

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietário-diretor-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48—RUA NOVA DA TRINDADE—48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegráfico: Camiferro

ANNEXO D'ESTE NÚMERO

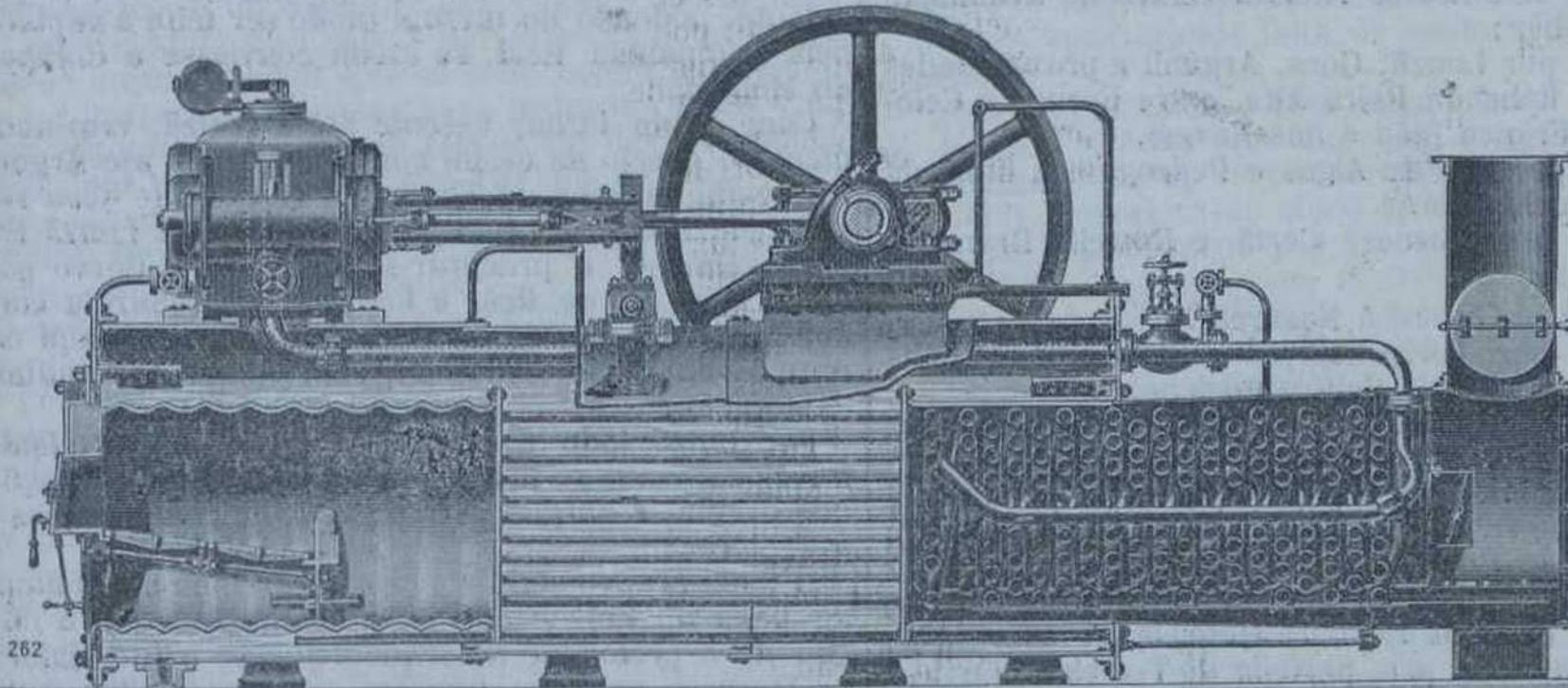
Ampliação da tarifa especial P. n.º 11 p. v. da Companhia Real e Sul e Sueste.

SUMMÁRIO

Páginas

NA ZONA DO CENTRO, por J. Fernando de Souza.....	65
CONSTRUÇÃO DE HOTEIS, por O. S.....	67
PARTE OFICIAL—Estatutos da Companhia da Beira Alta (conclusão).....	67
TARIFAS DE TRANSPORTE	69

AS SEMIFIXAS E LOCOMOVÉIS DE VAPOR SATURADO E REAQUECIDO DE R. WOLF, MAGDEBURGO-BUCKAU, (ilustrado)	70
A LINHA DO ALTO MINHO	70
UM INVENTO PORTUGUÉZ	70
OS CAMINHOS DE FERRO DA ÁSIA ORIENTAL	70
PARTE FINANCEIRA—Boletim Commercial e Financeiro—Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	72 e 73
NOTAS DE VIAGEM—XII—Vichy—Bourges—Paris.....	74
A PROPOSITO DO CINCOCENTENÁRIO (Continuação).....	74
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS	76
TRACÇÃO ELÉCTRICA	76
LINHAS PORTUGUEZAS—Valle do Vouga—Mossamedes—Dragagem—Pontes girantes—Estação de Arraialos—Rapido Porto-Medina—Ramal de Aldegallega—Apeadeiro de Meinedo—Portimão a Lagos.....	76
LINHAS ESTRANGEIRAS—Espanha—França—Suíça—Argentina.....	76
NOTAS VARIAS	77
ARREMATACOES	77
AGENDA DO VIAJANTE	78
HORÁRIO DOS COMBOIOS	79
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	80



R. WOLF, Magdeburg-Buckau

Seção longitudinal de uma semifixa Compound de vapor reaquecido, privilegiada, com reaquecimento simples (Vide artigo, pag. 70)

Na zona do centro

Effectuou-se ha dias um cónicio em Mangualde para pedir o prolongamento da linha do Valle do Vouga, de Vizeu por Mangualde a Gouveia. Nessa reunião o sr. Rodrigues Nogueira advogou o prolongamento da linha da Louzã á beira-serra por Ceia a Gouveia a ligar com a linha pedida e dando uma bifurcação pela portella da Teixeira para a Covilhã.

Neste momento está a efecto ao exame do Conselho Superior de Obras Públicas o plano das linhas complementares da rede do centro, elaborado por uma comissão técnica e pela mesma sujeito a inquerito. Não virão, pois, fóra de propósito algumas considerações sobre a questão.

O engenheiro illustre que entre nós mais largo alcance e segurança de vidas manifestou no que respeita a direcções de caminhos de ferro, Sousa Brandão, encarregado de reconhecer o traçado mais conveniente para

as linhas do Norte e da Beira Alta, foi de opinião que a primeira devia destacar da de Leste, subir por Thomar a Miranda do Corvo, bifurcando-se aí para seguir o ramo do Norte por Coimbra e o da Beira por Louzã, Arganil e Ceia em direcção á fronteira e a Salamanca. Infelizmente não prevaleceu esta opinião. A linha do Norte, em vez de ir mais internada, deixando suficiente zona tributária á de Oeste, servindo Thomar e o vizinho valle do Zêzere, prestando-se á derivação de ramaes economicos, seus afluentes, seguiu por Soure e Pombal com sensível alongamento em relação áquelle traçado.

Esse erro, se assim lhe podemos chamar, teve por consequência a directriz escolhida para a linha da Beira Alta, da Pampilhosa a Villar Formoso, cortando a serra do Bussaco e seguindo com estreita e pobre zona tributária pelo contraforte entre o Mondego e o Dão, longe da beira-serra tão povoada e onde tantos centros fabris se encontram.

Por isso o seu rendimento se conserva baixo e o estreitamento das malhas da rede ferroviária terá por consequência forçosa desvios de tráfego.

Tambem não foi feliz a escolha da directriz da linha de Santa Comba a Vizeu. Quando foi resolvida a sua construcção era de prevêr a do Valle do Vouga, destinada a servir uma região populosa e a facilitar as relações de Vizeu com o Porto. Enquanto se não construia, mais valera ligar Vizeu com a linha da Beira por Mangualde, embora se alongasse um pouco o percurso para Lisboa e tambem para o Porto. Encurtava-se, porém, para o lado da Guarda, reduzia-se muito a extensão a construir, evitava-se a duplicação de linhas que forçosamente se ha-de vir a dar porque o troço de Vizeu-Mangualde está já classificado e a sua construcção pouco se demorará depois de concluida a linha do Vouga. De mais a linha de Santa Comba a Vizeu faz com a da Beira um angulo tão agudo que teem ambas a mesma zona tributaria cortada pela estrada que vem a Nellas e limitada a Oeste pela serra do Caramulo. Por isso a garantia de juro pouco tem descido do maximo e não diminuirá, constituindo encargo permanente que advem do desejo de servir Tondella.

