atrahiríamos ao porto de Lisboa viajantes e carga. Esta propaganda seria mais efficaz do que as dos discursos patrióticos e negociações diplomáticas.

Não devemos esquecer-nos de que a Argentina teve um movimento commercial de 451.463.494 piastras no anno de 1904, movimento que tende sempre a crescer, sendo as exportações de 264.157.525 e as importações 187.305.969 e valendo a piastra-ouro 418 réis.

Não devemos esquecer-nos de que a Argentina importa de generos alimenticios 13.796.048 piastras entrando nessa cifra 474.349 de sardinhas de conserva, 706.581 de queijos, 227.954 de legumes secos, que compra ao estrangeiro, 5.330.823 de vinho sendo 1.343.660 de vinhos espanhóes, 1.923.524 de vinhos italianos, além de 132.628 de aguas mineraes austriacas e 1.009.269 de rendas. 8.632.253 de grosseria para saccos, 113.372 de calçado, e dos ladrilhos, cimentos, porcelanas, faianças, etc.

Na Argentina podiam ter mercado alguns dos nossos artigos principaes de exportação, e d'ali nos podiam vir tambem mercadorias que importamos, creando-se um commerce que nos falta.

E' a razão porque desejaríamos que se prevenisse no contrato da concessão do subsidio á companhia a fórmula, a clausula, da possibilidade de levar a outros portos a navegação, embora menos ameudadamente.

Mas o essencial é quebrar esta inercia e fazer sapear do Tejo de novo o primeiro paquete para o Brazil, com bandeira azul e branca no mastro.

Se o sr. ministro da fazenda conseguir aguentar-se ao leme da nau, e levar a bom porto este projecto, tem feito um valioso serviço ao paiz e illustrado mais o seu nome honrado.

O. S.

## Linha do Alto Minho

Foi prorrogado até 31 de dezembro do corrente anno o prazo para apresentação do projecto das linhas, prazo que findará em 2 de agosto ultimo, o que dava ao Governo o direito de rescisão do contrato.

A sua prorrogação foi posta por condição o prévio reforço do deposito de garantia elevado a 50:000\$000 réis.

Ao mesmo tempo foi auctorizada a transferencia da concessão de Charles Woll e Franck Woll, actuaes concessionarios, para a firma Canha & Formigal ficando bem explicito que o Governo nada tem com quaesquer compromissos que o concessionario haja tomado sem intervenção ou aprovação sua.

Está agora assegurada a construcção das linhas? Propõem-se os novos concessionarios levá-la a effeito e tem para isso capitais? Pensam, pelo contrario, em negociar com a concessão, objecto de sucessivas transferencias? O futuro o dirá. Fazemos votos por que d'esta vez se tornem realidade linhas de tão grande alcance.

Não nos surpreendem as vicissitudes por que tem passado a concessão. E' sabido quanto custa chamar capitais a empreendimentos d'esta natureza. Haja vista a historia de quasi todas as nossas linhas, desde as de Leste e Norte até a do Valle do Vouga.

Em relação ás linhas do Alto Minho são conhecidas as porfiadas diligencias do sr. conde de Paçô-Vieira que só ao cabo de tres concursos conseguiu ter concessionario. Teve depois as maiores dificuldades em o obrigar a reforçar o deposito, deixando o contrato de concessão assinado quando saiu do ministerio.

A situação progressista continuou empenhando-se pela realização do contrato e para isso auctorizou duas transferencias successivas, parecendo que a segunda fizera cair a concessão em mãos absolutamente idoneas. Factos estranhos á acção do Governo e absolutamente imprevistos, devidos á intervenção gananciosa de especuladores tornaram inuteis os esforços empregados.

Oxalá que d'esta vez mude a situação e vejamos dentro em pouco activos trabalhos naquelles valiosos afluentes da linha do Minho.

## PARTÉ OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio  
e Industria  
(Continuação)

Art. 25º O conselho de administração reune-se em Lisboa uma vez cada mez e além d'isso sempre que os interesses da companhia assim o exigirem.

§ 1º As decisões são tomadas por maioria dos membros presentes ou representados por procurações conforme o artigo 26º.

§ 2º Em caso de empate, o presidente tem voto de qualidade.

§ 3º Para que as deliberações sejam válidas, devem estar presentes, pelo menos, quatro administradores.

§ 4º Todas as vezes que um dos membros reclamar o adiamento de uma questão qualquer até que se conheça a opinião dos ausentes, este adiamento é obrigatorio e suspende qualquer deliberação sobre o ponto a decidir, e dá-se conhecimento da questão aos administradores ausentes para que elles possam dar o seu voto por escrito; proceder-se-ha da mesma forma todas as vezes que houver divergência entre o comité de Páris e os outros membros do conselho de administração.

§ 5º As comunicações dirigidas individualmente aos administradores ausentes, para darem o seu voto, devem ser feitas por carta registada e as respostas devem ser dadas a tempo de serem recebidas em Lisboa dentro do prazo de quinze dias immediatos ao da remessa. Os votos chegados dentro d'esse prazo consideram-se dados de viva voz. Os votos chegados depois de findos os quinze dias não se contam, mas são mencionados na acta.

Art. 26º Os administradores residentes fóra do local da reunião do conselho, pôdem fazer-se representar nas deliberações do conselho de administração por um outro administrador. Uma simples autorização por carta basta para este efecto, mas nenhum administrador poderá reunir ao seu mais de dois votos.

Art. 27º O conselho de administração é investido, para a direcção dos negócios da companhia, dos poderes os mais amplos, a saber:

a) Faz e ratifica, com a approvação do Governo, nos casos em que esta seja necessaria, todas as convenções tendentes á realização dos fins da companhia, mas aquellas de que resultar quer modificação na natureza, duração e extensão das concessões, quer fusão com outra empresa quer venda ou arrendamento da sua rede, não poderão concluir-se sem approvação da assembleia geral dos accionistas e consentimento prévio da assembleia geral dos obrigatários;

b) Autoriza ou effectua qualquer compra ou venda de terrenos e outros immoveis;

c) Faz e conclue todos os contratos e convenções, para as construções e abastecimento do caminho de ferro, quer no todo quer por partes, pelos preços e com as clausulas e condições que julgar convenientes;

d) Faz e conclue todos os contratos relativos ás relações que convenha estabelecer com outros caminhos de ferro, ou com qualquer empresa de transportes por terra e por agua, para assegurar a correspondencia d'estes mesmos transportes;

e) Fixa e modifica as tarifas e o seu sistema de arrecadação de acordo com o Governo, segundo o artigo 38º do contrato de 3 de agosto de 1878; faz os regulamentos para a exploração dos caminhos de ferro, submettendo-os á approvação do Governo, em conformidade com o artigo 66º do referido contrato; faz as transacções e regulamentos para a organização dos serviços e estabelecimentos a seu cargo;

f) Dirige ao Governo Portuguez todos os pedidos sobre prolongamentos de caminhos de ferro ou entroncamentos, sobre novas concessões, explorações de minas, criação e exploração de officinas metallurgicas e de quaesquer outros estabelecimentos, salvo prévia autorização ou ratificação posterior da assembleia geral dos accionistas;

g) Regula o emprego dos fundos de reserva e determina a colocação dos fundos disponíveis;

h) Fixa as despesas geraes da administração;

i) Faz, para a conservação e exploração dos caminhos de ferro e de todas as empresas da companhia, os contratos de compra, venda e ajuste de qualquer natureza; regula os fornecimentos e autoriza a compra de todos os materiaes, machinas e outros obje-

cios necessarios para a exploração ou a venda de quaequer materiaes por ella produzidos ou que sejam inuteis;

j) Autoriza todas as reivindicações, transferencias, transportes, vendas de valores, fundos e quaequer outros titulos da companhia;

k) Recebe todas as sommas devidas á companhia, passa quitacões e especialmente aquellas que dizem respeito ao preço da venda dos immoveis;

l) Requer todos os levantamentos de sequestros judiciaes e embargos, cancellamentos de registo de hypotheca, desiste de privilegios, dá quitações definitivas e faz renuncias, procedendo pela forma indicada pelas leis;

m) Autoriza todas as acções judiciaes, todas as medidas conservatorias, todas as transacções e compromissos;

n) Administra a caixa de reformas, instituida em favor dos empregados da companhia, nas condições estabelecidas no regulamento especial; fixa a importancia das subvenções a conceder á dita caixa, tanto ordinarias como extraordinarias;

o) Nomeia ou demitte o director da companhia e fixa o seu ordenado; nomeia e demitte todos os agentes e empregados; fixa as suas atribuições e ordenados e concede-lhes quaequer gratificações;

p) Fecha as contas que devem ser apresentadas á assembleia geral, faz um relatorio sobre elles e sobre a situação dos negocios sociaes, e propõe o dividendo que se deve repartir;

q) Submette á assembleia geral as propostas de reunião ou de fusão com outras companhias, de arrendamento do caminho de ferro, de modificações ou acrescentamentos aos estatutos, do aumento ou diminuição do capital social, de prorrogação ou de dissolução antecipada da companhia;

r) Emfim, estatue sobre todos os negocios compreendidos na administração da companhia.

Art. 28º O conselho pode delegar todos ou parte dos seus poderes para a expedição dos negocios correntes a um ou mais administradores, cujas atribuições regulará.

Poderá ser dada ao administrador ou aos administradores delegados uma remuneração cuja importancia será fixada pelo conselho de administração.

O conselho pôde tambem delegar em quem quizer todos ou parte dos seus poderes, mas unicamente por um mandato especial e para um determinado assunto.

Art. 29º Os actos de compra, venda e troca das propriedades immobiliarias, ou arrendamentos, as transferencias de fundos, titulos de credito publico e valores pertencentes á companhia, as transacções, contratos e actos, de que lhe resultar obrigação, os recibos, endossos e ordens sobre depositos de fundos devem ser assignados pelo presidente, pelo vice-presidente ou pelo administrador delegado, excepto no caso de uma delegação expressa do conselho a um administrador ou um mandatario especial.

Art. 30º É prohibido aos administradores tomarem ou conservarem interesse directo ou indirecto numa empresa ou num contrato feito com a companhia ou por sua conta, salvo se para isso forem autorizados pela assembleia geral dos accionistas.

Art. 31º Os membros do conselho de administração não contráem, pela sua gerencia, obrigação alguma pessoal ou solidaria relativamente aos compromissos da companhia. Respondem unicamente pela inexecução do seu mandato e pela violação dos estatutos e preceitos da lei.

Art. 32º As decisões do conselho de administração serão consignadas em actas transcritas num registo existente na sede da companhia, e assignadas por quem tiver presidido á sessão e por um outro membro do mesmo conselho.

Os extractos ou copias d'estas actas, para serem válidos, devem ser assignados pelo presidente do conselho de administração ou por quem suas vezes fizer, e por um outro membro do conselho.

Art. 33º O comité de Paris, de que trata o artigo 18º, deverá ser consultado sobre todos os negocios financeiros da companhia sobre as questões de administração geral, comprehendendo-se debaixo d'esta denominação a fixação dos quadros, vencimentos, promoção, conservação e demissão do pessoal superior da companhia, a modificação e determinação das tarifas de applicação geral, emfim, todos e quaequer assuntos de carácter geral.

§ 1º No caso de desacordo entre o comité de Paris e os outros membros do conselho de administração sobre as questões indicadas neste artigo, a resolução sobre que houver desacordo será adiada para outra reunião do conselho, especialmente convocada para esse fim; serão pedidos os votos de todos os membros ausentes, com as formalidades indicadas no § 4º do artigo 25º dos presentes estatutos; para que esta resolução se torne definitiva e executoria será necessário que dois terços dos votos expressos a adoptem, e que esses dois terços representem seis votos, pelo menos.

§ 2º O comité de Paris é presidido pelo vice-presidente do conselho de administração.

Reune-se uma vez cada mez, e além d'isso sempre que interesses da companhia assim o exigirem.

As decisões serão tomadas por maioria de votos dos membros presentes ou representados por procurações nos termos do artigo 26º, e serão válidas quando estiverem presentes, pelo menos, tres membros do comité.

§ 3º As decisões serão consignadas em actas transcritas num registo existente na sede do comité e assignadas por quem tiver presidido á sessão e por um outro membro do mesmo comité.

Os extractos ou copias d'estas actas, para serem válidos, devem ser assignados pelo presidente do comité, ou por quem suas vezes fizer, e por um outro membro do comité.

§ 4º O comité de Paris mandará no prazo de tres dias ao conselho de administração copia autentica da acta de cada uma das suas sessões. Da mesma forma, e em igual prazo, o conselho de administração mandará ao comité de Paris copia autentica da acta de cada uma das suas sessões.

## TITULO V

### Conselho fiscal

Art. 34º O conselho fiscal será composto de tres membros efectivos e dois supplentes eleitos annualmente em assembleia geral.

As firmas commerciaes podem fazer parte do conselho fiscal e nesse serão representadas por um dos seus membros ou gerentes.

Art. 35º Cada um dos membros do conselho deverá possuir cincuenta acções, que serão inalienaveis durante o exercicio das suas funções e depositadas na caixa da companhia, ou em qualquer outra designada pelo conselho de administração.

Art. 36º Cada membro efectivo do conselho fiscal receberá, tirada da dotação dos 5:000\$000 réis, estipulada no artigo 21º, uma retribuição igual á metade da retribuição fixa pertencente a cada administrador.

Art. 37º O conselho fiscal exerce as atribuições que lhe confere o artigo 176º do Código Commercial.

## TITULO VI

### Assembleia geral dos accionistas

Art. 38º A assembleia geral, regularmente constituída, representa a totalidade dos accionistas.

As suas decisões são obrigatorias para todos, mesmo para os ausentes, dissidentes ou interditos.

Art. 39º A assembleia geral compõe-se dos accionistas que possuirem, pelo menos, vinte acções.

Todo o possuidor de acções nominativas em numero suficiente e inscrito como tal, pelo menos quinze dias antes da assembleia geral, nos registos da companhia, é relacionado na lista dos accionistas que tem direito de assistir á assembleia geral.

Todo o proprietario de acções ao portador deverá depositá-las nas caixas indicadas pelo conselho de administração, pelo menos quinze dias antes da reunião.

O proprietario de acções nominativas receberá uma carta de convocação.

O possuidor de acções ao portador cobrará das caixas um recibo nominativo, que lhe servirá de carta de admissão, indicando o dia do deposito e a quantidade e numeração dos titulos depositados.

§ 1º Os accionistas possuidores de menos de vinte acções poderão agrupar-se de forma a completarem o numero exigido e fazer-se representar por um dos agrupados.

§ 2º Qualquer accionista pôde fazer-se representar na assembleia geral por outro accionista que tenha, por si, direito de fazer parte da mesma assembleia.

§ 3º Os poderes para a representação de que trata o § 2º serão conferidos em procuração cuja assignatura será legalizada em França pelo maire ou commissario de policia da comuna ou por notario, e em Portugal por notario, sem outra qualquer formalidade.

As procurações feitas em outro paiz deverão ser devidamente legalizadas.

Art. 40º A assembleia geral dos accionistas é convocada pelo conselho de administração da companhia; reune-se em cada anno antes de 1 de julho, na sede da companhia.

Reune-se, além d'isso, extraordinariamente todas as vezes que o conselho de administração, o comité de Paris, o conselho fiscal ou um grupo de vinte accionistas, representando a sexta parte do capital social, o julgarem necessário.

Art. 41º As convocações serão feitas trinta dias, pelo menos, antes da reunião, por annuncios insertos no Diário do Governo, num jornal de Lisboa, e nos jornaes franceses que o conselho de administração determinar.

Todas as convocações para as assembleias geraes devem mencionar o objecto da reunião.

Art. 42º A assembleia geral fica regularmente constituída quando os accionistas presentes ou representados sejam pelo menos quinze, e representem a quarta parte do capital social, salvo o disposto no artigo 43º.

§ 1º No caso em que, em virtude de uma primeira convocação, se não reunam accionistas que representem a quarta parte do capital, pelo menos, proceder-se-ha a segunda convocação para uma data comprehendida dentro dos trinta dias que seguirem á primeira data fixada; esta segunda convocação será publicada, com quinze dias, pelo menos, de antecedencia, nos mesmos jornaes que tiverem publicado a primeira.

§ 2º As deliberações tomadas pela assembleia geral nesta se-

gunda reunião serão válidas seja qual for a parte do capital representada pelos accionistas presentes e qualquer que seja o numero d'estes accionistas; mas, nesta assembleia, sómente poderão ser tratados os assuntos para que ella fôr primeiramente convocada.

**Art. 43.<sup>o</sup>** As deliberações relativas a propostas de fusão ou reunião com outras companhias, de traspasse de empresa, de arrendamento de todo o caminho de ferro ou parte d'ele, de modificação, adicionamento ou suppressão de disposição dos estatutos, de aumento ou diminuição do capital social e de prorrogação ou dissolução antecipada da companhia, não pôdem ser tomadas senão em assembleia geral composta de accionistas que representem, pelo menos, dois terços do capital social e só serão executorias depois da aprovação do Governo.

No caso em que a esta primeira convocação não concorram accionistas que representem os dois terços do capital social, proceder-se-ha pelo modo indicado nos §§ 1.<sup>o</sup> e 2.<sup>o</sup> do artigo 42.<sup>o</sup>

**§ unico** Dependem do consentimento prévio da assembleia geral dos obrigatários sobre :

a) Emprestimo ou emissão de obrigações em concorrência com os direitos dos obrigatários;

b) Convenções de que resulte quer modificação da natureza, duração e extensão das concessões, quer fusão com outra empresa, quer venda ou arrendamento da rede;

c) Modificação de qualquer das disposições dos títulos III, IV, VII e IX, do artigo 69.<sup>o</sup> do título X e do título XII dos presentes estatutos.

A assembleia geral dos obrigatários será também consultada quando se tratar de qualquer proposta de iniciativa da companhia para dissolução d'esta.

**Art. 44.<sup>o</sup>** A assembleia geral é presidida pelo presidente do conselho de administração, na sua falta pelo vice-presidente ou pelo administrador designado pelo conselho.

Os dois maiores accionistas presentes desempenham as funções de escrutinadores, e, no caso de recusa, os dois maiores accionistas abaixo d'aquelles, e assim sucessivamente até serem aceites as ditas funções.

O secretario é nomeado pela mesa.

**Art. 45.<sup>o</sup>** A ordem do dia é determinada pelo conselho de administração.

Não serão apresentadas senão as propostas feitas pelo conselho, ou pelo conselho fiscal, ou ainda aquellas que tiverem sido comunicadas ao conselho de administração quinze dias, pelo menos, antes da reunião, com a assignatura de vinte accionistas, membros da assembleia geral. Só se deve deliberar sobre os assuntos dados sobre a ordem do dia.

**Art. 46.<sup>o</sup>** Será presente á assembleia geral o relatorio do conselho de administração relativo ao estado dos negócios da companhia e o parecer do conselho fiscal.

A assembleia geral discute e aprova as contas, se assim o entender.

Nomeia os administradores que devem preencher os logares vagos, assim como os membros do conselho fiscal.

Fixa annualmente o dividendo a repartir, segundo o balanço geral e em conformidade com os presentes estatutos.

Finalmente delibera nos limites dos estatutos e da lei, sobre todos os negócios da companhia.

Será entregue a todo o portador de dez acções, pelo menos, e que pedir, um exemplar do relatorio do conselho de administração e do parecer do conselho fiscal.

**Art. 47.<sup>o</sup>** As deliberações da assembleia geral serão tomadas por maioria de votos dos membros presentes ou representados. Cada accionista terá um voto por cada vinte acções que possuir; mas, em conformidade com as disposições do § 3.<sup>o</sup> do artigo 183.<sup>o</sup> do Código Commercial, nenhum accionista, qualquer que seja o numero das suas acções, poderá representar mais da decima parte dos votos conferidos por todas as acções emitidas, nem mais de uma quinta parte dos votos que se apurarem na assembleia geral.

**§ 1.<sup>o</sup>** A nenhum dos accionistas pôde, pela somma total das suas acções e das dos mandantes que represente, contar-se um numero de votos superior á quinta parte dos que se apurarem na assembleia geral.

**§ 2.<sup>o</sup>** Os menores, os interditos, as pessoas moraes, as sociedades, a herança indivisa, a propriedade commun, e as mulheres casadas serão representadas pelas pessoas a quem essa representação incumbe.

**Art. 48.<sup>o</sup>** As decisões da assembleia geral serão consignadas em actas assignadas pelos membros da mesa.

Juntar-se-ha á acta uma relação nominal dos accionistas que fizem parte da assembleia, com indicação do numero de votos que tiverem por si ou como representantes de outros obrigatários.

Os extractos das actas que tiverem de ser apresentados nos tribunaes ou em qualquer outra parte serão autenticados por dois administradores.

**Art. 49.<sup>o</sup>** Quando houver accionistas residentes em paiz estrangeiro que representem, pelo menos, 25 por cento do capital subscrito, poderão reunir-se em conferencia para os seguintes fins :

a) Para examinarem e discutirem o relatorio e contas annuaes da administração, e o parecer do conselho fiscal acerca d'estes documentos;

b) Para nomearem de entre si um ou mais accionistas que ve-

nham á sede da companhia representá-los na assembleia geral ordinaria, em que serão discutidos todos os relatorios e propostas.

**§ 1.<sup>o</sup>** Os accionistas eleitos em virtude do numero b) d'este artigo serão admittidos na assembleia geral, apresentando a acta da conferencia, devidamente legalizada, e que contenha :

A indicação nominal dos accionistas que faziam parte da reunião;

A declaração de que tiveram conhecimento dos documentos a que se refere o numero a) d'este artigo.

**§ 2.<sup>o</sup>** Estes representantes terão na assembleia geral tantos votos quantos os que tiverem por suas acções e mais os que competirem aos accionistas que representarem.

**§ 3.<sup>o</sup>** Para cumprir as disposições d'este artigo, os accionistas residentes em paiz estrangeiro nomearão de entre si um delegado que, no anno seguinte, ha de receber da administração central os exemplares do relatorio, as contas e parecer do conselho fiscal para os distribuir pelos accionistas conhecidos, e que convoque a conferencia e se corresponda com a administração.

**§ 4.<sup>o</sup>** A administração, logo que o relatorio e contas tiverem sido examinadas pelo conselho fiscal, é obrigada a remetter uma copia d'este documento ao delegado que tiver sido nomeado nos termos e para os fins declarados no paragrapo precedente.

**§ 5.<sup>o</sup>** As disposições anteriores não prejudicam o direito que tem o accionista residente em paiz estrangeiro, de vir tomar parte pessoalmente na assembleia geral, quando não queira usar da faculdade concedida neste artigo.

**§ 6.<sup>o</sup>** No caso previsto por este artigo, o dia da reunião da assembleia geral será fixado de modo que se possam executar as disposições que este mesmo artigo contém.

**§ 7.<sup>o</sup>** No caso da convocação de uma assembleia extraordinaria, os accionistas poderão reunir-se nas mesmas condições e para os mesmos fins que acima se acham fixados.

Para que esta convocação possa ser utilmente feita, a administração mandará sem demora ao delegado de que fala o § 3.<sup>o</sup> do presente artigo uma copia da convocação.

**§ 8.<sup>o</sup>** Salvo os casos previstos nos §§ 1.<sup>o</sup> e 7.<sup>o</sup> do presente artigo, os accionistas residentes em paiz estrangeiro são em tudo e para tudo considerados como accionistas nacionaes residentes em Portugal.

(Continua).

## TARIFAS DE TRANSPORTE

*Camionagem em Lisboa.*—Por combinação com a Empresa Geral de Transportes, a Companhia Real pôz em vigor desde hontem uma nova tarifa que vae annexa ao presente numero, e se destina em parte a materia um pouco nova na exploração dos nossos caminhos de ferro —tal é o serviço de omnibus a domicilio, em Lisboa, que até hoje não existia.

Em todas as capitais ou pontos terminus de caminhos de ferro, e em muitos intermédios, existe este serviço, mas em parte alguma elle é tão necessário como em Lisboa, onde o serviço de trens está desorganizado, originando geraes reclamações, de que a «Propaganda de Portugal» se tem feito echo perante o sr. governador civil, mas que ainda não surtiram o desejado resultado.

Em geral, onde existe o serviço de trens de praça, regular e por preços convidativos, o passageiro prefere-os sempre ao omnibus, onde vae menos commodamente, encerrado numa caixa, sem ver o caminho e regularmente sobre más molas.

Aqui sucede o contrario; por menos commodos que sejam os omnibus —isto dizemos porque ainda não os vimos — os trens tambem não o são, e basta o facto do passageiro se livrar de questões com os cocheiros para se lhe preferir um serviço regular, como este, em que não ha que ter duvidas, receios de exploração e riscos de desagradaveis situações.

O novo serviço, pois, se fôr bem comprehendido pelo publico, deve dar bom resultado.

E' tambem muito bom o serviço que se presta no transporte de bagagens por carroças reservadas.

Não podemos fugir á comparação de quanto o custo d'este trabatho é mais economico aqui do que nos Estados Unidos.

Uma carroça com carga do peso de 750 kilogrammas, mesmo para a 3.<sup>a</sup> zona, e de noute, custa 13200 réis. Ora aquelle peso corresponde pelo menos, a uns 25 volumes, e já não são pequenos pesando em média 30 kilos.

Na America o transporte paga-se por volume, á rasão de meio dollar, ou uns 480 réis. Logo o que em Lisboa custa 400 a 15200 réis, não se pagaria nos Estados Unidos por menos de 125000 réis! Vae o ponto de exclamação, que é muito bem cabido.

Se nos regulamos pelo art. 3.<sup>o</sup> da tarifa, e calculando o preço mais caro, isto é, um só volume de 20 kilos ao extremo da cidade e levado a um andar superior, temos que se paga aqui 160 réis pelo que lá custa 480 réis.

Para que estas facilidades sejam de todos conhecidas parece-nos, porém, que se poderia sem inconveniente, adoptar o que lá se usa, isto é, um agente em todos os comboios que trocasse as senhas das bagagens por outras senhas, não tendo o passageiro mais que incomodar-se com os seus volumes, que iriam ter ao seu destino, pelo serviço de camionagens.

Supponhamos o serviço estabelecido no rapido do Porto que chega a Lisboa ás 2 h. 40 m. da tarde.

Em Santarem entra no comboio o empregado da camionagem, uniformizado, apresentável, e vem percorrendo todos os compartimentos, a vender bilhetes d'omnibus e a tratar do serviço de bagagem. Quem quer os seus volumes a domicilio entrega a sua senha, entrega as chaves (porque o empregado é de toda a confiança) e recebe em troca um talão que só entregará quando no domicilio lhe apresentem os volumes.

E' facil e pratico.

Já, em tempo, houve este serviço organizado nos comboios que iam para Malaga, mas cremos que isso acabou.

A sua implantação, em Lisboa, agradaria a toda a gente e daria excellente resultado.

*Modificação da n.<sup>o</sup> 8 p. v. do Sul e Sueste.*—Vae também junto este additamento à tarifa 8 que aqui démos com o nosso n.<sup>o</sup> 393 da collecção de 1904.

*Modificação da n.<sup>o</sup> 10, idem, idem.*—Equalmente damos hoje o annexo a esta tarifa, aqui distribuida com aquelle mesmo numero.

Esta modificação estabelece varias reduções de preços nos transportes de esparto, palma, linho, juta, cairo e pitta.

*Recorragens em serviço combinado.*—Foi tornada extensiva ás linhas de Madrid-Zaragoza e Alicante a tarifa especial P. H. n.<sup>o</sup> 2, g. v. das linhas do Minho e Douro, para o serviço combinado com as outras linhas espanholas.

*Tarifa n.<sup>o</sup> 8 p. v. de Sul e Sueste.*—Foi auctorizada a applicação do preço especial de 150 réis por tonelada ao transporte por vagon completo de estrumes de Setubal para o Pinhal Novo.



## A propósito do Cincocentenario

### Synopse dos directores do Caminho de ferro do Leste e Norte

V

(Continuação)

Em um jantar oferecido pelo conde de Farrobo no seu palacio da Quinta das Torres proximo a Villa Franca de Xira, ao Marechal Duque de Saldanha a pretexto de experiencia do material de circulação dos comboios e no qual tomaram parte Fontes Pereira de Mello então Ministro d'Obras Publicas, Joaquim Thomaz Lobo d'Avilla, ainda não conde de Valbom, D. Antonio de Mello, general chefe d'Estado Maior sua esposa e filha, D. Pedro Brito de Rio, sua esposa D. Maria Drus e sua filha, mais tarde Condessa de Ficalho, Visconde de Orta e suas filhas ainda solteiras e alguns outros convidados homens e senhoras. O Visconde de Orta depois do brinde levantado por Lobo d'Avilla ao Marechal, saudando o Ministro Fontes declarou que, devendo a linha ferrea de Lisboa ao Carregado deixar em breve de ser administrada pela Companhia passando a sê-lo pelo Governo, era-lhe entregue tendo por via *carris de prata assentes sobre leito de lodo*.

Effectivamente se ao paiz a iniciativa da viação acelerada custou sommas fabulosas, os abusos dos que encetaram em Portugal a construcção d'esse novo sistema fizeram pagar bem cara a inexperiencia que lhes deixou campo aberto á sua torpe exploração interesseira.