Dadas as facilidades que o prolongamento da linha do Vouga a Mangualde dará ás relações de Vizeu com esta importante villa, com Fornos, Celorico, Guarda e Beira Baixa, justifica-se plenamente o seu prolongamento até encontrar a linha da Beira Alta. Deve, porém, parar ahi ou seguir mais longe até Gouveia, como foi pedido no comicio de Mangualde?

A resposta a esta interrogação depende do plano geral que fôr adoptado para as linhas complementares da rede do centro.

A commissão technica propoz, no plano submetido a inquerito, que se tornasse Thomar centro de irradiação de linhas, a saber:

De Thomar por Louzã, Goes, Arganil e proximidades de Gouveia á linha da Beira Alta, entre Fornos e Celorico, em Villa Franca (não a das Naves).

De Thomar por Foz de Alges e Pedrogam á linha da Beira Baixa em Alcaria.

De Thomar por Dornes, Certã e Castello Branco á fronteira.

De Thomar por Ourem á Nazareth.

De Thomar por Torres Novas a Rio Maior na linha proposta de via larga de Setil a Peniche.

Em vista dos resultados do inquerito e especialmente da opinião manifestada pela Associação dos engenheiros civis, a commissão modificou o plano, propondo uma linha de Rio Maior, pelo Entroncamento, Thomar, Louzã e Arganil a Santa Comba, bifurcando-se em Arganil por Ceia a Gouveia e completada por outra de Gouveia a Mangualde. Da linha de Arganil a Gouveia destacar-se-hia em Santa Ovaia outra pela portella da Teixeira a Covilhã e Caria.

Mais ao sul, nas alturas de Ferreira do Zezere, se deviria uma linha pela Certã, Sarzedas, Castello Branco e Idanha á fronteira, com um ramal da Sobreira a Villa Velha de Rodam e outro da Idanha a Penamacor.

Mantinha-se finalmente a linha de Thomar á Nazareth com um ramal de Porto de Mós a Leiria.

Deixarei para outra occasião a analyse d'este plano para me ocupar agora apenas das linhas da vertente do Mondego.

E' ponto assente que do Entroncamento por Thomar deve seguir uma linha que vá servir o valle do Zezere, aproximando-se mais ou menos de Figueiró e indo provavelmente a Miranda do Corvo, caso o terreno não permita a ida directa á Louzã. Prolongada por Arganil e Ceia ás proximidades de Gouveia, reflectir-se-hia ahi para ir ligar em Mangualde com a rede de via reduzida ao norte do Mondego.

Aparentemente essa linha prejudica a da Beira e desvia d'ella o trafego.

E' preciso porém não esquecer que entre a beira-serra e a linha da Beira Alta se interpõem o Mondego e os seus afluentes e que as ligações propostas, tornando mais frequentes e faceis as relações, determinarão um incremento de trafego que poderia compensar, no todo ou em parte, desvios inevitaveis.

Ninguem pôde contestar a utilidade de uma linha económica que ponha a zona de Louzã a Gouveia em com-

municação facil com o resto do paiz e especialmente com Vizeu, Porto, Coimbra e Lisboa.

Sob o ponto de vista das prescripções dos contratos tambem não pôde ser considerada parallela á da Beira Alta uma linha de Mangualde por proximidades de Gouveia, Ceia, Arganil e Thomar ao Entroncamento, como tambem o não é á linha do Norte.

Equalmente se me affigura util a linha que da Covilhã venha atravessar a serra da Estrella na unica portella praticavel, que é a da Teixeira e encontrar aquella em Coja ou proximidades. A existencia da linha de Santa Comba a Vizeu, origem de tão pesado encargo para o Estado, justifica a transversal de Santa Comba por Taboa ás proximidades de Arganil, ficando assim facilitadas as relações da Covilhã com Vizeu e com o valle do Vouga.

Como plano geral, parece-me pois que se justifica a linha do Entroncamento por Thomar e Arganil a Ceia e Mangualde prolongando-se mais tarde a Rio Maior e bifurcando-se para Santa Comba e para a Covilhã.

O terreno é porém accidentado e por isso a construcção encontrará dificuldades, embora se adoptem limites adequados de raios de curvas e de inclinações.

O erro praticado (outro ainda!) da construcção da linha da Louzã de via larga creará dificuldades á execução d'este plano. Apesar de muitos trabalhos feitos e das facilidades resultantes da exploração com o material da Companhia Real, estou convencido (e tenho nessa convicção boa companhia) que mais valera levar a via de um metro de Coimbra-B a Coimbra dentro da via larga, seguir com essa via até a Louzã e Arganil prescindindo da via larga e aproveitando o mais possivel os trabalhos feitos. As economias a fazer davam para o material circulante, podendo do mesmo modo ser feita a exploração pela Companhia Real, se assim conviesse á Companhia do Mondego.

Com a via larga, assente até a Louzã, vem naturalmente o desejo de assim concluir o troço até Arganil.

E como a linha de Thomar a Mangualde deve ser de via reduzida e a orographia da serra da Louzã levará provavelmente a procurar-se Miranda do Corvo para a contornar, ha de ficar a linha de via reduzida cortada por um troço de via larga de Miranda a Arganil ou terem as duas leito commun, com embaraços mutuos de exploração.

Por outro lado é preciso evitar o inconveniente do fraccionamento de linhas por multiplas administrações, o que origina encargos para o publico e complicações para a exploração.

O mais pratico seria a concessão a uma unica empresa da linha do Entroncamento a Mangualde com a obrigação de a prolongar subsequentemente a Rio Maior, e a preferencia para as ligações com a Covilhã e Santa Comba, facultando-se e promovendo-se ao mesmo tempo o accordo com a Companhia concessionaria da linha de Coimbra a Arganil para se assegurar a unidade d'exploração e a continuidade da via reduzida.

As dificuldades que possam advir da situação especial da linha da Beira Alta podiam ter equitativa solução no resgate e no subsequente arrendamento á Companhia Real para maior unidade dos serviços internacionaes. O troço de Vizeu a Mangualde deveria ser incorporado na concessão da linha do Vouga, dando-se á respectiva companhia a possivel preferencia ou opção na concessão das outras linhas. O aproveitamento da energia das quedas de agua poderia representar vantagens de valor para incitar um empreendimento de tal alcance.

Independentemente de providencias legislativas a tomar seria de summa utilidade um reconhecimento das linhas para se poder ajuizar com alguma approximação das suas condições de construcção e trafego e do custo provavel, sem o que um concurso seria acto extremamente aleatorio, afugentando os concorrentes sérios, que não encontrando uma base d'estudo, tambem não tomariam sobre si o oneroso encargo de um reconhecimento prévio.

Não quero alongar este artigo; deixarei pois para outro o que me resta ponderar sobre tão importante assunto.

Construcção de hoteis

Não é só com propostas de lei originaes e inéditas que se assinala o prestígio de uma individualidade política, o valor da sua iniciativa, o esforço do seu trabalho.

Na apresentação de projectos que se perfilham, por serem inicialmente d'outrem, mas que se educam, alteram e melhoram, vae também muito mérito, pelas concessões introduzidas e até pela quebra de orgulho que representa.

Quanto melhor não é isso, que reformar, só pelo prurido vão de alterar o existente e antepôr um nome a outro!

São as primeiras observações que nos desperta a leitura da proposta de lei n.º 8 D. apresentada à camara dos senhores deputados pelo illustre ministro da fazenda, um trabalhador sem alardes.

A proposta confere ao governo os poderes necessários, para conceder, a quem construir no reino e ilhas adjacentes edifícios próprios para hoteis, importantes isenções de contribuições, de impostos e de direitos de importação de mobiliário, que essas construções satisfazem a diversas condições, e sendo ouvida a Sociedade Propaganda de Portugal sobre o programma dos projectos, instalação do edifício, etc.

Não regateamos o nosso aplauso às linhas geraes da proposta, que tem por fim influir na construcção de alojamentos em que os viajantes, acostumados ao luxo, à elegancia, ou ao simples conforto e hygiene dos hoteis existentes nas diversas cidades da Europa, se não sintam constrangidos e molestados nas cidades portuguezas.

E' uma medida de fomento *por influencia*, empregando-se os mesmos meios que se tem usado para promover a construcção de casas para pequenas rendas, com o que alguma cousa se vae atenuando das dificuldades da vida das classes pobres nos grandes centros.

Pela isenção de direitos durante alguns annos, com o sacrificio apparente que o Estado faz das suas receitas se conseguem estes desideratos.

E deve ponderar-se que o sacrificio é meramente na apparencia, mas não real, pois que, se tais edifícios se não construíssem, nada havia a cobrar. De forma que o Estado é quem mais ganha definitivamente, porque no fim do prazo de concessão cessa o favor e porque assim, pelo convite tacitamente feito, obtivesse matéria collectável, creando-a primeiramente.

A proposta consigna a isenção de direitos para o mobiliário, mas com uma reserva que nos não parece fundada, embora façamos justiça ao motivo que a determinou. Só se concede essa isenção para os hoteis com o minimo de 100 aposentos.

O relatorio esclarece que se não quer prejudicar a industria portugueza do mobiliário, e acrescenta que ella não está em condições de fornecer os estabelecimentos de luxo. Não concordamos.

A industria portugueza pôde perfeitamente fornecer esse mobiliário, o que não pôde é fornecê-lo por preço rasoavel. Tanto no Porto como em Lisboa trabalha-se excellentemente em mobilias. Ha também optimos estofadores.

As matérias primas, porém, são caras, as encomendas escassas, os preços elevados portanto. Se lhe concederem a importação livre d'esses materiaes produzirá barato também.

Mas, preguntaremos: depende do numero dos quartos a natureza da mobilia? Não.

Um hotel com 100 quartos pôde ter mobiliário mais modesto, elegante, sólido e perfeito, mas menos rico do que o mobiliário d'um hotel de luxo, com 50 a 60 quartos apenas.

O que, a nosso ver, deveria servir de distinção era a natureza da mobilia e não o numero de quartos a mobiliar, até porque será justamente para os hoteis com menos quartos que mais se precise de mobiliário caro a importar do estrangeiro e para as de maior numero de quartos que mais se careça de moveis que possam fazer-se no paiz.

Talvez fosse mais conveniente aos justos e louvaveis filhos que se visam, deixar essa concessão dependente do tipo do mobiliário adoptado, fixando-se por decreto, conforme o artigo 3.º, de ouvir as estações competentes e de reconhecerem os preços porque forneceria a industria nacional.

Ainda outro reparo faremos, pelo amor do assunto e não pelo desejo de apresentar objecções, pois que gostosamente todas retirariamos se de nós dependesse a approvação da proposta.

Parecem-nos poucas as vantagens que se concedem e grandes ainda as imposições que se fazem. Tem pequena elasticidade o projecto, é rígido de mais.

Nos grandes centros os logares mais próprios para a construcção de hoteis estão tomados por casaria. Haverá o direito de expropriar?

Não será exigir de mais, mesmo depois da modificação que se introduziu, sobre o isolamento?

Não será grande de mais também o numero de aposentos exigido nos hoteis da província?

Antes queríamos que a Junta consultiva de obras públicas e a Sociedade Propaganda consultassem sobre o numero de aposentos a exigir em cada terra e em cada caso.

Postas com sinceridade estas observações resta-nos ainda exprimir um voto.

Está provado que as nossas hospedagens são por via de regra, insuficientes, e mais próprias para afugentar o viajante do que para o atrair.

Nas hospedarias da província, quem, pelo desempenho das suas obrigações profissionaes, tem de as frequentar, sabe que ha geralmente mesa abundante, surabundante mesmo, mas grande falta de conforto e até do proprio aceio.

As camas... não é bom fallar nisso.

Faltam retretes que mereçam este nome com a agua necessaria; nunca ali houve uma simples banheira.

Umas d'essas casas ainda se ornam com o nome pomposo de hospedagem com taboetas e grandes letras, outras, para fugirem, sem fundamento legitimo, à contribuição industrial, dizem-se *casas particulares*.

E' indispensável sanear isso tudo.

Alliviem-se de contribuição, pesada de mais, em terras de importancia secundaria fazendo-lhes só pagar o que razoavelmente for justo; mas considerem-se estabelecimentos que reclamam a fiscalização sanitaria frequente e não se permita a sua instalação e o seu funcionamento sem que uma vistoria do sub-delegado de saude e do engenheiro districtal faça fé de que o hotel preenche os requisitos indispensaveis, entre os quais deve figurar a retrete limpa e a casa de banho decente.

Nem se concedam licenças, senão annuaes, para a exploração d'estes estabelecimentos, licenças só renovadas depois de declaração neste sentido da auctoridade sanitaria competente.

O ministerio do reino e o da fazenda juntando os seus esforços pôdem com facilidade pela sua intervenção neste sentido, prestar benefícios ainda mais rápidos do que os que resultarão da proposta de lei a que fazemos os nossos calorosos cumprimentos.

O. S.

PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio
e Industria
(Conclusão)

TITULO VII

Assembleia geral dos obrigatários

Art. 50.º A assembleia geral, regularmente constituída, representa a totalidade dos obrigatários, quer sejam portadores de obrigações de juro fixo quer de juro variável.

As suas decisões são obrigatórias para todos, mesmo para os menores, os ausentes, os dissidentes ou os interditados.

Art. 51.º A assembleia geral compõe-se dos obrigatarios possuidores, pelo menos, de dez obrigações do primeiro ou do segundo grau.

Todo o possuidor de obrigações nominativas em numero suficiente e como tal inscrito quinze dias, pelo menos, antes da assembleia geral, nos registos da companhia, será incluído ex-officio na lista dos obrigatarios com direito a assistirem á assembleia geral.

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

O possuidor de obrigações nominativas receberá uma carta de convocação.

o. O proprietario de obrigações 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.

§ 1.º Qualquer obrigatario pôde fazer se representar na assembleia geral por outro obrigatario que tenha, por si, direito de fazer parte d'á mesma assembleia.

§ 2.º Os poderes para a representação de que trata o § 1.º serão conferidos em procuração cuja assinatura será legalizada em França pelo *maire* ou comissario de polícia ou por notario, e em Portugal por notario, sem outra qualquer formalidade. As procurações feitas em outro paiz deverão ser devidamente legalizadas.

Art. 52.º A assembleia geral dos obrigatarios é convocada pelo *comité* de Paris. Reune-se em Paris ou em Lisboa, conforme o mesmo *comité* resolver. É convocada todas as vezes que tiver de nomear os seus representantes ao conselho de administração, em conformidade com o artigo 22.º; quando tenha de ser consultada sobre qualquer proposta de iniciativa da companhia para dissolução d'esta; ou quando haja de deliberar sobre os seguintes assuntos que dependem do seu consentimento prévio:

a) Emprestimo ou emissão de obrigações em concorrencia com os direitos dos obrigatarios;

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

c) Modificação de qualquer das disposições dos titulos III, IV, VII e IX, do artigo 69.º do titulo X e do título XII dos presentes estatutos.

Art. 53.º A assembleia reune-se, além d'isso, todas as vezes que o conselho de administração ou o *comité* de Paris o julgar necessário.

Art. 53.º As convocações serão feitas trinta dias, pelo menos, antes da reunião, por anuncios insertos no *Diário do Governo*, num jornal de Lisboa e nos jornais franceses que o conselho de administração determinar. Todas as convocações para assembleias geraes devem mencionar o objecto da reunião.

Art. 54.º A assembleia geral fica regularmente constituída quando os obrigatarios presentes representem por si ou como procuradores a quarta parte, pelo menos, do total das obrigações do primeiro e do segundo grau não amortizadas.

§ 1.º No caso em que a uma primeira convocação não concorra um numero de obrigatarios possuidores, pelo menos, da quarta parte do total das obrigações do primeiro e do segundo grau não amortizadas, proceder-se-ha a uma segunda convocação para uma data compreendida dentro dos trinta dias seguintes á primeira data fixada; esta segunda convocação será publicada quinze dias, pelo menos, antes da reunião, nos mesmos jornais em que foi publicada a primeira.

§ 2.º As deliberações tomadas pela assembleia geral nesta segunda reunião, serão válidas qualquer que seja a parte do capital representado pelos obrigatarios presentes, e qualquer que seja o numero d'estes obrigatarios, mas não poderão ser tratados nesta assembleia senão os assuntos para os quais ella foi primeiramente convocada.