A administracão provisoria por parte do Governo sem ser como a da empreitada ingleza criminosamente abusiva, nem por isso deixou pela falta de pratica d'essas obras de tornar excessivamente elevado o custo do trabalho até a Ponte d'Asseca.

A asserção do Visconde de Orta provou-se ser verdadeira porque os trabalhos deixados por concluir e os construidos pela empreitada Waring Brothers & Shaw custaram quantias avultadas sem se reconstruir em grande parte os que aquella empreitada dava como executados e apenas figuravam sé-lo.

A boa fé com que a administração portugueza aceitou para seu director technico um profissional nomeado e pago pelos empreiteiros, não podia deixar de ter por consequencia, ser esse funcionario mais defensor dos interesses dos patrões que o estipendiaram do que fiscal d'estes em favor da administração que lhe confiava a sua representação na execução dos seus trabalhos.

Além da insufficiencia do alargamento das trincheiras no seu devido corte, as poucas obras d'arte construidas bem cedo provaram a burla com que os executantes buscaram illudir o seu compromisso e o representante da administração os favoreceu no fraudulento abuso.

Já na administração dirigida por João Chrysostomo um pontão sobre o rio da Verdelha entre a Povoa de Santa Iria e Alverca, levado pela corrente d'agua em occasião de grande borrasca, provou que a construcção dos encontros havia sido feita sobre o terreno sem os alicerces devidos.

Para substituir este pontão sem se interromper a circulação tiveram o respeitavel director João Chrysostomo e o engenheiro Jacintho Heliodoro da Veiga que tomar pessoalmente o cargo de no local procederem á direcção da reconstrucção e o pessoal superior de tomar logar nos comboios de serviço para que o pessoal trabalhador não interrompesse por cansaço a conclusão da obra que estabelecia solução de continuidade para a circulação dos comboios.

Mais tarde a ponte de dois tramos proxima á estação d'Alhandra e quando já funcionava regularmente a exploração denunciou igual fraude.

Por felicidade providencial o comboio descendente teve que parar antes de entrar na ponte esperando que a inundação que cobria o taboleiro o deixasse a descoberto e logo que isso se deu avançando a locomotiva com precaução desmoronou-se o pegão central indo esbarrar a chaminé a um dos encontros em quanto que o tender ficou suspenso do outro sem que o furgon e as carruagens se despenhassem no rio.

Foi admirado por todos como o machinista e fogueiro galgaram sobre a locomotiva para o terreno firme sem o menor perigo, continuando a roda motriz em movimento, e como mergulhando a caldeira e machinismo quente na torrente de agua fria não se deu uma explosão.

Verificada a avaria da ponte encontrou-se o pegão tombado inteiro sem o menor alicerce sobre que fosse construído!

O resultado da nomeação de director da Companhia de J. S. Valentine pelos empreiteiros Waring Brothers & Shaw, e por estes pago, foi o que era de esperar, tornando-se interessado nos lucros da empreitada aquelle que por dever de rigorosa fiscalização tinha o cargo da defesa dos interesses contrarios.

As obras effectuadas por esta associação do director-empreiteiro, ou ficaram por concluir sendo dadas por concluidas, ou foram por tal modo construidas que desmoronando-se obrigaram a nova construcção.

Já aqui nos referimos a esta famosa burla e completo abuso de boa fé, que o paiz teve de pagar bem caro por indemnização aos que foram obrigados por energica resolução do governo a não levar mais longe a exploração ignobil da nossa inexperiencia em materia nova na aplicação ferroviaria.

Como já dissemos, além de ficar por construir as duas principaes obras d'arte, pontes metalicas sobre a

estrada de Xabregas e rio de Sacavem, os pequenos tunéis sob as estradas do Grillo e Beato foram deixadas sem revestimento, o aterro sobre o Tejo entre o Caes dos Soldados e Xabregas sem ser empedrado, a grande trincheira em pedra entre Xabregas e Poço do Bispo apenas desbastada e sem a devida inclinação dos taludes, aterros e desaterros desde Lisboa até final da linha, magros e sem as devidas e necessarias dimensões, as pequenas obras d'arte, como pontões e aqueductos, construidos á flor da terra sem os devidos alicerces. Em geral, um perfeito abuso de confiança e o mais completo assalto á boa fé do paiz.

Todos estes meios de exploração capciosa de nunca esquecida memoria da primitiva companhia ferroviaria portugueza tiveram que ser remedados pelas administrações que se lhe sucederam e afinal pela empresa constructora Salamanca.

Como diversão a esta triste recopilação das gentilezas especulativas da empreitada Waring-Valentine, vamos narrar um facto jocoso, resultado de uma das imperfeições de construção primitiva.

Aproveitamos a feliz existencia de um respeitabilissimo carácter que teve parte no comico sucesso que vamos narrar e a cujo testemunho insuspeito recorremos, para que não seja tomado por fantastico um facto verdadeiramente autentico e real.

Esta respeitabilissima testemunha é Mr. Constant Bur-nay, proprietario da bella quinta denominada «das pintoras», em Marvila, pae e sogro dos actuaes condes de Redondo e Vimioso.

O facto foi originado pela deficiente inclinação nos taludes da importante trincheira de Xabregas, porque o solo é formado de camadas de grés perniaveis e impermeaveis sobre pastas.

Os taludes deixados pelos empreiteiros Waring-Valentine quasi a prumo, por infiltrações sobre o terreno superior, desaggregando-se desde o cume até a base do lado do poente, vieram em volume avaliado em 10 a 12 mil metros cubicos obstruir a linha ferrea, interrompendo a circulação de comboios entre a então estação terminus provisoria em Santa Apolonia e a do Poço do Bispo, que ficou sendo a de partida e chegada para os comboios entre Lisboa e Ponte d'Asseca, de que aberto um espaço para estabelecimento de uma via provisoria, a circulação foi restabelecida na parte interceptada.

As terras que resultaram do desmoronamento foram transportadas para Poço do Bispo onde foram applicadas ao aterro destinado a molhe de mercadorias.

Ainda bem não desobstruído o local do primeiro desprendimento, quando segundo desmoronamento veio substituir o primeiro, e ainda este não completamente removido, um terceiro e o mais importante veio trazer á via cerca de 20 mil metros cubicos de grés, misturado de pedra e terra, que ameaçaram de longa interrupção a circulação dos comboios.

Foi por esta occorrença, que desolava os activos agentes da exploração, obrigados a levar a Poço do Bispo o serviço de estação terminus, que liveram occasião de gozar o incidente comico que vamos relatar, com a verdade que pôde ser testemunhada pelo cavalheiro a que acima nos referimos.

(Continua)

## O regimen tributario das colonias portuguezas

Ha uns tempos a esta parte que a velha Universidade, abandonando absoletas costumeiras das dissertações escritas em latim e sobre assuntos antidiluvianos, vae orientando as novas camadas de estudantes da facultade de direito para materias d'interesse e de actualidade.

A falta d'uma alta escola de sciencias sociaes, a facultade de direito tem de assumir o encargo de a suprir, versando estudos que nenhuma outra no paiz ainda incluiu nos seus programmas.

Quando o governo regenerador, em que era ministro Lobo de Avila, decretou dictatorialmente a legislação

sobre a propriedade industrial, a qual representou um notavel progresso sobre esta legislação em todos os países do mundo e harmonizou as diversas especies da propriedade industrial, quer ella se referisse ao registo de marcas, de nomes, de recompensas, quer ao deposito de modelos e de desenhos, quer ás patentes de invenção e ainda ás de introducção de novas industrias, a Universidade examinando a materia, porventura nova nos seus estudos, lendo talvez nas revistas estrangeiras as referencias elogiosas que ali se fizeram á lei e ao subsequente regulamento portuguez, incluiria logo no programma das theses para um doutoramento, a legislação da propriedade industrial.

Tempo depois, começando a expandir-se e a accentuar-se em Portugal uma tendencia para legislar sobre a tutella das classes operarias, para fazer cumprir a legislação existente, para a completar e aperfeiçoar, a Universidade acompanha o movimento. Incumbem os seus alumnos laureados de realizar estudos sobre a materia. Appareceram dissertações, que não são já apenas trabalhos à ligeira, mas livros eruditos, pensados, e escritos por pennas novas mas bem aparadas.

Foi assim que o sr. Fernando Emygdio da Silva publicou o seu primeiro livro sobre o operariado portuguez na questão social; foi assim que o sr. dr. Ruy Ulrich publicou o seu notavel trabalho Legislação Operaria Portuguez, etc.

E' por um motivo analogo que o sr. Emygdio da Silva agora deu a lume o novo livro *O regimen tributario*, que proveio d'uma dissertação escolar para a cadeira de administração colonial da facultade de Direito.

Que estes bons resultados sejam levados a credito na conta corrente que a Universidade tem com o paiz, em que as verbas do passivo são tantas e tão grandes!

A iniciativa do auctor na publicação d'este livro é muito para agradecer e louvar. As colonias no nosso paiz apezar de haver ainda n'elles tão vivas tradições de antigas viagens e aventuras são mysteriosas regiões em que habitam as febres, em que regulos negros se revoltam para gloria de officiaes que gostam de veneras da Torre e Espada, em que os governadores exercem a tirania, em que os funcionários são dados a fraquezas censuraveis e frequentes, e em que uma população viegada, de *desvairadas* gentes e cōres e raças e costumes, intriga.

Os que, tendo visitado as colonias só ergueram uma pontinha do véo, logo se fazem uma gloria da *africa* realizada, nimbrando-se com a auréola de coloniaes.

Pouco se sabe do que por lá se faz. E' escassa a literatura especial; as estatisticas, que não sobram a respeito do continente do reino, minguam quasi por completo sobre as colonias.

Parecia temeridade tentar um estudo com tão dificeis fundamentos, como difícil nos parece fazer um curso de administração colonial, a não ser que se abstráia d'aquillo que a nossa administração é, para se dizer só o que deveria ser, pois como muito bem diz o sr. E. da Silva «a administração colonial portuguez não passa de um amontoado confuso e desconexo de decretos e leis que se completam, revogam, contradizem e revalidam a bel-prazer dos governantes e em harmonia com interesses do momento».

Mas o sr. E. da Silva arcou com o problema por obrigação escolar que o abroquelou e determinou e depois, por amor do assunto e do seu paiz logrando produzir ao mesmo tempo um livro que consiste uma attenta leitura e um excellente exemplo a seguir.

Não podemos tentar aqui a critica d'este interessante escrito em que o seu auctor revela uma erudição pouco vulgar mesmo em annos mais dilatados. Todas as fontes de investigação foram captadas e exploradas, fazem-se sensatas comparações com as legislações coloniaes estrangeiras, estudam-se todos os impostos directos e indirectos, locaes e especiaes, apreciam-se, criticam-se, exprimindo se opiniões e planos com desassombro e com o impeto generoso de um novo, mas um novo que possue a sua lingua, um novo que escreve fluente e correntemente, e conhecimentos com que se honrariam muitos velhos que só pôdem como nós felicitar o distinto escriptor.

O. S.

# NOTAS DE VIAGEM

XI

## Vichy. — Randan. — Uma nascente engaiolada

Logo a chegada a Vichy impressiona bem o viajante. Estação espaçosa e elegante, em frente da qual se abre uma praça vasta, bem ornamentada, tendo no centro um monumento, grupo em bronze, representando Vichy dando as boas vindas aos seus visitantes.

Os omnibus de hoteis luxuosos e attrahentes, trens de praça de um aprimorado gosto, esperam os viajantes.

Da praça irradiam quatro largas avenidas, e por qualquer das duas centraes que o recemchegado tome irá ter ao centro do movimento de Vichy, o velho parque, que de velho só tem o nome, porque de anno para anno tudo ali se vae transformando, melhorando, alindando, com gosto, com luxo, com esmero, pela companhia arrendataria que prima em receber bem os seus hóspedes, atraíndo maior concorrência de banhistas e passeiantes, todos os annos.

E assim que a affluencia a Vichy tem augmentado continuamente, e sem nos reportarmos a época muito anterior bastará notar que em 1900 o seu numero foi de 58.000 e em 1906 de 92.000. E' comtudo curioso notar que em 1852, quando a actual companhia tomou o contrato de arrendamento com o Estado, o numero de visitantes foi de 6.823.

Já se vê que, a uma tal affluencia de forasteiros, responde, naturalmente a de hoteis e casas que se alugam para familias, quartos isolados e outras commodidades.

Neste genero Vichy, sendo a principal estancia d'aguas da Europa, não é, comtudo, exigente em grandes despesas.

Pode-se estar ali faustosamente, vivendo em hoteis de primeira ordem, frequentando o casino onde se tem boa opera, bailes, funcções, concertos e outros divertimentos, todas as noutes, e em *matinées*, aos domingos; e ainda assim não se gasta tanto como, em egualdade de circumstancias, noutra estação thermal.

E pôde mesmo, quem fôr muito modesto em recursos, viver e tratar-se nas condições mais economicas.

Uma vivenda para familia de 4 a 6 pessoas encontra-se facilmente entre 25 e 35 francos, correspondendo a uns 6 francos ou pouco mais de 13000 réis por pessoa, por dia.

Em hoteis tambem ha, desde o modesto de 6 francos (alojamento e comida) até o principesco de 50 francos diarios.

E para os pobres ha ainda alojamentos mais baratos e banhos gratuitos; e para todos são gratis as aguas que se tomam.

Nas restantes exigencias da vida fora de casa, a cida de não resulta cara; ao lado dos luxuosos estabelecimentos, onde se vendem artigos caros, ha outros, bem modestos, onde se expõem todo o genero de objectos de vestuario ou de uso, pelos preços de Paris ou ainda mais baratos; armazens do genero do *Bon-Marché* vendem de tudo; os cafés não exigem mais que os preços regulares pelas bebidas, e são um attractivo, com os seus concertos nocturnos e alguns mesmo de dia.

Theatros, esses são mais baratos que os de Paris; quatro casas d'este genero funcionam, dando espectaculos de rasoavel opereta e de peças de grande voga, menos mal desempenhadas; e quaesquer 3 ou 4 francos bastam para se ter um dos melhores legares de plateia ou balcão.

Trens — já notámos que são extraordinariamente elegantes e limpos, com rodas de borracha, caixa em carvalho polido, irrepreensivel estofo *capitoné* cinzento claro, ferragens todas nickeladas, cocheiro uniformizado e attencioso.

Quem nos dera, mesmo em Paris, tão elegantes carruagens de praça! Em Lisboa, então, não fallemos; seria caso para todos andarmos de carrinho!

E não obstante a tarifa não é cara.

Mas a grande attracção, a enorme commodidade para

os visitantes, é o Casino, installação vasta, artística e luxuosamente construído, ornamentado e illuminado, onde se teem todas as commodidades.