Art. 55.º A assembleia geral é presidida pelo presidente do conselho de administração, ou, na sua falta, pelo vice-presidente ou pelo administrador designado pelo conselho para este efecto.

Os dois maiores obrigatarios presentes desempenham as funções de escrutinadores, e, por sua recusa, os dois maiores obrigatarios abaixos d'elles, e assim successivamente até aceitação.

O secretario é designado pela mesa.

Art. 56.º A ordem do dia é determinada pelo *comité* de Paris, de acordo com o conselho de administração; nenhuma outra questão pôde ser tratada.

Art. 57.º As deliberações da assembleia geral serão tomadas por maioria dos votos dos membros presentes ou representados.

Cada obrigatario terá um voto por cada dez obrigações do primeiro ou do segundo grau que possuir. A nenhum obrigatario poderá, porém, pela somma total das suas obrigações e das dos seus mandantes, contar-se mais de vinte votos.

Art. 58.º As decisões da assembleia geral serão consignadas em actas assinadas pelos membros da mesa.

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

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

TITULO VIII

Resumo da situação da companhia — Inventário

Art. 59.º O anno social começa no dia 1 de janeiro e acaba em 31 de dezembro.

Art. 60.º O conselho de administração fará em cada semestre um resumo da situação activa e passiva da companhia e o apresentará ao conselho fiscal.

Além d'isso fará no fim de cada anno social um inventário que contenha a indicação dos valores mobiliários e imobiliários e de todo o activo e passivo da companhia.

Art. 61.º O inventário, o balanço e a conta de ganhos e perdas serão postos á disposição do conselho fiscal um mez, pelo menos, antes da assembleia geral e serão apresentados á mesma assembleia.

TITULO IX

Reserva especial

Art. 62.º É constituída uma reserva destinada a fornecer, em caso de necessidade, os fundos necessários — para os trabalhos de primeira installação e as aquisições de material; para as despesas que tiverem um caracter inteiramente excepcional (incêndios, acidentes graves, etc.); para completar, no caso de insuficiencia dos productos de um exercicio, as sommas necessárias ao serviço dos juros e da amortização das obrigações do 1.º grau e ao da amortização das obrigações do 2.º grau.

Esta reserva não poderá nunca ser considerada como garantia particular das obrigações do 1.º grau e do 2.º grau; d'ella se disporá para as diversas necessidades acima indicadas do modo mais conveniente aos interesses da companhia e dos seus credores.

Art. 63.º Esta reserva compõe-se-ha na origem:

1.º Das 3.249 obrigações do primeiro grau, criadas a mais das que devem ser entregues aos credores.

2.º De uma somma de 350.000 francos formada pelas reservas já constituídas para accidentes e incêndios e que se elevavam em 31 de dezembro de 1903 a (réis ao par) 166.000 francos, e pelo levantamento de uma somma complementar nas disponibilidades existentes nas caixas da companhia em 31 de dezembro de 1904, e cujo excedente será destinado ás encomendas urgentes de material e ás despesas correntes.

Art. 64.º Esta reserva deverá ser aumentada todos os annos até que atinja, além do valor das obrigações, a somma de 750.000 francos.

Art. 65.º Os recursos necessários para cobrir os empréstimos, que poderão ser feitos á reserva em dinheiro ou para a elevar ao algarismo fixado pelo artigo precedente, serão fornecidos:

— pelos juros das obrigações da reserva;

— pelos juros da collocação de fundos da reserva em dinheiro;

— por um levantamento sobre as sommas disponíveis de cada exercicio, depois do serviço dos juros e da amortização das obrigações do 1.º grau e do serviço da amortização das obrigações do 2.º grau, para completar em 50.000 francos o pagamento á reserva, se o total dos recursos acima indicados não tiver atingido aquella cifra.

Logo que a reserva em dinheiro esteja completa, os juros das obrigações em reserva e os da collocação de fundos da reserva em dinheiro darão entrada nas receitas diversas.

Art. 66.º Logo que seja necessário fazer levantamentos sobre os fundos da reserva, serão sempre efectuados, primeiro sobre a reserva em dinheiro; só depois do esgotamento d'esta, é que poderá ser vendido o numero necessário de obrigações.

Esta venda será realizada, á medida das necessidades, pelo conselho de administração da companhia.

Art. 67.º Logo que obrigações da reserva forem amortizadas ao par por sorteio, será comprado na Bolsa o mesmo numero d'ellas que irá substituir na reserva as que o sorteio annullou.

Se a operação dér um lucro, será levado á conta da reserva em dinheiro, se esta não estiver completa, e se o estiver, á das receitas diversas.

Se ella dér prejuizo, será suportado pela reserva em dinheiro.

Art. 68.º Logo que, durante cinco exercícios consecutivos, o serviço completo com amortização ao par das obrigações do primeiro e segundo grau for assegurado e que a reserva em dinheiro (que de facto foi constituída por levantamentos das oportunidades applicáveis aos obrigatarios) for conservada por completo e se elevar por consequencia a 750.000 francos, esta reserva em dinheiro será applicada a uma amortização antecipada das obrigações do 2.º grau.

TITULO X

Juros, dividendos, fundos de reserva, amortização

Art. 69.º Os productos annuas de qualquer natureza, deduções feitas:

— das despesas de administração e de exploração;

— das despesas geraes e diferenças de cambio;

— e, se o caso se dê, da somma levantada em favor do con-

lho de administração, prevista no artigo 21.º, serão repartidos da forma seguinte:

Será levantada successivamente pela ordem estrictamente aqui fixada a somma precisa:

1.º Para fazer face ao pagamento dos juros das obrigações do 1.º grau;

2.º Para amortizar o numero de obrigações do 1.º grau, previsto pela tabella de amortizações;

3.º Para amortizar o numero de obrigações do 2.º grau, previsto pela tabella de amortizações;

4.º Para completar, se for necessário, em 50.000 francos o abono anual à reserva de que trata o título IX, quando esta estiver incompleta;

5.º Para pagar um juro de 15 francos ás obrigações do 2.º grau.

Se não houver somma suficiente, não será distribuída ás estas obrigações mais do que a somma que for possível repartir.

Art. 70.º Depois do pagamento dos encargos mencionados no artigo 69.º, deduzir-se-hão dos lucros líquidos anualmente:

1.º A somma necessaria para amortização do fundo social, calculada de tal modo que o capital esteja completamente amortizado, o mais tardar, um anno antes de findar o prazo da concessão;

2.º A somma necessaria para pagar ás accões, a mortizadas e não amortizadas, um juro ou primeiro dividendo de 5 por cento, devendo entrar no fundo da amortização a parte respectiva ás accões amortizadas, assim de completar a annuidade necessaria para amortizar a totalidade das accões no prazo fixado;

3.º 5 por cento pelo menos dos lucros líquidos da empresa para a formação de um fundo de reserva destinado a fazer face ás despesas imprevistas.

Quando o fundo de reserva represente a decima parte do capital social, a dedução de 5 por cento poderá ser reduzida ou suspensa; mas restabelecer-se-há logo que o fundo de reserva desça abaixo d'aquella cifra.

O excedente dos lucros annuaes será repartido egualmente por todas as accões amortizadas ou não a mortizadas.

A parte relativa ás accões amortizadas será distribuída pelos proprietários dos títulos que tiverem sido passados em troca d'essas accões, como se diz no artigo seguinte.

Art. 71.º O fundo de amortização compõe-se:

1.º Da dedução estabelecida no artigo precedente;

2.º Dos juros relativas ás accões amortizadas;

3.º Dos juros das so-namas ainda não empregadas na amortização.

Este fundo é empregado anualmente em corrente quantia, no reembolso de um numero de accões que se ha de determinar.

Art. 72.º Acontecendo que, no decurso de um ou mais annos, os lucros líquidos da exploração sejam insuficientes para o reembolso das accões que se hão de amortizar, á somma necessaria para completar o fundo de amortização sera deduzida dos primeiros lucros líquidos dos annos seguintes, com preferencia e anterioridade a qualquer repartição de dividendo entre os accionistas.

Art. 73.º A designação das accões que se hão de amortizar terá lugar por sorteio feito anualmente, seja em Paris, seja em Lisboa, nas épocas e com as formalidades determinadas pelo conselho de administração.

Os números das accões designadas pela sorte para serem reembolsadas serão publicados nos jornais indicados no artigo 41.º

Os proprietários das accões designadas pela sorte para serem reembolsados receberão em numerario:

1.º O capital efectivamente desembolsado pelas suas accões;

2.º O juro do dito capital, calculado á razão de 5 por cento, desde a data do sorteio ate o dia indicado para o reembolso;

3.º Os dividendos do exercício findo em 31 de dezembro ultimo.

E, em troca das suas accões primitivas, receberão além d'issas accões especiais chamadas *actions de jouissance*, que só dão direito á parte proporcional no excedente dos lucros annuaes mencionados no artigo 70.º

Estas accões conservam os mesmos direitos das accões não amortizadas, salva a dedução do juro ou primeiro dividendo de 5 por cento.

Art. 74.º O pagamento do juro ou primeiro dividendo tem lugar por semestre.

Este pagamento, assim como o dos dividendos, será feito em Lisboa e em Paris nas épocas e nos logares designados pelo conselho de administração.

Estas épocas devem ser anunciatas nos jornais indicados no artigo 41.º

Todos os juros e dividendos que não forem cobrados no prazo de cinco annos depois do seu vencimento, prescrevem a favor da companhia.

Art. 75.º Os juros e dividendos das accões, quer nominativas, quer ao portador, serão pagos devidamente ao portador do título ou do coupon vencido.

TÍTULO XI

Dissolução

Art. 76.º A dissolução da companhia poderá ter lugar nos casos previstos pelo artigo 120.º do Código de Comércio Português.

Quando a assembleia geral dos accionistas tiver que tratar assuntos d'esta natureza, constituir-se-há pela maneira indicada no artigo 43.º dos presentes estatutos, e as suas deliberações serão submetidas á confirmação do Governo.

Por outra parte, a assembleia geral dos obrigatários deverá ser consultada, em conformidade com as disposições do artigo 52.º dos presentes estatutos.

TÍTULO XII

Liquidação

Art. 77.º Os poderes da assembleia geral dos accionistas continuam durante todo o periodo da liquidação, nos termos previstos pelo Código de Comércio Português.

§ 1.º Nos termos da lei e com as formalidades por ella prescritas, poderá a assembleia geral determinar o modo da liquidação, e nomear um ou mais liquidatários, cujos poderes designará.

§ 2.º Os obrigatários e outros quaisquer credores poderão nomear uma comissão que se juntará aos liquidatários, e acompanhá-los todos os actos da liquidação, sem prejuizo do recurso para os tribunais, sempre que o tenham por conveniente e conforme o direito.

§ 3.º A assembleia geral, constituída nos termos do artigo 43.º dos presentes estatutos, tem particularmente o direito de aprovar as contas e dar quitação.

§ 4.º Os liquidatários posterão, em virtude de uma deliberação d'esta assembleia, transferir á uma outra sociedade ou a um particular todos os direitos, accões e obrigações da companhia dissolvida, com reserva da aprovação prévia da assembleia geral, dos obrigatários.

Esta transferencia será submetida á aprovação do Governo.

Art. 78.º As contestações que se levantarem entre a companhia e terceiros, e qualquer accionista, ou entre o conselho de administração e os accionistas, serão submetidas ao julgamento de trez árbitros e amigaveis medianeiros, que serão nomeados e procederão como se determina, para casos idênticos, no Código Commercial e mais legislação subsidiaria; a decisão d'estes árbitros será executada sem que possa contra ella admittir-se qualquer apelação ou recurso.

Art. 79.º Todos os valores provenientes da liquidação serão empregados antes de qualquer distribuição aos accionistas.

1.º Em collocar o caminho concedido em circunstâncias de ser entregue ao Governo, nas condições determinadas no caderno de encargos da concessão;

2.º Em reembolsar os credores que ainda existam;

3.º Em completar a amortização das accões, se for preciso.

O remanescente, compreendido o fundo de reserva, será dividido por todas as accões.

TÍTULO XIII

Direitos do Governo

Art. 80.º O Governo terá o direito de suspensão e anulação das deliberações da companhia sobre emissão de títulos, aquisição e arrendamento de linhas, contratos de empreitadas gerais ou de quaisquer actos de administração contrários ás leis, aos estatutos ou aos interesses do Estado.

TÍTULO XIV

Disposições transitorias

Art. 81.º As assembleias gerais dos accionistas e dos obrigatários serão convocadas logo em seguida á homologação da convenção entre a companhia e os seus credores e á aprovação d'estes estatutos pelo Governo Português, para a eleição dos novos corpos gerentes pela forma indicada nos mesmos estatutos.

Pertence no actual conselho de administração dar posse aos novos corpos gerentes logo que se realize a respectiva eleição.

§ único. Os poderes do actual conselho de administração e do conselho fiscal durarão até a posse dos novos corpos gerentes.

Paço, aos 17 de janeiro de 1907. — José Malheiros Reymão.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Ampliação da tarifa especial P. n.º 11 de P. V. — A partir de 1 de março de 1907, a tarifa especial P. n.º 11 de pequena velocidade, em vigor desde 5 de agosto de 1904, para transporte de varias mercadorias entre estações das linhas da Companhia Real e Sul e Sueste é ampliada, pelos preços do grupo Tunes a Fuzeta ou Portimão, ás estações de Luz, Tayira, Conceição, Cacella, Castro Marim, e Villa Real de Santo António.

E igualmente ampliada a 7.ª série d'esta tarifa, nas procedências ou destinos de Tunes a Portimão ou a Vil-

la Real de Santo Antonio, ás estações de Caldas da Rainha a Figueira da Foz, pelo preço estabelecido para o grupo de Tunes a Fuzeta ou Portimão e outrosim é ampliada ás estações de Estremoz, Borba e Villa Viçosa.

Os preços primitivamente estabelecidos na tarifa para a estação de Estremoz correspondem á estação de Ameixial, nome por que passou a ser designada a antiga estação.

Distribuimos este aviso com o presente numero.

As semifixas e locomoveis de vapor saturado e reaquecido de R. Wolf, Magdeburgo-Buckau.

Ao passo que na Inglaterra, berço da locomovel, esta não pôde ainda perder o carácter de força auxiliar para os trabalhos agricolas, e da industria, na Alemanha logra já uma importancia predominante, podendo ser considerada em todos os ramos da industria como a machine motriz preferida, embora se trate de forças até 500 H. P.

A causa d'este phemoneno um tanto estranho para os partidarios das machines fixas, deve attribuir-se, em parte, a possuirem as semifixas e locomoveis uma s-