Por 25 dias custa apenas 20 francos a assignatura, dando direito à entrada e permanecia nas luxuosas salas de reunião, de leitura, onde ha jornaes de todos os paizes, (menos de Portugal!) de escrita, de bilhar, de outros jogos; na vasta varanda, em parte da qual ha um restaurante primorosamente servido; no salão de festas onde duas vezes por semana ha concerto ou baile; no jardim em frente do edificio.

Além d'isso o assignante pôde servir-se, sem pagar, das numerosas (mais de mil) cadeiras dispersas pelo parque, onde tres vezes por dia ha concerto ora num ora noutro coreto.

Isto por uns pobres sete vintens por dia é baratissimo; por isso raro é o que vae passar uns dias em Vichy que não se inscreva socio do Casino.

Ha ainda o *Cercle international*, luxuoso edificio onde se dão bailes sumptuosos, e é considerado o centro do sport, promovendo corridas de cavallos, de autos, etc.

Não escapa aos portuguezes notar que no trophée de bandeiras que ornamento a sacada principal, a nossa não foi esquecida.

O novo estabelecimento de banhos é tudo quanto ha de mais moderno, em estylo de construeção e em perfeição dos apparelhos de applicações diversas para o tratamento dos doentes.

Notabilissima a sala de mechanoterapia e vastos e commodos os quartos e salas de gymnastica. Ahi se ostentam, em ornamentação, estandartes de todos os paizes menos do nosso, porque, explicam lá a quem o pergunta, não havia bandeira portugueza no estabelecimento que forneceu aquellas.

O antigo parque está hoje guarnecido todo em volta, por um passeio coberto, para que os doentes possam passeiar as aguas sem apanhar chuva ou sol.

Além d'este parque ha um outro chamado o novo, a todo o comprimento da cidade e à beira do rio Allier, offerecendo deliciosos passeios ensombrados por numerosos e bellos exemplares arboreos.

Para digressões nos arredores ha os trens e tambem serviços regulares de carros que todos os dias partem das agencias na rua de Nimes, sendo preferivel o do café Royal ao da empresa Vincent que serve, por vezes, mal.

Um passeio a Randan (castello pertencente á mãe da rainha sr.<sup>a</sup> D. Amelia) é interessantissimo.

Muitas outras digressões, interessantes se pôdem fazer nos arredores, em carro, em trem, ou mesmo a pé, sendo uma d'estas — e indispensavel — a da nascente intermitente que nos faz recordar as *geysers* do parque *Yellowstone* na America, que já aqui descrevemos.

A pouco mais de 100 metros da ponte de Vichy, á esquerda da estrada, é o estabelecimento onde se vê esta curiosidade natural, uma das principaes que existem na Europa.

Em meio d'um pequeno jardim está um tanque, vazio, tendo ao centro um cone de pedra com uma abertura central de uns 20 centimetros de diâmetro.

Em volta do tanque uma grade, á altura de uns 6 metros formando gaiola.

Quando entramos nada mais vemos que o tanque vazio engaiolado.

Mas á hora previamente anunciada pela empresa exploradora (a mina brota cada seis horas, aproximadamente) umas pequenas bolhas d'agua começam a aflorar á boca do orificio central do tanque, e alguns minutos depois eis que o jacto irrompe impetuoso, ora elevando-se a uns seis metros de altura ora abatendo-se em catadupas brancas como champagne effervescente.

Cada erupção dura uns cinco minutos, lançando uma massa de 18 a 20.000 litros d'agua fortemente gazosa.

Depois tudo cessa, os leves ruidos subterraneos extinguem-se, a nascente volta ao seu trabalho no interior da terra, a uns 115 metros de profundidade, como animal domesticado que trabalhou em cireo para divertimento do publico.

E em verdade se ella, a irrequita mina, pudesse comparar-se ás suas irmãs dos Estados Unidos, havia de sen-

tir-se bem humilhada sempre que irrompesse da sua cratera, ao vêr esta amaneirada por cimento, com um cano de folha para receber as aguas, e ainda em volta uma gaiola de ferro, dando á pobre fonte a apparencia de animal de jardim d'acclimação!

Os americanos são muito excentricos, mas teem, por certo, mais respeito pelos phenomenos naturaes. Engaiolar uma nascente é coisa que elles não faziam.

## PARTE FINANCEIRA

### Boletim Commercial e Financeiro

São bastante lisongeiros os lucros realizados pela grande maioria dos bancos de Londres no anno de 1906, devido principalmente á carestia persistente do dinheiro e á enorme actividade commercial de que deu provas a Inglaterra no anno findo. Em quasi todos, os lucros realizados foram consideraveis e excedem em muito os do periodo correspondente de 1905.

Mas se os resultados obtidos são o producto de uma sábia e prudente orientação das suas gerencias, é certo que estas, obedecendo ainda aos dictames da prudencia, em vez de aumentarem os dividendos, por signal já bastante elevados, resolveram consolidar sua situação, quer procedendo a amortizações, quer aumentando as suas reservas.

Os dividendos dos bancos londrinos, relativos a 1906 variaram entre 8 e 21 por cento. Os que distribuem maiores dividendos são os seguintes: *Capital and Counties*, 18 por cento; *Lloyds*, 18 1/8 por cento; *London and Provincial* 18 por cento; *London City and Midland*, 18 por cento; *London and County*, 20 por cento; *Parr's*, 21 por cento.

Além da carestia do dinheiro e da actividade dos negocios, um outro factor influiu nos prosperos resultados obtidos pelos bancos no anno findo. Vem a ser a utilização de uma maior somma de capitais, que lhes foram confiados a titulo de deposito e sobre uma grande parte dos quaes não tiveram de pagar juro.

E' justo ponderar que as condições em que os bancos de Londres trabalharam no anno findo são excepcionaes. Se é lícito esperar que o commercio inglez se mantenha ao seu nível actual, é certo que a situação monetaria que prevaleceu durante o anno findo e de que os bancos tanto partido tiraram, não pôde perdurar nem reaparecer todos os annos. Deve-se mesmo contar que a extraordinaria prosperidade do commercio britanico possa sofrer de um momento uma grande reacção. Bem andaram pois os bancos em reforçar as suas reservas, a fim de não se verem obrigados, em occasião de crise, a reduzir o dividendo habitual dos seus accionistas.

\*

Segundo o balancete de 31 do mes findo, a posição do Banco de Inglaterra continua melhorando rapidamente. A reserva tinha augmentado, naquella data, 635 566 libras, elevando-se portanto a 24.341.091, o que representa libras 48 3/5 dos encargos.

A reserva é actualmente superior em 2.102.961 libras á que era ha um anno. Esta melhoria provém não só da entrada de notas e especie como tambem das importações de ouro, que na ultima semana do mes findo excederam em 145.000 libras as exportações.

A importação continua além d'isso a mostrar tendencias a compensar os desfalques que as reservas do Banco sofreram no anno findo. O que ainda está causando appreensões é a grave questão monetaria da America do Norte, que aguarda uma solução.

\*

O facto culminante da quinzena nos centros financeiros de Paris foi a apresentação ao parlamento, pelo ministro da fazenda, do projecto de imposto de rendimento, que de ha muito era esperado, por fazer parte do programma ministerial.

Como tivessem abortado já varias tentativas para a implantação de tal imposto, havia grande curiosidade em conhecer os termos do projecto ha tempo em preparação.

Pelo projecto de Mr. Caillaux é estabelecido ao mesmo tempo um imposto sobre os rendimentos, pelo qual todos elles, classificados em diferentes categorias, são attingidos directa e individualmente, e um imposto progressivo sobre o rendimento global, chamado imposto complementar, que vae attingir o conjunto dos rendimentos sommados e tende sobretudo a visar as grandes rendas, a riqueza accumulada.

A apresentação d'este projecto produziu má impressão no mercado de Paris, dando em resultado o desanimo geral. Como é natural a má disposição dos espiitos fez-se já sentir nas operações bolsistas.

Todos os valores baixaram, incluindo o 3% francz, que, segundo as ultimas cotações que temos presentes, ficou a 05,35.

Os fundos d'estados estrangeiros não teem sido mais bem tratados, especialmente os fundos russos, por causa das eleições da

nova Duma, á qual os novelleiros preveem desde já uma vida ephemera.

### Relatórios de 1906

*Banco de Portugal.*—Os lucros d'este importante estabelecimento de credito foram no anno findo de 2.690.390\$557 réis, ou mais 43.436\$729 réis que em 1905. Os encargos sommaram réis 616.613\$857, sendo portanto os lucros liquidos do Banco em 1906 de 2.073.776\$700 réis.

A direcção propôz á assembleia geral a seguinte applicação dos lucros:

honorarios á direcção.....	41.475\$534
dividendo 9 1/2 %.....	1.282.500\$000
fundos de reserva .....	406.460\$232
para o governo.....	340.420\$467
caixa de pensões ao pessoal .....	3.000\$000

A circulação fiduciaria ficou em 31 de dezembro do anno findo em 68.602 contos.

A reserva metalica-ouro achava-se representada na mesma data pela importancia de 5.036 contos, e a moeda de prata pela de 6.043 contos.

O Banco e as suas succursaes descontaram, durante o anno, 65.400 letras no total de 53.176.101\$556 réis ou sejam mais 488.2.917\$068 réis que em 1905.

As letras tomadas sobre as provincias foram em numero de 173.518, no total de 23.152.433\$502 ou menos 2.398.973\$543 réis que no anno anterior.

O valor da «Carteira de titulos de credito» era, no fim de 1906 de 4.923 contos, tendo augmentado em relação a 1905 63 contos.

Os debitos do Thesouro sommavam 52.507 contos, menos 584 que no fim de 1905.

O valor dos edificios da séde do Banco e suas succursaes, moveis, machinas, etc., figura no balanço pela somma de réis 984.310\$140.

*Companhia de Seguros Tagus* — Effectuaram-se durante o anno, 1.776 novos contratos de seguros terrestres.

As receitas d'este ramo de seguros elevaram-se a 94.552\$255 réis.

Foram tambem effectuados 72 contratos de seguros agricolas que produziram a receita de 2.014\$890 réis.

Os premios de seguros maritimos importaram em 12.706\$895 réis.

Os prejuizos por sinistros sommaram 44.231\$775 réis, deduzidas as importancias recebidas das companhias reseguradoras; sendo por sinistros terrestres 37.312\$340 e por sinistros maritimos 3.919\$465 réis.

Os premios de reseguros importaram em 10.163\$195 réis.

Aprovado que seja o relatorio da direcção, o fundo de reserva ficará elevado a 201.466\$340 réis: representado por papeis de crédito e pela propriedade da rua de El-Rei.

A direcção propõe a seguinte applicação ao saldo da conta de Ganhos e Perdas, na importancia de 40.693\$059 réis:

25 contos para dividendo, 5 contos para fundo de reserva, 5.500\$000 réis para contribuições, 3.600\$000 para reserva destinada a prejuizos, 193\$059 réis para amortização da conta de moveis e 1.400\$000 réis para conta nova.

\* Entre as propostas de fazenda que o respectivo ministro apresentou ha dias ao parlamento figura a que diz respeito á reforma dos contratos com o Banco de Portugal.

As bases principaes do projecto são:

1.º a que propõe a unificação de todos os debitos do Estado ao Banco, sommando 47.547.332\$886 réis, importancia que o primeiro amortizaria em 45 annos, ou 90 prestações semestraes de 803.697\$322 réis.

2.º a que se refere ao lançamento de um imposto de 3 1/4 % sobre a parte da circulação fiduciaria representativa de ouro, deduzida a importancia da reserva de ouro-metal em caixa.

—O movimento de operações na bolsa continuou a ser durante a quinzena bastante diminuto.

Os valores em que ha a registar transacções a prazo foram principalmente as acções das Companhias de Moçambique, Zambezia e Assucar de Moçambique.

Damos a seguir a tabella das ultimas cotações cambiaes.

	EM 31 DE JANEIRO		EM 15 DE FEVEREIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	52 5/8	52 1/2	52 9/16	52 7/16
" 90 d/v.....	53 1/4	—	53 1/4	—
Paris cheque.....	542	544	542	544
Berlim ".....	222 1/2	223 1/2	222 1/2	223 1/2
Amsterdam cheque.....	375 1/2	377 1/2	376	378
Madrid cheque.....	830	840	830	835

A. C.

## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	FEVEREIRO														
	1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15		
Lisboa: Inscrições de assent.	42,75	-	42,65	42,70	42,70	42,70	42,70	-	-	-	42,70	42,70	42,65	-	-
" coupon ..	42,45	-	42,40	42,50	42,55	42,60	42,55	42,50	-	-	42,45	42,40	42,40	-	-
Obrig. 4% 1888.....	-	-	20.950	20.900	20.900	-	21.000	-	-	-	-	20.900	20.900	-	-
" 4% 1890 assent .....	-	-	-	-	-	53.700	-	-	53.700	-	-	-	54.000	-	-
" 4% 1890 coupon .....	-	-	-	-	62.500	-	62.500	62.500	-	-	62.100	62.300	-	-	-
" 4 1/2 % assent .....	62.000	-	-	61.300	-	-	-	61.300	-	-	-	61.500	-	62.000	-
" 4 1/2 % coupon int ..	61.200	-	61.300	-	64.300	64.300	-	64.300	-	-	64.200	64.100	64.200	-	-
" externo 1.ª série .....	-	-	-	-	9.300	9.300	-	-	-	-	9.350	-	-	-	-
" 3% 1905.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	180.200	-	-	-	-	-	-	178.000	-	-	-	-	-	177.500	-
" " Commercial .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	139.000	-	-	-
" " Nac. Ultramarino .....	96.000	-	-	-	96.000	-	-	-	-	-	-	96.200	95.200	-	-
" " Lisboa & Açores .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	112.500	-	-
" Tabacos coupon .....	105.000	-	104.900	105.000	105.300	102.800	-	103.000	-	-	103.500	103.400	103.500	-	-
" Comp. Phosphoros .....	68.900	-	68.900	-	68.800	68.700	-	-	-	-	68.500	-	-	-	-
" " Real .....	-	-	82.000	-	-	-	-	-	-	-	81.500	-	82.400	-	-
" " Nacional .....	12.500	-	12.500	12.400	-	-	12.350	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6% .....	-	-	-	-	-	-	-	91.700	-	-	91.700	91.800	-	-	-
" " 5% .....	86.100	-	88.100	86.100	-	86.100	-	86.200	-	-	-	86.100	86.200	-	-
" C. Beira Alta .....	-	-	38.650	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38.600	-	-
" " Real 3% 1.º grau .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " 3% 2.º "	58.900	-	58.850	58.800	-	75.000	-	74.300	-	-	-	74.300	-	-	58.700
" " Nacional 1.ª série .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	85.200	85.000	85.000	-
" Atravez d'Africa .....	85.800	-	85.700	85.700	85.700	85.700	85.500	85.500	-	-	-	-	-	-	-
Paris: 3% portuguez 1.ª série .....	70,05	70,15	70	69,90	69,90	69,90	69,75	69,85	69,80	-	-	-	70,07	-	-
Accções Comp. Real .....	-	-	-	448	450	452	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres .....	65	-	64	64,50	-	64	63,50	64	-	64,50	-	65	-	-	-
" Madrid-Zaragoza .....	448	445	441	446	445	444	437	-	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes .....	251	252	250	248	250	-	239	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau .....	372,50	373,50	372,50	374	374	375	374,50	375	375	374	374	373	-	-	-
" " 2.º "	324	324,25	325	324	324	324,50	325	324	-	325	324	324	-	-	-
" Beira Alta .....	213,50	212,50	211	212	212	212	212	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres .....	196,50	193	195	196	195	195	191	-	-	194	194	194	-	-	-
Londres: 3% portuguez .....	70,25	70,12	-	70	70,12	70	70	69,75	69,87	70	70	69,87	-	-	-
Amsterdam: Obr. Atrav. Africa .....	-	93,68	-	93,62	-	93	93,37	-	-	93,06	93,50	-	-	-	-