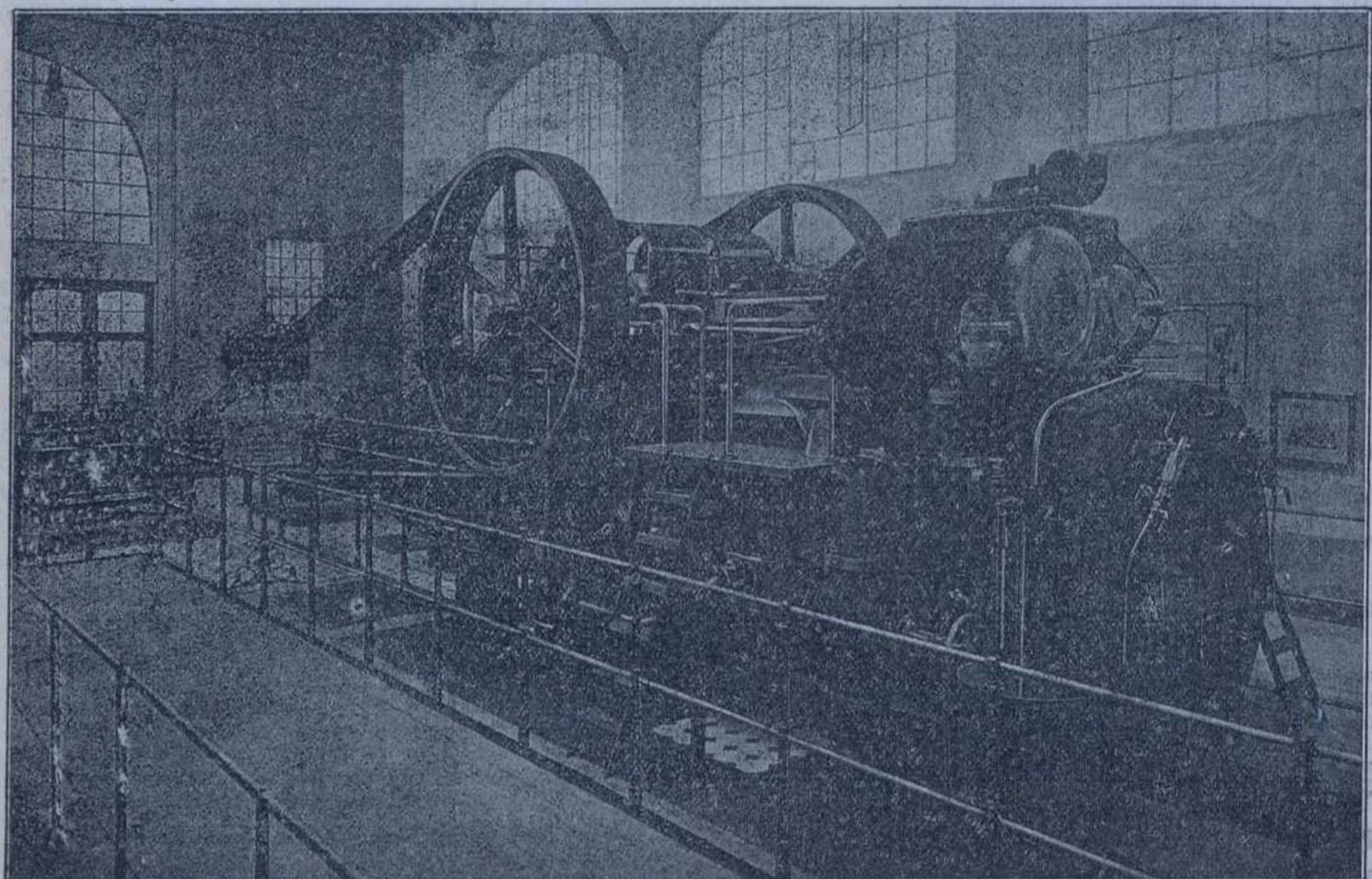
volvimento da industria de locomoveis e semifixas na Alemanha, o Conselheiro particular de Commercio R. Wolf, fundador da casa que gira sob aquella firma em Magdeburgo, o qual recebeu a distinção do titulo honorifico de Doutor Engenheiro pela Escola Superior Polytechnica de Berlim, em attenção aos seus trabalhos para o aperfeiçoamento das locomoveis, chegando a ponto de fazer com que elles fossem classificadas entre as machinas a vapor de primeira ordem.

A primeira locomovel construida por R. Wolf, encontra-se presentemente no museo de Munich, depois de ter funcionado durante quarenta annos, quasi sem interrupção. A locomovel Wolf que serviu de typo para a locomovel allemã distingue-se do typo inglez, principalmente pelo feixe tubolar extrahivel e pelos cylindros dispositos na cupula de vapor.

A primeira disposição permite a facil e commoda limpeza da caldeira, e a ultima reduz extraordinariamente as perdas inevitaveis de calor,

A superioridade da construcção allemã ficou pela primeira vez, demonstrada no Concurso Internacional de Locomoveis de Magdeburgo, em 1880, no qual obteve os melhores resultados uma locomovel Wolf de 10 H. P. Em posteriores concursos tambem a locomovel Wolf triumphou em consequencia do reduzido consumo de carvão.

Graças a estes lisongeiros resultados, depressa encontrou na industria um consumo em progressivo accrescimo a locomovel disposta sobre supportes em lugar de rodas, mostrando mais tarde a experienca que quanto á duração e segurança podia competir com as melhores



Semifixa Compound de vapor reaquecido, privilegiada, com reaquecimento simples e condensação; força de 150 a 232 H. P.

terioridade indiscutivel sobre as installações fixas, e tambem a ter a Alemanha, mais do que qualquer outro paiz applicado a sua attenção á construcção e aperfeiçoamento d'esta especie de machines.

As qualidades superiores das machines semifixas e locomoveis resumem-se em poucas palavras: simplicidade do funcionamento, menor perda de calor, e portanto maior economia, suppressão de tuboladuras, commoda e economica installação, e finalmente unificação de garantias, visto que o comprador tem que exigir-las de um unico responsável pela installação.

Pode ser considerado como o iniciador do alto desen-

machinas a vapor d'outro auctor por afamado que seja.

Depois R. Wolf continuou chegando as capacidades a ponto tal que conquistou para a sua locomovel a preferencia dos industriaes pela economia que elle produzia comparada com quaisquer outras machines motoras.

Hoje R. Wolf construe para a industria locomoveis de um cylindro e 10 até 100 H. P. e Compound com e sem condensação, de 20 a 500 H. P. Mas quando a casa Wolf alcançou um exito extraordinario, foi quando após largas experiencias preparatorias se decidiu a introduzir nas locomoveis o emprego de vapor reaquecido.

A importancia economica do vapor reaquecido consis-

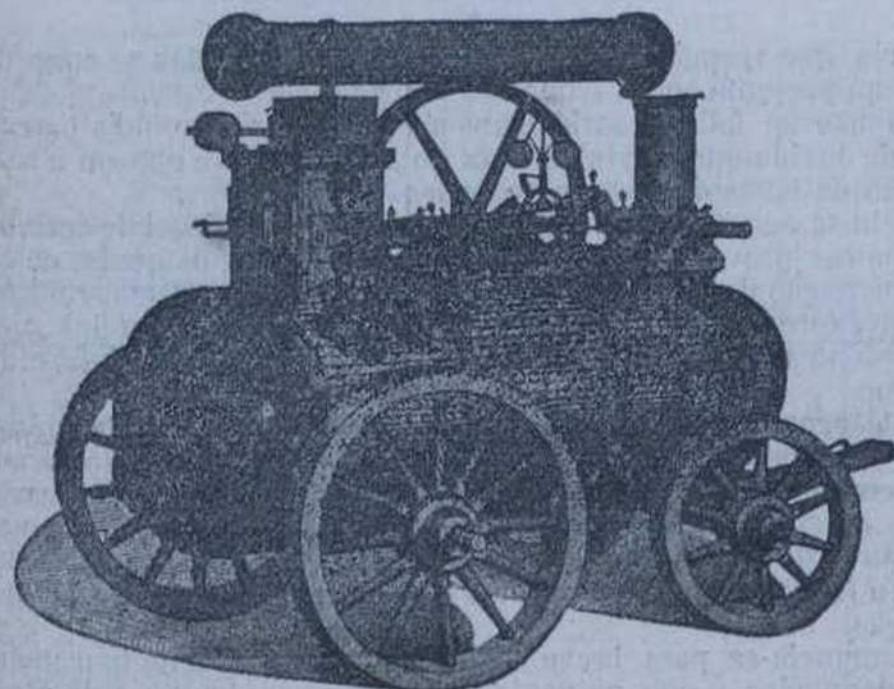
te na sua fraca conductabilidade, em virtude da qual se evita quasi completamente a troca prejudicial de calor entre o vapor e as paredes do cylindro, e as respectivas perdas de condensação que por essa troca sofre o vapor á entrada no cylindro, perdas muito consideraveis quando se trata de vapor saturado, chegando vulgarmente a 30 %, e ás vezes a mais.

Em attenção a esta circunstancia torna-se possivel a vantagem de empregar simultaneamente as maiores pressões e a maior simplicidade na construcção.

A locomovel de vapor reaquecido principalmente com reaquecimento repetido, uma favoravel disposição ainda não obtida em nenhum outro sistema, fica a caldeira, reaquecedor e machina ligados obtendo-se assim a utilização total do calor.

As locomoveis privilegiadas de vapor reaquecido de R. Wolf, introduzidas com exito extraordinario na industria, distinguem-se pela adaptação de todas as suas partes ás condições especiaes da producção e emprego do vapor altamente reaquecido e por um ainda não excedido aproveitamento de combustivel, juntamente com a maxima segurança de funcionamento e simplicidade do serviço.

O reaquecedor unido ao seixe extrahivel de tubos de fumo consiste em tubos especiaes dispostos uns atrás dos outros nos quaes corre o vapor, em sentido contrario ao dos gazes provenientes da combustão, antes da sua entrada na machina. Aqui é o vapor reaquecido, elevando-se-lhe a temperatura de 190°—temperatura correspondente á pressão de doze atmospheras existente na caldeira—a 300 ou 350.



Primeira locomovel Wolf

Os gazes provenientes da combustão saem da caldeira com a temperatura de 400° aproximadamente, mas perdendo calor que abandonam ao reaquecedor, esfriam, chegando a ficar a 220°. A esta baixa temperatura garantida fica a impossibilidade de qualquer deterioramento. A segurança de funcionamento é garantida pela disposição de uma distribuição admiravelmente equilibrada por meio de corredores com embolos de pressão e admissão interior.

Um regulador determina de maneira extraordinariamente precisa as admissões segundo a carga.

Em consequencia da uniformidade de temperatura do vapor, para a qual não é necessario regulador algum, o manejo da locomovel de vapor reaquecido não difere nada do simples manejo de uma locomovel de vapor saturado.

As experiencias do professor Gutermuth indicaram para uma semifixa Compound de vapor reaquecido de 134 a 226 H. P. de força aproximadamente constante, um consumo medio de 0,62 kilogrammas de carvão por cavallo-hora efectivo.

Mediante o emprego do reaquecimento repetido, R. Wolf alcançou com as mais pequenas locomoveis resultados iguais aos obtidos com as melhores machinas modernas de triplice expansão de milhares de cavallos; as grandes locomoveis, essas excedem-as muito nos resultados obtidos.

A linha do Alto Minho

Como noticiámos no nosso ultimo numero, foi mais uma vez feita a transferencia da concessão d'esta linha.

O novo concessionario é a firma Canha & Formigal a qual gosa no nosso mundo financeiro da mais justificada consideração.

Estes srs. estão no proposito de não acceitarem para a empresa senão capitais portuguezes, fazendo nos os mais vehementes votos para que o consigam realizar.

Uma nota curiosa: horas apenas, depois de terem obtido a concessão já de Bruxellas recebiam um telegramma fazendo-lhes propostas e offerta de capitais. Da Belgica, de Paris, de Londres teem recebido propostas e convites para conferencias sobre organização de companhia.

Esta circunstancia deve lisongear a finança portugueza em geral, e em especial a respeitavel firma, actual proprietaria da concessão.

Não tem ella perdido tempo, um engenheiro está já tratando de estudar o projecto ha tempos aprovado com condições, dos dez primeiros kilometros. Logo que o engenheiro dê a sua opinião, se for favoravel ao referido projecto, serão encetados os trabalhos definitivos.

O primeiro troço a construir será de Braga a Guimarães. Os concessionarios tencionam ligar esta linha com a do Minho, em Monsão, e estudam ainda varios desenvolvimentos a dar á rede, o que será de enorme beneficio para a região.

Um invento portuguez

Entra este mez em serviço o apparelo que está sendo installado na estação de Pinhal Novo e que é devido ao trabalho d'um modesto operario portuguez.

Consiste o invento em um novo sistema de encravamento, garantindo a mais absoluta segurança no transito de comboios.

Uma disposição bastante simples e engenhosa permite conjugar as agulhas e os discos de protecção por forma tal, que se se fizer uma agulha erradamente, torna-se impossivel a entrada de qualquer comboio na estação, evitando assim a possibilidade de choques.

Este bello invento deve-se a um simples mechanico curioso chamado Joaquim Lopes do Rozario, que assim liga o seu nome a um melhoramento importante e bem merece da Humanidade.

Os caminhos de ferro da Ásia Oriental

A União Ferroviaria de Berlim traz os seguintes curiosos dados acerca dos actuaes caminhos de ferro em Sião, Java e Ceylão.

Os de Sião foram construidos por alemaes; os de Java por hollandezes; os de Ceylão por ingleses.

A rede no Sião mede 718 kilometros, cujo preço ficou por 73.000 marcos por kilometro. Quasi toda a rede é propriedade do rei; apenas uma pequena parte pertence a companhias particulares.

Java, se attendermos á sua população de vinte e quatro milhões de habitantes, possue uma rede ferroviaria bastante extensa pois que mede 2.151 kilometros de via larga, e 1.700 de via reduzida.

A primeira linha de Java foi aberta á exploração em 1867.

Ceylão tem 630 kilometros de linhas ferreas, todas propriedade do Estado. Devido ao clima, são completamente banidas as carroagens de pequenos compartimentos. Para atenuar a ardencia dos raios solares as carroagens teem dois tectos horisontaes sobrepostos.

Por conveniencia de paginação as NOTAS DE VIAGEM vao na segunda parte.

PARTÉ FINANCIERA

Boletim Commercial e Financeiro

Continua sendo o objecto de geraes discussões, em França, o projecto do imposto de rendimento, apresentado pelo ministro da fazenda d'aquelle paiz ao parlamento e a que nos referimos no nosso anterior boletim.

As apprehensões que a principio avassallaram os capitalistas e em geral todos os que negociam na bolsa vão decrescendo á medida que contra o projecto se desenvolve uma campanha cada vez mais esmagadora e tenaz, a tal ponto que já hoje ningunem acredita que o projecto de Mr. Caillaux vá por diante. E isto porque se considera impraticavel todo esse conjunto de disposições inquisitorias e vexatorias, destinadas a averiguar a fortuna de cada individuo.

Na peior das hypotheses, se o projecto chegasse a ser discutido, teria de sofrer profundas modificações, quer na essencia, quer na forma. Mas isso exigiria muito tempo e é provavel que o esto da actual legislatura não chegasse para tanto.

O que porém parece fôr de duvida, é que o gabinete não sobreviverá ao provavel enterro do projecto d'imposto de rendimento, tão absolutamente repudiado, não só pela imprensa francesa mas tambem pelo capitalismo internacional, pois, como é sabido, o projecto abrange na sua apertada rede os valores estrangeiros, cujos rendimentos sejam cobrados em França.

*

No mercado monetario de Londres tem continuado a haver serias apprehensões ácerca da probabilidade de novas saídas de ouro do Banco de Inglaterra para a América do Sul.

Coin efeito, durante a penultima semana saíram do Banco com aquelle destino 4.135.000 libras. Contrabalançando com as entradas, a saida líquida do ouro reduz-se a 555.000 libras. Por outro lado esta drenagem foi amplamente compensada com a entrada de notas e especies, que anteriormente o Banco largara em circulação.

O resultado final de todo este movimento foi aumentar a reserva em 218.055 libras, o que prefaz um total de 26.193.166 libras, o que representa mais de 50 % dos encargos.

Continua-se na espectativa de novas e importantes saídas de ouro. O Banco parece, porém, estar actualmente na situação de lhe fazer face, tanto mais que do estrangeiro tem ultimamente vindo para as suas caixas grande abundancia de ouro.

Comtudo a taxa do desconto no mercado livre regula ainda a 4 3/4 por cento.

Apezar da carestia persistente de dinheiro, continuam a ser oferecidos aos capitalistas de Londres grandes massas de titulos novos. Na penultima semana as novas emissões attingiram cerca de 3 milhões sterlinos. A mais importante d'essas operações foi o emprestimo de um milhão sterlino da Australia occidental, em titulos de 3 1/2 por cento, emitidos a 97 por cento.

Tambem uma companhia, constituída na Bahia para adquirir e explorar concessões de viação e illuminação, quer pelo gaz, quer pela electricidade, acaba de lançar no mercado de Londres uma emissão de 521.502 libras, ou 2.804.400 dollars, em obrigações hypothecarias de 5 % — ouro — sendo estas emitidas a 90 1/2 por cento.

Outros emprestimos importantes, emitidos em Londres:

500.000 libras d'accões da Humber Commercial railway and dock Company,

220.000 libras d'accões da General Motor Cab Company,

308.625 libras d'obrigações hypothecarias — 4 % ouro — do Kansas-City, Mexico and Orient railway.

*

Como atrás dizemos, a carestia de dinheiro mantém-se no mercado de Londres pelo que os fundos britannicos não tem podido reagir seriamente contra a depressão que pesa sobre elles ha bastante tempo. O Consolidado, depois de ter mostrado firmeza durante alguns dias, de novo desceu abaixo de 87, no que foi seguido por todos os outros fundos: o 2 3/4 Irlandez desceu a 87 1/4, o 3 % local loans a 97 1/2, o emprestimo de guerra a 97 3/8 e o 3 % Transvaaliano a 97 1/4.

O 3 1/2 % — ouro — Indiano fez-se a 102 3/4, o 3 % a 91 5/8 e o 2 1/2 % a 78. A propósito diremos que o commercio da India inglesa está bastante prospero. O valor das importações nos nove primeiros mezes do exercicio de 1906-1907 foi de 800.513.314 rupias e o das exportações de 1.237.398.809 rupias.