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhos	Período de exploração	1906-1907			1905-1906			Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	Reis	Reis	Reis	Reis
RÉDEA REAL	08 8 15 21 Jan.	1073	103.131.000	96.114	1073	100.255.000	93.434	300.911.000	300.765.000	146.000	-
Réde Geral .....	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vendas Novas .....	5 21 Jan.	70	2.341.000	33.442	70	2.129.000	30.412	6.668.000	6.387.000	281.000	-
Coimbra à Louzã .....	15 21 Jan.	29	346.000	17.300	-	-	-	1.199.000	-	-	-
Sul e Sueste .....	21 31 Jan.	597	39.391.226	65.98	573	33.913.045	59.185	116.467.791	95.573.135	20.894.656	-
Minho e Douro .....	21 31 Jan.	372	43.825.000	117.809	343	39.633.593	115.549	118.276.000	111.694.665	6.581.335	-
Beira Alta .....	1 7 Jan. 8 14 "	253 7.455.424	6.845.511 2.829.559	27.057 15.294	253 "	5.663.516 6.295.697	22.385 24.884	6.845.511 14.300.935	5.663.516 11.959.213	1.181.995 2.311.722	-
Nacional — Vizeu, Mirandella e Bragança .....	1 7 Jan. 8 14 "	185 7.455.424	2.980.820 2.829.559	16.112 15.294	105 "	1.548.370 1.734.985	14.746 16.523	2.980.820 5.810.379	1.548.370 3.283.355	1.432.450 2.527.024	-
Guimarães .....	21 30 Nov.	34	2.978.894	87.614	34	2.107.309	61.979	93.940.620	91.519.425	2.421.195	-
Porto á P. e Famalicão .....	1 10 Dez.	"	2.188.410	64.365	"	2.597.426	76.394	96.129.030	94.116.851	2.012.179	-
Norte de Espanha .....	8 14 Jan.	3681 Ps.	2.208.917 Ps.	600.3681 Ps.	2.209.698 Ps.	600 Ps.	4.088.965 Ps.	4.013.217 Ps.	75.748	-	-
Madrid — Zaragoza — Alicante .....	1 10 Jan. 21 31 "	3650 3.067.172	2.647.998 388.086	750.3650 359.1067	2.503.892 387.413	695 367.827	2.647.998 344	2.503.892 1.125.866	2.503.892 1.115.723	144.106 10.143	-
Andaluzes .....	15 21 " 22 28 "	1083 374.590	2.768.262 377.203	758 348	2.849.043 367.827	780 344	5.416.260 8.483.432				

## Antonio Franco Queriol

Acabou a existencia um dos mais antigos ferroviarios portuguezes que por seu caracter honrado mereceu sempre a consideração de todos que com elle tiveram relações particulares ou de serviço.

Entrou como empregado de construcção da linha ferrea de Lisboa a Santarem em tempo da administração do governo e sob as direcções João Chrysostomo, Sebastião do Canto e Nunes de Aguiar, onde se conservou até que creado o serviço de fiscalização por parte do governo á exploração quando D. José de Salamanca tomou a seu cargo a empresa constructora das linhas de Lisboa a Badajoz e ao Porto e sendo nomeado Sebastião do Canto director da fiscalisação requisitou Antonio Queriol com outros antigos agentes ferroviarios para fizerem parte do serviço sob sua direcção.

Antonio Queriol ali se conservou desempenhando sempre com zelo e actividade o trabalho que lhe competia até que uma doença pertinaz o perseguiu até desenlace fatal.

A seu irmão, antigo chefe do serviço de tráfego da Companhia Real a quem o director d'esta folha venera com o respeito devido a um mestre e estima com a afecção de um verdadeiro amigo e a seu sobrinho Nuno Queriol, capitão de fragata da Armada e a toda a demais enlutada familia enviamos expressão dos nossos sentimentos de pezar.

## Vapor "Lanfranc"

Deve chegar ao Tejo no dia 28, em viagem de Liverpool para o Pará e Manaus, o novo vapor da Booth Line que entra a fazer serviço nesta carreira e que para ali partirá, via Madeira, no 1.<sup>o</sup> de março.

Este novo e luxuoso paquete, todo illuminado a luz electrica, tem 6.000 tonelladas de registo e dois helices, sendo a sua lotação para 200 passageiros de 1.<sup>o</sup> classe e 350 de terceira.

A maioria dos camarotes são para um e dois passageiros, havendo tambem para tres e quatro, todos com lavatorios e quartos de banho, dispostos com toda a comodidade.

Existem ainda 2 camarotes de luxo, cada um mobiliado com duas camas de metal e providos de toilette e quarto de banho particular.

O gabinete de leitura e sala de fumo, grandes e bonitos, são no convez e o espaço entre elles é aproveitado para amplo passeio onde os passageiros estarão completamente abrigados das intempéries.

Os camarotes são grandes e arejados e em cada quarto existe um ventilador electrico e todas as mais aperfeiçoadas commodidades modernas das ultimas construções navaes.

A bordo d'este paquete deve vir de Inglaterra, o sr. Charles Booth, um dos directores da importante companhia, o qual ficará uns dias em Portugal para aqui realizar algumas excursões com o fim de apreciar *de visu* a forma a dar ás combinações que aquella companhia está estabelecendo para viagens de *tourismo* ao nosso paiz, no sentido de alargar estas viagens quanto possível.

Não ha duvida de que a Booth Line tem, nos ultimos tempos, prestado grandes serviços ao nosso paiz, trazendo-nos numerosos passageiros de recreio, e estamos certos de que a visita do sr. Charles Booth será um grande auxiliar para que estas viagens se multipliquem.

A Companhia vae tambem estabelecer um centro de viagens em Lisboa, como já o fez a Hamburg-Amerika-Linie, e já tem publicado numerosos folhetos em inglez, primorosamente illustrados, que distribue a bordo dos seus vapores e nas suas agencias em Inglaterra, com

descrições do nosso paiz; albuns de vistas, cartões postais, calendarios-reclames, um pequeno elucidario inglez-portuguez dos termos mais necessarios ao viajante e outros impressos que muito nos interessam.

A bordo do novo paquete é offerecido um lunch, no dia 28, para o qual recebemos convite que muito agradecemos aos srs. Garland Laidley & C., agentes da Booth em Lisboa.

O vapor chegará a 27 do corrente, sendo permittido a quem o desejar, fazer uma visita a bordo no dia 28 d'este mez, ás 4 horas da tarde, para o que se poderão obter na agencia Garland, os bilhetes de licença, depois do dia 20, e, as necessarias informações sobre a condução para bordo.

## Caminho de ferro electrico monofasico de Tergnier a Anizy (França)

A Companhia do caminho de ferro de Tergnier a Anizy encommendou ultimamente á Companhia Westinghouse, do Havre, todo o material electrico para a central electrica e para as carroagens motoras d'esta nova linha que será aberta á exploração no dia 1 de junho d'este anno.

Este caminho de ferro que liga Tergnier a Anizy passando por Saint Gobain (Aisne) tem uma extensão total de 31.700 metros. A via é simples d'un metro de largura, e tem rampas de 7 %.

E' este o primeiro caminho de ferro em França sobre o qual será applicado o sistema de tracção monofasica Westinghouse, que nós já descrevemos no nosso numero de 16 de agosto de 1905.

A central electrica situada perto de St. Gobain contém dois dynamos monofasicos Westinghouse de 300 kw. a 25 periodos. Estes dynamos trabalham a 500 voltas por minuto e são accionados por correia, por machinas a vapor de força correspondente, dando 125 voltas por minuto.

A corrente monofasica que é produzida directamente a 3.300 voltios será distribuida por meio de um fio de trolley de cobre de 8  $\text{mm}^2$ , suspendido por meio de pendulos, d'un cabo d'aço supportado em postes, pelo sistema dito «catenaria simples».

A exploração será feita por meio de carroagens motoras para os comboios de passageiros, e de locomotivas para os comboios de mercadorias. As carroagens motoras serão accionadas por dois motores de 40 cavallos e pesarão carregadas 13 toneladas, podendo rebocar uma carroagem de 7 a 8 toneladas.

Os comboios de mercadorias pesarão 40 toneladas e serão rebocados por locomotivas da forma d'un vagon ordinario podendo transportar um certo peso de mercadorias.

## Doutor Dalgado

Originario da India Portugueza, formado em Inglaterra na facultade de medicina, correspondente do notavel jornal inglez «The Lancet» o Doutor D. G. Dalgado é um entusiasta propagandista das glórias portuguezas.

Ainda ha pouco tempo o jornal frances «Le Figaro» que não prodigaliza elogios a estranhos que não possuam verdadeiro merito publicava em artigo editorial firmado por J. Claretie cujo nome laureado não se compromete em elogiar futilidades, os mais justos encomios ao merito do Dr. Dalgado por ter provado em um volume escrito em frances e impresso em Paris ser o portuguez Abbade de Faria não um ente imaginario do segundo romancista Alexandre Dumas pae, no seu «Conde de Monte Christo» mas um verdadeiro homem de scienzia que primeiro conheceu o hypnotismo só muito mais tarde divulgado.

Possuidor de meios de fortuna viaja constantemente mas reserva sempre para a epoca invernosa a permanencia no Hotel d'Italia no Monte Estoril.

Encontrando-se frequentemente em Londres e Paris não deixa de aproveitar essas oportunidades para fazer a mais entusiastica propaganda em favor do clima beneficio e condições de bellezas naturaes de Portugal.

Acaba ha pouco de publicar em Londres um curioso opusculo em inglez intitulado *The climate of Lisbon and the two health res, orts in its immediate neighbourhood Mont'Estoril or the Riviera of Portugal and Cintra*. Este opusculo contendo noticias de localidades e dados officiaes climaterios do nosso paiz tem dado em resultado trazer ao Monte Estoril grande numero de viajantes que com suas familias ahi veem passar o inverno e a quem o Doutor serve de guia, completando assim pela prática o que em publicações tem elogiado.

A Companhia maritima «Booth Line» forneceu vistas photographicas de Portugal que esta empresa publicou no seu prospecto de viagens de recreio a Lisboa.

E' decerto um homem de grande merito a quem o nosso paiz deve grato reconhecimento.



### A carruagem salão para a Direcção do Canadian Pacific Railroad

Esta carruagem salão foi feita nas officinas da Companhia em Angers; apesar da sobriedade na ornamentação, é uma carruagem que não tem rival em luxo e comodidade. O exterior é de mogno. Está montada sobre 2 bogies a 3 rodas cada uma e mede 84 p. 3 1/2 pol. (cerca de 28") de comprimento. Numa das extremidades tem uma varanda com a competente grade de resguardo em ferro e bronze; as janellas da sala são de uma largura extraordinaria podendo ver-se largamente o horizonte para qualquer lado; medem 5 pés e 8 pol. Esta sala é toda forrada de madeira de noguelra polida, os vidros das lampadas são de cár que se harmoniza perfeitamente com a cár da madeira. Como mobilia tem duas magnificas poltronas e dois sophás, os quaes facilmente armam em camas; o estofo é de couro verde escuro. Numa das paredes da sala ha uma secretaria, e respectiva cadeira em nogueira; sobre o chão um tapete Wilton de cár verde.

Um corredor forrado e apainellado em mogno liga esta sala com a casa de jantar passando pelos outros compartimentos.

Pegado com a sala ha um lavabo e retrete, tudo pintado de branco marfim; o chão é de mosaico; os indispensaveis moveis são de louça branca; todas as torneiras e cabides são nickelados. Junto ao lavabo ha um pequeno compartimento destinado á arrecadação das bagagens. A seguir fica o quarto de cama que mede 8 pés e 6 pol., por 6 pés e 9 pol. E' todo pintado de branco, apainelado em seda vermelha. A cama é de metal amarelo, à ingleza, tendo á cabeceira a competente banquinha; do outro lado está collocado um guarda-fato e um toucador. O chão é coberto com um tapete Wilton da mesma cár que os painéis e cortinados.

Communicando com este fica o quarto de banho; os apetrechos são em louça branca com torneiras nickelladas; o chão é de mosaico e as paredes são forradas de azulejo branco. A seguir fica outro quarto de cama em tudo igual ao primeiro, apenas com a diferença de os painéis e cortinados serem em seda azul. A seguir fica o escriptorio e quarto de cama destinados ao secretario. No escriptorio ha um sophá que facilmente se converte em 2 camas, armarios, guarda fato e uma secretaria com estante. Estes aposentos são todos forrados de mogno. Ligado com elles fica o quarto para o «porter».

A cosinha e a copa estão magnificamente installadas tendo fogão, guarda louça, refrigerador, canalização para despejo, pia e até carvoeira; as paredes são forradas de azulejo branco. A seguir fica a casa de jantar que mede 12 pés e 8 pol. por 10 pés; é toda forrada de mogno, com um ligeiro trabalho de embutidos; á mesa podem tomar 8 a 10 pessoas as cadeiras e sophás d'esta sala são forradas tambem a couro verde, tendo o chão um tapete Wilton, da mesma cár.

A iluminação é por electricidade mas no caso d'esta altar é substituida por gaz acetylene.

### O novo metropolitano de Londres

Dominada por sua vez, pela febre contagiosa da velocidade, a populosa capital londrina quiz tambem ter o seu metropolitano.

A primeira capital que se aventurou á arrojada empresta foi Paris; seguiu-se-lhe Nova York e agora é Londres que não vacilla perante o grande empreendimento.

Dotada já ha tempos de uma rede de caminhos de ferro subterraneos, os abominaveis *underground* que causam o desespero dos viajantes, Londres acabara por habituar-se áquellas cavernas enfumadas por onde os comboios circulavam lentamente no meio de uma atmosphera irrespiravel.

Appareceu porém um audaz americano, millionario, que tomou a peito sacudir os habitantes de Londres da sua apathia, insinuando-lhes que uma rede de linhas ferreas subterraneas por onde circulassem a toda a velocidade comboios electricos seria sob todos os pontos de vista superior ao antiquado sistema.

O tal americano, mr. Yerkes obteve as necessarias concessões, agrupou-se com varios financeiros neoyorkinos e nasceu então a *United Electric Railways of London Limited*, começando immediatamente os trabalhos.

Infelizmente para elle, o organizador da empresa não poude assistir á realização do seu plano, tendo morrido repentinamente em Nova York, ha pouco mais ou menos um anno.

Este acontecimento imprevisto não influiu, porém, no andamento dos trabalhos, já tão adeantados que pouco tempo depois era aberto um troço importante da linha, o que une Baker Street á ponte de Waterloo.

Os constructores quizeram que o metropolitano de Londres reunisse todos os melhoramentos, mesmo os mais recentes, e por isso estudaram meúdamente a linha similar de Paris, e a neoyorkina.

O que sobretudo mais importava era diminuir os riscos de incendio. Para chegar a este resultado mandou a Companhia construir carruagens de aço, empregando nellas a madeira apenas na parte ornamental. Estas carruagens são mais leves do que as do metropolitano de Paris, sendo por isso maior a velocidade dos comboios.

O serviço de signaes, com importantes aperfeiçoamentos, é exclusivamente automatico, e tão bem combinado que se torna impossivel qualquer choque de comboios.

Na construcção das estações foi tambem posta de parte qualquer materia combustivel, sendo completamente feitas de cimento e cantaria. A prevenção contra o risco de incendio é tal que os proprios annuncios affixados nas paredes são de esmalte, sendo prohibido affixar annuncios em tela, madeira o papel.

O serviço de iluminação é por electricidade, mas completamente independente da estação productora da força motriz.

Uma innovação que convém notar-se pela sua utilidade prática é a indicação das estações por meio de cores. Por exemplo, Baker Street é pintada toda de verde; Kennington é cár de canella; etc, tendo para este efecto o metropolitano londrino aproveitado todos os tons e semi-tones do arco iris.

Por este sistema, os viajantes aprendendo rapidamente a cár das estações, evita-se enganos de destino, melhorando-se assim o serviço e facilitando a missão dos empregados.

A sua rede oferece as passageiros todas as comodidades desejeaveis, e permite atravessar rapidamente a immensa cidade em todas as direcções, pondo as diferentes linhas em communicação com os tremvias da superficie por meio de elevadores.

A's horas de maior concorrencia de passageiros, os comboios succedem-se com setenta e cinco segundos de intervallo, podendo ir-se de Baker Street ao «Elephant», — um trajeto de sete kilometros — em menos de um quarto de hora.

# Automobilismo

## BELGICA

Na Belgica vae ser usado nas carroagens automoveis de praça um apparelo indicador do preço que o passageiro tem a pagar.

O apparelo, denominado horometro, é muito simples. Quando o freguez entra na carroagem desce uma bandeira que está no alto do horometro, e no quadrante aparece a indicação de um franco por corrida. No fim de meia hora o apparelo indica 50 centimos; ao fim de outra meia hora marca outros 50 centimos, isto é, um franco á hora; depois vae marcando 50 centimos por cada quarto de hora que decorre.

## Inglaterra

Começaram em Weybridge, a poucos kilometros de Londres, os trabalhos para a construção de um autodromo.

A pista, de forma eliptica, terá cinco kilometros de extensão, com curvas de 400 metros, e construidas de maneira a permitir velocidades de 200 kilometros. Terá 30 metros de largura, e todas as garantias de segurança para impedir que os automoveis saiam da pista, causem desgraças e molestem o publico.

# Tracção electrica

## ESPAÑA

Constituiu-se uma companhia com o capital de dois milhões de pesetas dividido em oitocentas acções, que tem por fim construir e explorar uma linha de tremvias em Vigo, com a extensão de quatorze kilometros.

No dia 16 do proximo mez realizar-se-ha a arrematação em hasta publica da concessão de um tremvia electrico, cuja linha partirá de Baeza em direcção ao Santuario da Iedra, na província de Jaen.

## ITALIA

Por iniciativa da Camara Municipal de Montebelluna reuniu-se na sala dos Paços do concelho uma commissão para levar a cabo a construção de duas linhas de tremvias, de Asolo a Montebelluna e de Montebelluna a Valdobbiadene, passando por Crocetta.

Foi aprovado o contrato para a construção e exploração de um caminho de ferro funicular, por electricidade, de Santa Margarida ao Alto do Lanzo d'Intelvi.

Continuam activamente os trabalhos da linha do Valle Maggia, esperando-se que estejam terminados no proximo anno.

E' esta a segunda linha de sistema monofásico que funciona nos Alpes.

A linha que termina em Bignasco nas faldas do Basodine, tem a extensão de 27.500 metros.

A corrente tem a tensão de 5.000 volts.

# LINHAS PORTUGUEZAS

**Valle do Vouga.** — Foi já assinado o contracto com a companhia francesa, constituída para a construção d'esta linha.

Em um dos primeiros numeros daremos na integra a letra do contrato, o que não podemos fazer no presente numero por absoluta falta de espaço.

**Linha de Ponte de Sôr.** — Acha-se elaborado o anteproyecto do 1.º lanço da 3.ª secção entre as estações de Mora e Montargil. Pela administração dos caminhos de ferro do Estado foi mandado estudar uma variante pelo

vale de S. Martinho com o fim de servir melhor a região do baixo Sôr.

Neste treço ha apenas uma obra de arte digna de consideração: a ponte sobre o Sôr que não mede mais de 50" de extensão. As terraplenagens são pouco importantes. Mais facil ainda é a construção do lanço por estudar até Ponte de Sôr. No treço de Evora a Arraiolos com 25 km. d'extensão, a balastragem está adeantada, esperando-se poder abri-lo á exploração em 1 de abril.

Os 36 km. seguintes de Arraiolos a Mora teem a infrastructura muito adeantada sendo possível concluirlos até fins de 1907 ou principios de 1908.

**Estação de Villa Real de Santo Antonio.** — Foi mandada colocar uma bascula de pesar vagons naquella estação e elaborar a estimativa do prolongamento da estacada provisoria ali construída de modo que a ella possam atracar navios, o que facilitará consideravelmente o embarque e desembarque das mercadorias.

**Villa Real ás Pedras Salgadas.** — Estão muito adeantados os trabalhos de infrastructura d'este treço. Foram já adjudicados os trabalhos de assentamento da via e alugada uma locomotiva que será transportada pela estrada ordinaria, assim como parte do material de via a fim de se poder começar o assentamento além do primeiro lanço cujas terraplenagens não estão concluidas.

Espera-se poder abrir á exploração a linha até as Pedras Salgadas no principio do proximo verão.

**Minho e Douro.** — Por portaria de 30 de janeiro ultimo deixou de ser cobrado o imposto de portagem na ponte do Pinhão, em frente da estação do mesmo nome.

**Alto Minho.** — Foi novamente transferida a concessão d'esta linha. Com esta é já a terceira transferencia.

Cinco portarias teem sido publicadas referentes a esta linha, depois de lavrado o contrato. A primeira, fazendo uma transferencia de concessão, em agosto de 1905; a segunda, em abril do mesmo anno, modificando a contagem dos prazos, a terceira, em fevereiro do anno findo, fazendo nova transferencia da concessão; a quarta a 30 de dezembro ultimo, prorrogando o prazo para a apresentação dos projectos definitivos; finalmente a ultima em 5 do mez corrente, fazendo nova transferencia.

# LINHAS ESTRANGEIRAS

## ESPAÑA

Foi aberto á exploração, no mez passado, o ramal de Arbarren a Basurto, ficando assim ligadas as linhas de Santander-Bilbau e a das Vascongadas.

Foi presente ao Parlamento um projecto de lei para a concessão de uma linha ferrea de Valdepeñas a Infantes.

A Companhia de Madrid a Zaragoza e Alicante resolveu adquirir um grande numero de novas locomotivas, carroagens para passageiros e vagons para mercadorias, na importancia de alguns milhões de pesetas.

Está quasi terminado o ramal de Sotiello a Nusel, esperando-se que brevemente seja inaugurado o serviço.

## RUSSIA

A projectada linha do Amur, partirá de Srientonsk, ponto extremo do Transiberiano no Chilka, e terminará em Kabarovok, no Amur.

A extensão total será de 1.760 verstas, approximadamente 18.775 kilometros, e custará 473 milhões de rublos.

O Estado tenciona fazer a construção por arrematação em globo, mas se não aparecerem concorrentes, contrairá um empréstimo de 36 milhões de rublos para custear as despesas da construção do primeiro treço, de Srientensk a Pakrovskaja.

## ARGENTINA

Foi oficialmente aprovado o traçado da nova linha entre as estações de Bracho e Leales, província de Tucuman.

\* Foram aprovados os estudos e planos da linha projectada entre Ceja e Autilla, compreendendo também o ramal a San Miguel.

#### CHINA

O governo chinez compreendendo a necessidade de dotar o paiz com múltiplos meios de comunicação e transporte, contraiu um empréstimo de 650.000 libras para a construção do caminho de ferro de Shangae a Nankin. Vae ainda contrair um outro empréstimo para poder concluir a linha de Nankang.

## Avisos de serviço

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Tarifa de camionagem

Em 15 de fevereiro de 1907, será posta em vigor a nova tarifa de camionagem em Lisboa, relativa aos transportes de passageiros, bagagens, recovagens e mercadorias de pequena velocidade entre as estações de Lisboa-Rocio, Lisboa-Caes dos Soldados e Caes do Sodré e os domicílios ou os Despachos Centraes situados nas ruas da Alfandega n.º 62 e 64, e 24 de Julho n.º 268 a 274.

Para mais esclarecimentos podem os interessados consultar a tarifa ou obtê-la por compra nas estações d'esta Companhia ou em qualquer d'aqueles Despachos Centraes.

Lisboa, 4 de fevereiro de 1907.

### Caminhos de Ferro do Estado

#### Direcção do Sul e Sueste

#### Supressão dos comboios tramways n.º 211 e 212

A partir do dia 15 do corrente mês de fevereiro os comboios tramways n.º 211 e 212, entre Faro e Villa Real de Santo António, são suprimidos nos dias de semana, quando estes não forem santificados. Lisboa, 6 de fevereiro de 1907.

## Arrematações

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Fornecimento de cordas diversas

No dia 18 de fevereiro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de cordas diversas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis das 10 horas da manhã às 4 da tarde.

O depósito para ser admitido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação do Rocio.—Lisboa, 30 de janeiro de 1907.

#### Fornecimento de madeiras diversas

No dia 18 de fevereiro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de madeiras diversas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis, das 10 horas da manhã às 4 da tarde e em Paris nos escritórios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

O depósito para ser admitido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 30 de janeiro de 1907.

#### Fornecimento de ferramentas e pregos

No dia 25 de fevereiro de 1907, pela 1 hora da tarde, na estação

central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de ferramentas e pregos.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis, das 10 horas da manhã às 4 da tarde.

O depósito para ser admitido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 4 de fevereiro de 1907.

#### Fornecimento de drogas e tintas

No dia 25 de fevereiro, pela 1 hora tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas e tintas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis das 10 horas da manhã às 4 da tarde.

O depósito para ser admitido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 4 de fevereiro de 1907.

#### Leilão de remessas retardadas e volumes abandonados

Em 25 do corrente e dias seguintes às 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.º da tarifa geral d'esta Companhia, proceder-se-há à venda em hasta pública de todas remessas com data anterior a 25 de dezembro de 1906, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatários das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importância, se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu débito 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 23 do corrente inclusivé, das 10 horas da manhã às 3 horas da tarde.—Lisboa, 4 de fevereiro de 1907.

N.º 13.671. De Peso a Ponte de Sôr, 1 mó, pesando 715 kilos consignado a João Miguel.

N.º 63.227. De Santarém a Leiria, 1 motocicleta, pesando 70 kilos, consignada a Nettos & C.º

N.º 913. De Medina a Lisboa R, 1 relógio d'ouro, consignado a Chefe.

N.º 31.859. De Cintra a Alcantara T, 1 casco com vinho, pesando 875 kilos, consignado a António Costa.

N.º 12.245. De Vizela a Amieira, 1 caixa com ferragens, pesando 66 kilos, consignada a Severino José de Brito.

N.º 60.430. De Lisboa P a Azambuja, 2 caixas com cognac e ginebra, pesando 39 kilos, consignadas a Manuel Ferreira.

N.º 5.734. Da Malveira a Lisboa R, 1 barril com vinho, pesando 108 kilos, consignado a José dos Santos.

N.º 2.932. De Macedo a Coimbra, 5 saccos com lã suja, pesando 334 kilos, consignados a Eduardo A. Rodrigues.

N.º 17.112. De Alcantara T a Torres Vedras, 10 saccos com adubos, pesando 500 kilos, consignados a Achilles Fontana

Do Carregado, 340 fardos de palha, pesando 9.500 kilos.

#### Fornecimento de vinho

No dia 2 de março pelas 3 horas da tarde, no edifício de Santa Apolónia, perante a delegação da comissão administrativa da Caixa de Socorros, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de vinho tinto, por um ano, aos armazens de viveres da Caixa de Socorros.

As propostas, que serão formuladas na conformidade do modelo fornecido pela Caixa de Socorros, deverão todas conter a clausula expressa de que o proponente conhece e se sujeita ás condições respectivas, que estarão patentes todos os dias úteis, das 10 horas da manhã até as 4 da tarde, na repartição da Caixa de Socorros e serão enviadas a quem as requisitar; e bem assim incluirão o recibo do depósito provisório de 20.500 réis, efectuado na mesma Caixa, ou em alguma das estações de caminho de ferro á ordem da Caixa central da companhia, e serão acompanhadas da respectiva amostra contida em duas garrafas brancas, lacradas, de 6 a 7 decilitros.

As propostas, em carta fechada, devem ser dirigidas á delegação da Caixa de Socorros e ter no sobre scrito a designação da proposta para o fornecimento de vinho aos Armazens de Viveres.

Lisboa, 8 de fevereiro de 1907.

# AGENDA do VIAJANTE

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

## AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

**BILBAU** **Gran Hotel Viseaya.**—Todo o conforto cozinha esmerada. Sucursall na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietario, Felix Nuñez & Comp.<sup>a</sup>

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

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

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

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

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

**HAMBURGO** **Sautier & C<sup>a</sup>.**—Comissões, transportes marítimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.

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

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

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

**MAFRA** **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500. — Redução 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.<sup>st</sup> ordem construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinha e serviço á francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Proprietario. — Petracchi Felice.

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

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

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

**PORTO** **Hotel Continental.** — Rua Entreparedes (Frente à Batalla). Serviço de 1.<sup>st</sup> 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 reformado, mesa e vinhos de primeira ordem. Unico defronte da Estação Central de S. Bento, proximo á praça de D. Pedro. Preço rasoavel. — Propr., Serafim Pereira.

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

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

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

## Aos srs. subscriptores dos telephones MEMOTELEFONIO

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

Especialidade d'esta Redacção

**PREÇO 500 REIS.**

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

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

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta Redacção.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de Fevereiro de 1907

**COMPANHIA REAL**

C. Sodré	Algés	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-15 m.	9-29 m.	9-40 m.	9-55 m.
9-35 m.	9-49 m.	10-10 m.	10-25 m.
4-0 t.	4-14 t.	4-29 t.	4-45 t.
5-40 L.	5-54 t.	6-20 L.	6-35 L.
11-35 n.	11-39 n.	12-0 n.	12-15 n.
Mais os de Paço d'Arcos e G. ares, excepto os a.			

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-50 m.	6-5 m.	5-20 m.	5-50 m.
7-0 m.	7-25 m.	7-25 m.	7-55 m.
7-40 m.	8-13 m.	8-49 m.	8-45 m.
10-10 m.	10-38 m.	8-50 m.	9-25 m.
11-30 m.	11-58 r.	10-50 m.	11-15 m.
1-0 t.	1-28 t.	12-10 t.	12-36 t.
2-30 t.	2-58 t.	1-40 t.	2-6 t.
4-52 t.	5-20 t.	3-10 t.	3-36 t.
5-21 t.	5-56 t.	5-31 t.	5-57 t.
7-0 t.	7-28 t.	7-40 t.	8-6 n.
8-30 n.	8-58 n.	9-20 n.	9-26 n.
10-0 n.	10-28 n.	10-40 n.	11-6 n.
12-30 n.	1-5 n.	—	—
Mais os de Cascaes, excepto os a.			

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-15 m.	7-15 m.	6-0 m.	7-0 m.
8-10 m.	9-3 m.	1-8-5 m.	8-52 m.
9-10 m.	9-46 m.	8-56 m.	9-32 m.
9-45 m.	10-38 m.	9-15 m.	10-5 m.
a 10-40 m.	11-16 m.	a 9-56 m.	10-32 m.
10-45 m.	11-52 m.	10-50 m.	11-54 m.
12-15 t.	1-22 t.	a 11-26 m.	12-2 t.
1-40 t.	2-16 t.	12-15 t.	1-19 t.
1-45 t.	2-52 t.	1-50 t.	2-54 t.
a 3-10 t.	3-46 t.	2-26 t.	3-2 t.
3-15 t.	4-15 t.	3-45 t.	4-19 t.
a 4-40 t.	5-16 t.	3-56 t.	4-32 t.
t 4-47 t.	5-37 t.	t 2-28 t.	5-54 t.
t 5-20 t.	6-10 t.	a 5-26 t.	6-2 t.
6-10 t.	6-46 t.	6-15 t.	7-19 t.
6-15 t.	7-22 t.	a 6-56 t.	7-32 t.
7-40 t.	8-16 n.	7-5 t.	7-52 t.
7-45 t.	8-52 n.	8-0 n.	9-4 n.
9-15 n.	10-42 n.	9-20 n.	10-24 n.
10-10 n.	11-16 n.	a 9-56 n.	10-32 n.
10-45 n.	11-52 n.	10-50 n.	11-54 n.
12-25 n.	1-15 n.	a 11-26 n.	12-2 n.
Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio	
7-35 m.	10-6 m.	10-30 m.	11-6 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-31 t.	1-4 t.
1-46 t.	2-17 t.	2-33 t.	3-3 t.
3-30 t.	4-21 t.	4-35 t.	5-5 t.
7-11 t.	7-42 t.	8-35 n.	9-3 n.
9-30 n.	10-21 n.	11-50 n.	12-20 n.
Mais os de Gintra, excepto os a.			

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-30 m.	7-33 m.	5-0 m.	5-59 m.
7-26 m.	8-32 m.	6-40 m.	7-38 m.
8-50 m.	9-54 m.	7-50 m.	8-50 m.
10-37 m.	11-41 m.	9-5 m.	10-4 m.
a 11-21 m.	12-4 t.	11-1 m.	12-3 t.
12-44 t.	1-44 t.	1-0 t.	1-39 t.
3-3 t.	4-7 t.	3-4 t.	4-3 t.
4-37 t.	5-36 t.	a 4-40 t.	5-45 t.
5-23 t.	6-18 t.	4-54 t.	5-55 t.
6-15 t.	7-19 t.	5-59 t.	6-55 t.
8-50 n.	9-48 n.	6-57 t.	7-38 t.
11-0 n.	12-1 n.	9-10 n.	10-3 n.
12-20 n.	1-24 n.	10-45 n.	11-37 n.
Lisboa-Rocio	Sacavem	Lisboa-Rocio	
7-10 m.	7-54 m.	c 9-40 m.	p 9-5 m.
8-15 m.	8-59 m.	9-40 m.	10-24 m.
9-51 m.	10-39 m.	11-14 m.	
10-5 m.	11-31 m.	12-15 t.	
11-30 m.	12-14 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-29 t.	2-13 t.	1-35 t.	2-19 t.
3-11 t.	3-55 t.	3-30 t.	4-44 t.
4-45 t.	5-29 t.	4-39 t.	5-23 t.
5-40 t.	6-24 t.	5-48 t.	6-29 t.
6-42 t.	7-26 t.	7-7 t.	7-51 t.
8-5 t.	8-49 n.	7-55 n.	8-39 n.
9-42 n.	10-26 n.	9-27 n.	10-11 n.
—	11-5 n.	11-49 n.	—

Lisboa-Rocio	Rocío	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-30 m.	7-33 m.	5-0 m.	5-59 m.
7-26 m.	8-32 m.	6-40 m.	7-38 m.
8-50 m.	9-54 m.	7-50 m.	8-50 m.
10-37 m.	11-41 m.	9-5 m.	10-4 m.
a 11-21 m.	12-4 t.	11-1 m.	12-3 t.
12-44 t.	1-44 t.	1-0 t.	1-39 t.
3-3 t.	4-7 t.	3-4 t.	4-3 t.
4-37 t.	5-36 t.	a 4-40 t.	5-45 t.
5-23 t.	6-18 t.	4-54 t.	5-55 t.
6-15 t.	7-19 t.	5-59 t.	6-55 t.
8-50 n.	9-48 n.	6-57 t.	7-38 t.
11-0 n.	12-1 n.	9-10 n.	10-3 n.
12-20 n.	1-24 n.	10-45 n.	11-37 n.
Lisboa-Rocio	Sacavem	Lisboa-Rocio	
7-10 m.	7-54 m.	c 9-40 m.	p 9-5 m.
8-15 m.	8-59 m.	9-40 m.	10-24 m.
9-51 m.	10-39 m.	11-14 m.	
10-5 m.	11-31 m.	12-15 t.	
11-30 m.	12-14 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-29 t.	2-13 t.	1-35 t.	2-19 t.
3-11 t.	3-55 t.	3-30 t.	4-44 t.
4-45 t.	5-29 t.	4-39 t.	5-23 t.
5-40 t.	6-24 t.	5-48 t.	6-29 t.
6-42 t.	7-26 t.	7-7 t.	7-51 t.
8-5 t.	8-49 n.	7-55 n.	8-39 n.
9-42 n.	10-26 n.	9-27 n.	10-11 n.
—	11-5 n.	11-49 n.	—

Lisboa-Rocio	Povoa	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
12-30 t.			



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 25 de Fevereiro sairá o paquete **Araguaya** 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 portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

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

## Vapores a sair do porto de Lisboa



**Africa Occidental.** vap portuguez **Carvoeiro**. Sairá a 22 de fevereiro. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1.<sup>o</sup>



**Africa Oriental.** vap portuguez **Lusitânia**. Sairá a 1 de março. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1.<sup>o</sup>



**Barcelona.** Cette e Marselha, vapor frances **Saint Philippe**. Sairá a 29 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Bolonha** e Hamburgo, vapor allemão **Borussia**. Sairá a 2 de março.

Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Bordeos.** vapor espanhol **M. Saenz**. Espera-se a 17 de fevereiro.

Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup> Travessa do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Bordeos.** vapor frances **Atlantique**. Sairá a 21 de fevereiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



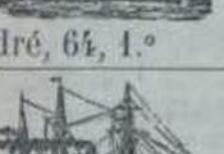
**Cherburgo.** Southampton e Londres, vapor inglez **Amazon**. Sairá a 27 de fevereiro. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua de El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



**Dakar.** Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. frances **Amazone**. Sairá a 18 de fevereiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Gibraltar.** Genova, Leorne, Napoles, Bari, Ancona, Trieste e Fiume, vapor inglez **Pavia**. Sairá a 18 de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Hamburg**, vap. allemão **Pernambuco**. Sairá a 17 de fevereiro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Hamburg**, vap. allemão **Petropolis**. Sairá a 20 de fevereiro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Hamburg**, vap. allemão **Cordoba**. Sairá a 27 de fevereiro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Havre** e Hamburgo (via Vigo), vapor allemão **Rio Negro**. Sairá a 17 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Havre** e Londres, vapor inglez **Lusitânia**. Sairá a 19 de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Havre** e Londres, vapor inglez **Peninsular**. Espera-se a 26 de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Havre** e Liverpool, vapor inglez **Madeirense**. Sairá a 28 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



**Iquitos**, vapor inglez **Bolivar**. Sairá a 25 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool**, vapor inglez **Tagus**. Sairá a 17 de fevereiro. Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool**, vapor portuguez **Dona Maria**. Espera-se a 19 de fevereiro. Agentes, João Patrício Alvarés Ferreira, Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool**, vapor inglez **Jerome**. Sairá a 20 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, St. Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villa das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **S. Miguel**. Sairá a 26 de fevereiro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



**Madeira**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Araguaya**. Sairá a 25 de fevereiro. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua de El Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Anselm**. Sairá a 19 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Lanfranc**. Sairá a 1 de março. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



**Paranaguá**, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Eger**. Sairá a 17 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco** e Maceió, vap. ingl. **Orion**. Sairá a 22 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Dacia**. Sairá a 25 de fevereiro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oropeza**. Sairá a 20 de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO  
DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

2.<sup>º</sup> ADDITAMENTO Á TARIFA ESPECIAL INTERNA N.<sup>º</sup> 8  
PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovado por despacho ministerial de 7 de Fevereiro de 1907)

DESDE 15 DE FEVEREIRO DE 1907

Aos preços especiaes do § 2.<sup>º</sup> d'esta tarifa é aumentada a seguinte *alínea*:

VI

I) Expedições de estrumes e esterco da estação de **Setubal** para a de  
**Pinhal Novo**:

Por tonelada..... 150 réis

Lisboa, 16 de Janeiro de 1907.

Pelo Engenheiro Director

*F. Figueiredo e Silva*

Exp.<sup>te</sup>  
N.<sup>º</sup> 1.408



# CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

## 2.<sup>a</sup> MODIFICAÇÃO À TARIFA ESPECIAL N.<sup>o</sup> 10 — PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 28 de Dezembro de 1906)

DESDE 15 DE FEVEREIRO DE 1907

A 2.<sup>a</sup> serie d'esta tarifa é modificada como segue:

### 2.<sup>a</sup> Serie

Esparto, palma, linho, juta, cairo e pita, em bruto ou em obra:

— Expedições das estações além de **S. Marcos** para qualquer estação além de **Casa Branca** ou para as de **Lisboa, Barreiro** ou **Setubal** e reciprocamente:

Minimo de expedição: 100 kilogrammas ou pagando como tal—Por tonelada—Tabella n.<sup>o</sup> 18.

— Expedições das estações de **Lisboa, Barreiro** ou **Setubal** para as de além de **S. Marcos**:

Maximo cobravel — Por tonelada...	{	até 340 kilometros.....	2\$000 réis
		além de 340 kilometros..	2\$400 "

Linho, juta e pita em bruto ou em obra:

— Expedições das estações além de **S. Marcos** para as de **Lisboa, Barreiro** ou **Setubal**:

Maximo cobravel — Por tonelada...	{	até 340 kilometros.....	2\$000 réis
		além de 340 kilometros..	2\$400 "

Lisboa, 27 de Dezembro de 1906.

Pelo Engenheiro Director

*F. Figueiredo e Silva*

Exp.<sup>to</sup>

N.<sup>o</sup> 1.410



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

# Serviço de Camionagem em Lisboa

Combinado com a Empreza Geral de Transportes

TARIFA em applicação desde 15 de Fevereiro de 1907

TRANSPORTES DE OU PARA

## Domicilio e Despachos Centraes

### ARTIGO 1.<sup>º</sup>

#### Serviço de OMNIBUS para passageiros e bagagens desde ou para as estações de Lisboa-Rocio, Lisboa-Caes dos Soldados ou Caes do Sodré

PREÇOS, comprehendido o transporte de volumes de mão e de 30 kilos de bagagem registada, por passageiro

PASSAGEIROS	1. <sup>ª</sup> ZONA	2. <sup>ª</sup> ZONA	3. <sup>ª</sup> ZONA
1 ou 2 ...	500	900	1\$400
3 ou 4 ...	600	1\$000	1\$600
5 ou 6 ...	800	1\$200	2\$000

### Observações

a) As creanças até 3 annos, quando ao collo das pessoas que as conduzam, nada pagam. As de mais de 3 annos ou ocupam lo logar, pagarão como adultos.

b) Nos omnibus haverá roteiros indicadores das zonas da cidade, estabelecidos d'acordo com o annexo a esta tarifa.

c) Contra o pagamento do serviço, receberão os passageiros uma senha da cobrança effectuada.

**Excessos de bagagem.** — Quando os passageiros tenham bagagem de peso excedente a 30 kilogrammas por passageiro e o seu transporte se possa fazer pelo mesmo omnibus ou pelos carros de distribuição ordinaria do serviço de domicilio, cobrar-se-ha, pelo peso excedente, a taxa do serviço de domicilio, segundo a alinea A) do Artigo 3.<sup>º</sup>

**Transporte de bagagens em carro reservado.** — Mediante a taxa de carroça completa, segundo a tabella seguinte, teem os viajantes a faculdade de requisitar, por escripto, ao camionista, carro reservado para o transporte das suas bagagens, uma vez que a requisição seja entregue: até ás 5 horas da tarde, para serviço aos comboios da noite; até ás 9 horas da noite, para os comboios do dia immediato.

### PREÇOS POR CARROÇA RESERVADA

DESIGNAÇÃO DAS CARROÇAS	1. <sup>ª</sup> Zona		2. <sup>ª</sup> Zona		3. <sup>ª</sup> Zona	
	Dia	Noite	Dia	Noite	Dia	Noite
Carroça pequena, carga maxima 750 kilos ...	400	600	600	800	800	1\$200
Carroça baixa, carga maxima 1.500 kilos ...	800	1\$200	1\$200	1\$600	1\$600	2\$400
Carroça grande, carga maxima 2.500 kilos ...	1\$200	1\$800	1\$800	2\$400	2\$400	3\$600

## ARTIGO 2.<sup>o</sup>

### **Volumes de peso não superior a 10 kilos, cujo transporte no caminho de ferro se faça ao abrigo de tarifas especiaes, tanto internas como combinadas, que incluam o transporte a domicilio em Lisboa**

Pela condução d'estes volumes a domicilio, nada terá o camionista a cobrar do publico.

Considerar-se-hão como domicilio e incluidos n'essas tarifas, quando os não designem, os Despachos Centraes de Lisboa, tanto para o caso de consignação de volumes como para a sua expedição, uma vez que as remessas estejam ao abrigo das referidas tarifas especiaes.

O serviço de camionagem no transporte d'estes volumes será feito o mais rapidamente possível e sempre no mesmo dia em que os volumes forem entregues ao camionista, seja pelos expedidores, seja pelo caminho de ferro ou pela Alfandega, segundo os casos. A este serviço será dada a preferencia a outras quaisquer remessas.

N'estes transportes, o serviço de camionagem é considerado como sendo propriamente serviço do caminho de ferro, regulado em tudo pelas condições das referidas tarifas especiaes.

## ARTIGO 3.<sup>o</sup>

**A)** Bagagens, recovagens, animaes pequenos transportados a peso no caminho de ferro, moeda de cobre ou bronze a peso e mercadorias não especificadas nas alineas **B)** e **C)**.

**PREÇOS** da camionagem desde ou para as estações de Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados e Caes do Sodré

KILOGRAMMAS	1. <sup>a</sup> Zona			2. <sup>a</sup> Zona		3. <sup>a</sup> Zona	
	Despachos centraes	Lojas e armazens	Andares superiores	Despachos centraes lojas e armazens	Andares superiores	Despachos centraes lojas e armazens	Andares superiores
Até 20 . . . . .	70	100	100	100	120	140	160
» 30 . . . . .	80	100	110	100	130	160	180
» 40 . . . . .	90	100	120	110	140	180	200
» 50 . . . . .	100	100	130	120	150	200	220
» 60 . . . . .	110	110	140	130	160	220	240
» 70 . . . . .	120	120	150	140	170	240	260
» 80 . . . . .	130	130	160	150	180	260	280
» 90 . . . . .	140	140	170	160	190	280	300
» 100 . . . . .	150	150	170	170	190	300	320
Cada 10 kilos mais . . . . .	5	5	7	7	9	10	12

N. B.—A divisão das zonas da cidade está regulada pelo roteiro annexo d'esta tarifa.

**B)** Objectos volumosos e de pouco peso (menos de 200 kilos por metro cubico); materias explosivas, inflamaveis ou perigosas; mobilia engradada e mobilia a granel, esta sem responsabilidade por falta de acondicionamento: — Duplo dos preços da alinea **A)**.

**C)** Quadros, espelhos, estatuas, moveis artisticos, instrumentos de musica, objectos de arte em geral e mobilia a granel, com responsabilidade pelas avarias de ou até ás estações de caminho de ferro. Transporte em carros proprios, almofadados: — Triplo dos preços da alinea **A)**.

**Excepções.** — Não estão ao abrigo d'esta tarifa, podendo, porém, o transporte ser regulado por ajuste particular com o camionista, as expedições de: animaes não transportados a peso; volumes de peso indivisivel superior a 800 kilogrammas; volumes de dimensões superiores a 2,50 metros de comprimento ou 1,20 metro de largura; volumes que, sendo de peso superior a 60 kilos, hajam de ser conduzidos a pontos sem acesso regular e pratico para as carroças.

## Condições especiaes

### Serviço dos Despachos Centraes de Lisboa

**1.<sup>a</sup>**— Nos Despachos Centraes em que se estabeleça a venda de bilhetes e despacho de bagagens, será este serviço regulado por meio de Avisos affixados nos referidos Despachos.

**2.<sup>a</sup>**— Desde 1 de Abril até 30 de Setembro, estarão os Despachos Centraes abertos para o serviço de grande e pequena velocidade, das 7 horas da manhã ás 6 da tarde; desde 1 de Outubro até 31 de Março, das 8 da manhã ás 5 da tarde.

**3.<sup>a</sup>**— Estarão sempre à disposição do publico, nos Despachos Centraes, livros em que poderão ser feitas quaisquer reclamações contra o serviço dos mesmos Despachos. Estas reclamações poderão, também, ser enviadas directamente ao Engenheiro Chefe dos Serviços Commerciaes da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, estação de Santa Apolonia.

**4.<sup>a</sup>**— As expedições de ou para os Despachos Centraes, ficam sujeitas ás disposições das tarifas e regulamentos em vigor no caminho de ferro.

## Expedições de qualquer estação, consignadas directamente a domicilio em Lisboa

4.<sup>a</sup> — A camionagem poderá ser paga á expedição ou a pagar no destino ao camionista ou aos seus representantes.

No primeiro caso, as estações applicarão os preços da 2.<sup>a</sup> zona, quando não seja praticamente possível a applicação do preço da zona correspondente.

No segundo caso, será a taxa de transporte a domicilio a da zona em que este fôr situado.

A camionagem dos objectos destinados a Lisboa, a que sejam applicaveis as alineas *B*) e *C*) do artigo 3.<sup>o</sup> ou transportados por ajuste especial com o camionista, será sempre paga directamente a este pelos consignatários.

2.<sup>a</sup> — A entrega nos domicílios será feita no mesmo dia em que as remessas forem entregues ao camionista pelo caminho de ferro ou pela Alfandega, conforme o caso.

Sendo endereçadas ao mercado da Praça da Figueira, serão as remessas entregues pelo camionista dentro do prazo maximo de tres horas, contado da hora em que lhe sejam entregues pela estação de chegada.

3.<sup>a</sup> — As remessas não serão aceitas para serem entregues a domicilio, quando o expedidor não se prestar a escrever, por extenso, a palavra **domicilio** na respectiva nota de expedição.

Tratando-se de bagagens, será a menção **domicilio** feita pelo passageiro na competente guia, que lhe será presente para o efeito.

4.<sup>a</sup> — As expedições consignadas a domicilio poderão ser retiradas nas estações de caminho de ferro, quando os destinatarios a tempo o requisitem, sendo, comtudo, cobradas na integra, as taxas estipuladas pela presente tarifa, quer se trate de portes pagos ou de portes a pagar.

## Transporte a domicilio, a pedido dos destinatarios, de expedições consignadas ás estações de Lisboa-Rocio, Caes dos Soldados ou Caes do Sodré

Os pedidos ou requisições dos destinatarios ao camionista, deverão ser acompanhados dos documentos do caminho de ferro para a retirada das remessas (senhas, recibos supplementares, avisos de chegada ou talões) segundo os regulamentos da Companhia, sendo o recibo das remessas assignado pelo consignatário nos termos e condições em vigor. O camionista passará recibo d'estes documentos e cobrará dos consignatários, além do que estipula a tarifa, mais 30 réis por cada remessa, a titulo de pagamento de impressos.

## Recepção, nos domicílios, de expedições destinadas a seguir pelo caminho de ferro

4.<sup>a</sup> — As expedições serão entregues pelo camionista na estação de partida no prazo maximo de 24 horas, depois de recebida a requisição do expedidor.

As requisições serão entregues nos Despachos Centraes ou nos escriptorios do camionista acompanhadas das respectivas notas de expedição, devidamente preenchidas.

2.<sup>a</sup> — Os expedidores receberão dos representantes do camionista, quando lhes entregarem as remessas, uma senha provisoria que depois será trocada pela senha definitiva da expedição.

3.<sup>a</sup> — O camionista poderá recusar-se a fazer o serviço a que se refere este capitulo quando entenda que o valor das remessas não cobre os gastos de camionagem e de transporte pelo caminho de ferro, e o remettente não queira, n'este caso, satisfazer previamente a respectiva importancia ou prestar garantia que o camionista aceite como idonea e suficiente.

## Condições geraes

4.<sup>a</sup> — As expedições de grande velocidade para os Despachos Centraes de Lisboa ou consignadas a domicilio directo n'esta cidade, só serão aceitas para transporte pela estação de Lisboa-Rocio ou Caes do Sodré, segundo a procedencia das remessas. As expedições de pequena velocidade de equaes consignações, serão dirigidas pelas estações de Lisboa-Caes dos Soldados ou Caes do Sodré e igualmente conforme a procedencia das remessas.

2.<sup>a</sup> — **Despachos de importação.** — As remessas sujeitas a direitos alfandegarios de importação e consignadas directamente a domicilio serão despachadas pela Agencia Aduaneira da Companhia, que desempenhará esse serviço nas condições e usos da respectiva tarifa, ficando a cargo do camionista, quando as remessas estejam despachadas, o seu transporte a domicilio.

3.<sup>a</sup> — **Despachos de consumo.** — O camionista encarrega-se dos despachos de consumo em Lisboa das remessas que d'elles captivas, sejam consignadas a domicilio ou aos Despachos Centraes, abonando as quantias necessarias para o pagamento dos respectivos direitos aduaneiros, sem aumento algum por este facto nas importancias seguintes, que perceberá a titulo de commissão por este serviço:

Expedições que não pesem mais de 50 kilos, por expedição.....	20 réis
Expedições de mais de 50 até 500 kilos, por expedição.....	50
Expedições de mais de 500 kilos, por expedição.....	100

N. B. — O pagamento ao camionista das despezas abonadas por despachos ou outros gastos da Alfandega, será feito contra entrega dos respectivos documentos aduaneiros.

4.<sup>a</sup> — Os gastos referentes a despachos na Alfandega, a respectiva commissão e quaesquer outras despezas estranhas ao caminho de ferro e à camionagem serão pagas pelos expedidores ou consignatários directamente ao camionista ou seus representantes.

Quando o valor de qualquer expedição não se reputar suficiente para garantir os gastos de despacho e outros que o camionista tenha que satisfazer, terá este a faculdade de não efectuar essas operações sem que o destinatário lhe pague antes a respectiva despesa ou devidamente garanta esse pagamento.

As remessas n'estas condições que não forem retiradas das estações de caminho de ferro, ficarão, comtudo, sujeitas ao pagamento da taxa de camionagem; e, expirados os prazos de entrega que marca a presente tarifa, ao pagamento dos direitos de armazenagem estabelecidos no caminho de ferro.

5.<sup>a</sup> — Os volumes sellados ou fechados á chave, consignados a domicilio, só poderão sahir da estação de caminho de ferro mediante a entrega das chaves ou autorização escripta do destinatário para desselagem ou arrombamento, salvo se os proprios destinatarios quizerem presencear o despacho prestando-se a abrir os volumes.

As expedições ficarão retidas nas estações de caminho de ferro até que os destinatarios cumpram estes preceitos; e os respectivos direitos de armazenagem são contados desde que expirem, segundo os casos, os prazos de entrega estipulados nas respectivas tarifas da Companhia Real.

6.<sup>a</sup> — Quaesquer demoras devidas a embaraços no despacho das remessas na Alfandega, seja o que for que lhes dê causa, são completamente estranhas á responsabilidade do caminho de ferro e do camionista, não influindo por forma alguma na contagem dos prazos de transporte e entrega marcados pela presente tarifa.

7.<sup>a</sup> — Pelas consequencias da pouca clareza, exactidão ou precisão que haja da parte dos expedidores na indicação dos nomes e moradas dos destinatarios, declinam a Companhia e o camionista toda e qualquer responsabilidade.

Quando o ponto que o remettente escolha para a entrega da remessa, não seja a morada do consignatario (que em todo o caso tem de ser mencionada na nota de expedição) terá o dito remettente que indicar, por escripto, na nota de expedição o seguinte: «Para ser entregue na (rua, praça, travessa, etc.) de ..... N.<sup>º</sup>.... .», alias será a remessa levada á casa que se declare ser a morada do consignatario.

8.<sup>a</sup> — Os volumes que pelo seu peso ou dimensões não possam ser carregados por um homem, serão entregues ou recebidos nos domicílios, á porta da rua.

A sua condução para dentro das casas poderá, comtudo, ser feita pelo pessoal do camionista, mediante prévio ajuste com este.

9.<sup>a</sup> — Quando, por motivos alheios á responsabilidade do camionista, as carroças ou os portadores forem demorados mais de 30 minutos á porta dos domicílios, accrescerá ás taxas d'esta tarifa um supplemento na razão de 400 réis por fracção indivisível de 15 minutos de demora.

Ultrapassando esta demora supplementar uma hora ou havendo recusa de tomar entrega, as carroças ou os portadores retirar-se-lão, sendo as remessas reconduzidas aos Despachos Centraes e ficando ali depositadas durante 40 dias á ordem dos consignatarios, mas captivas do pagamento de todos os débitos que as gravem, des quae farão parte: o supplemento pela presente condição estipulada, uma nova taxa de camionagem igual á da condução a domicilio e os direitos de armazenagem cuja cobrança corresponder.

Findo que seja o prazo de 10 dias acima estipulado, serão as remessas consideradas como abandonadas e entregues pelo camionista ao Serviço de Reclamações da Companhia, applicando-se-lhes as condições em vigor para as remessas abandonadas ao caminho de ferro.

Tratando-se de remessa a retirar dos domicílios para expedir pelo caminho de ferro, será a requisição considerada sem efeito, na parte de serviço da camionagem, quando se derem nos domicílios as demoras previstas n'esta condição, ficando o camionista livre de exercer os seus direitos contra os requisitantes a fim de os compelir, querendo, ao pagamento da indemnisação que lhe seja devida.

10.<sup>a</sup> — Em tudo que não seja contrario ao que a presente tarifa estipula, serão os transportes de que ella trata regulados pelas disposições legaes applicaveis ao caminho de ferro, em especial pelas tarifas Geral e de Despezas Accessorias em vigor nas linhas da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

200 200 200 200

Ficam pela presente annulladas a Tarifa de Transportes a domicilio de 12 de Julho de 1901 e a dos Despachos Centraes de 18 de Abril de 1904 e bem assim todas as demais publicações feitas com referencia ás mesmas tarifas, com excepção unica do Annexo á Tarifa de Transportes a Domicilio, em vigor desde 15 de Agosto de 1901, «Relação das ruas da cidade e zonas a que pertencem», o qual continuará a ser considerado Roteiro indicativo das zonas da cidade, para os fins da applicação dos preços da presente tarifa.

Lisboa, 1 de Fevereiro de 1907.

**O Director Geral da Companhia**

*A. Leproux*