Durante o mesmo periodo a India importou 211.245.285 rupias em especies e barras e exportou 49.574.387 rupias.

Situacão financeira e commercial do Japão. — Como registo interessante, vamos dar a seguir, ainda que resumidamente, alguns elementos de apreciação da situação financeira e commercial do Japão, esse pequeno paiz, que nos ultimos annos tanto destaque e renome alcançou entre os povos civilizados pelos seus rapidos e assombrosos progressos moraes e materiaes, mais em evidencia postos por occasião da recente guerra russo-japoneza.

O projecto do orçamento do Japão, já elaborado para o exercicio financeiro de abril de 1907 ate abril de 1908, apresenta os seguintes algarismos:

Receitas ordinarias: 424.447.421 yens; receitas extraordinarias 186.945.887 yens; total 611.395.118 yens.

Despesas ordinarias: 412.154.163 yens; despesas extraordinarias 109.238.955 yens; total 611.393.118 yens.

No orçamento supplementar figurará ainda a despesa extraordinaria de 8.402.813 yens para as administrações de Kwang-rung e das Sakhalinas e para os caminhos de ferro e universidade da Coreia.

Em relação ao exercicio anterior e comprendendo os emprestimos, as receitas augmentaram 116.688.411 yens.

As despesas com o exercito augmentaram 39.480.042 yens, em comparação com o exercito de 1906-1907, e as despesas com a marinha 42.954.295 yens.

O deficit de 186 milhões de yens, será coberto pelo excedente de varias contas e por emprestimos.

O augmento das despesas está principalmente nos capitulos relativos a guerra e marinha.

O commercio externo do Japão, em 1906, é avaliado pelos seguintes algarismos:

As exportações elevaram-se a 423.668.929 yens, registando um augmento de 102.135.319 yens sobre as de 1905, enquanto que as importações diminuiram de 69.735.488 yens em relação ao anno anterior, baixando á cifra de 418.802.829 yens. As exportações excedem pois as importações em cerca de 5 milhões de yens.

Pelo que respeita á nosso paiz todas as attenções se concentram ao presente sobre a questão vinicola.

Já não se fala propriamente na crise duriense, pois parece fôr de duvida que os vinicultores do Douro sempre obtem a restrição da barra do Porto para os seus vinhos.

A lucta agora travada é entre os fabricantes d'alcool de cereaes e d'outras proveniencias e os viticultores do sul, os quaes, como compensação do beneficio concedido ao Douro (?) pretendem que sejam expropriadas as fabrícias d'alcool industrial, a fim das suas aguardentes serem consumidas na beneficiação dos vinhos do Douro.

Até agora attribue-se a victoria aos fabricantes d'alcool industrial para quem o governo se inclinou decisivamente. Fala-se porém em manifestações de grande importancia por parte dos lavradores do sul, os quaes tencionam vir em massa a Lisboa, reclamar do chefe do Estado que justiça lhes seja feita. Julga-se pois com todo o fundamento que a questão vinicola está ainda longe de uma solução.

Annuncia-se para breve a discussão do orçamento na camara dos deputados, o que, na verdade, já não é sem tempo, principalmente se attendermos a que já ha alguns annos que o parlamento se não occupa de semelhante assunto, nem tão pouco tem apreciado as contas publicas.

Segundo todas as probabilidades, as propostas de fazenda serão assunto de larga discussão.

A calmaria de negocios no nosso mercado bolsista manteve-se inalteravel durante a quinzena.

As compras para capitalização foram diminutas. No mercado de operações a prazo, os valores preferidos foram as accões da Companhia do Gaz, obrigações da Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta e as obrigações da Companhia Real — 2.º grau —, cujos preços mostraram nos ultimos dias tendencia para se firmarem.

A liquidacão do fim do mez affigura-se desafogada. Ha abundancia de dinheiro para reports, pelo que os preços d'estes baixaram.

Damos em seguida a tabella das ultimas cotações cambiaes:

	EM 15 DE FEVEREIRO		EM 28 DE FEVEREIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	52 9/16	52 7/16	52 7/16	52 5/16
" 90 d.v.	53 1/4	—	53 1/16	—
Paris cheque	542	544	543	545
Berlim	222 1/2	223 1/2	222 1/2	223 1/2
Amsterdam cheque	376	378	376	378
Madrid cheque	830	835	830	835

A. C.

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	FEVEREIRO												
	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28		
Lisboa: Inscripções de assent.	42,70	42,70	42,70	42,70	42,80	42,90	42,90	-	42,75	42,80	42,80	-	-
» coupon ..	42,45	42,40	42,40	42,45	42,45	42,45	42,45	42,45	42,45	42,50	42,50	-	-
Obrig. 4% 1888.....	20.900	21.000	21.000	21.000	-	20.950	20.950	-	-	20.900	-	-	-
» 4% 1890 assent	-	-	-	-	54.000	54.000	54.000	-	-	-	-	-	-
» 4% 1890 coupon	54.000	-	54.100	-	54.000	54.000	54.000	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 % assent	62.800	62.500	62.500	62.500	-	62.000	62.300	-	-	-	62.400	-	-
» 4 1/2 % coupon int ..	62.000	-	62.000	62.000	-	-	62.000	62.500	-	62.100	62.200	-	-
» externo 1.ª série.....	64.200	64.200	64.200	64.200	64.100	-	-	64.200	64.200	-	64.100	-	-
» 3% 1905.....	-	9.350	-	-	9.350	-	9.400	9.350	-	9.400	9.400	-	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	178.000	179.000	179.000	-	179.000	179.000	179.000	179.000	179.000	179.000	179.000	-	-
» » Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » Nac. Ultramarino	-	96.200	-	96.200	93.500	93.300	-	-	93.300	-	93.300	-	-
» » Lisboa & Açores	112.500	112.500	112.900	-	-	-	-	112.600	-	112.600	-	-	-
» Tabacos coupon	103.500	103.600	103.500	103.600	103.600	104.600	103.900	-	104.500	104.600	104.000	-	-
» Comp. Phosphoros..	68.600	68.500	-	-	69.000	69.000	69.000	68.800	-	68.900	68.800	-	-
» » Real	81.300	-	80.500	80.000	-	-	-	-	-	80.800	-	-	-
» » Nacional	-	-	-	-	-	-	-	12.500	-	12.300	-	-	-
Obrig. prediaes 6%	91.500	91.650	91.650	91.500	91.300	91.400	91.500	91.400	-	91.200	91.500	-	-
» » 5%	86.200	86.200	86.200	86.200	86.200	86.200	86.200	86.350	86.100	-	86.200	86.200	-
» C.ª Beira Alta	-	-	38.500	38.600	38.600	-	38.600	38.600	-	38.600	-	-	-
» » Real 3% 1.º grau	-	-	-	-	-	70.200	-	-	-	70.400	-	-	-
» » » 3% 2.º »	58.600	58.500	58.450	-	-	-	58.500	-	58.550	58.500	-	-	-
» » Nacional 1.ª série.	-	74.500	74.400	-	-	-	-	74.200	-	-	-	-	-
» » Atravez d'Africa..	85.000	85.200	85.200	-	-	85.200	-	85.200	-	85.200	-	-	-
Paris: 3% portuguez 1.ª série	69,65	69,60	69,85	69,65	69,85	69,60	-	-	69,85	-	69,60	-	-
Acções Comp. Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	64,75	64,50	64	64	-	63,50	-	-	63	61,50	-	-	-
» Madrid-Zaragoza....	448	449	442	440	446	437	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes	255	255	-	251	-	250	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	375	375	377	375	-	-	374	374	373	374	-	-	-
» » 2.º »	322,25	323	-	322,50	322,50	322,50	322	324	322	323	-	-	-
» » Beira Alta ...	211,50	211,50	218	211	211	211	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	193	190,50	190,50	190,25	190	190	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3% portuguez.....	70	70	70	70	70	70	70	69,87	69,87	69,87	-	-	-
Amsterdam: Obr. Atrav. Africa	-	-	-	-	93,25	-	-	-	-	93,93	-	-	-

Recentas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhos	Período de exploração	1906-1907			1905-1906			Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de		
		de	a	Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	Reis	Reis	
COMPANHIA REAL					Reis		Reis					
Réde Geral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vendas Novas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Coimbra à Louzã	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sul e Sueste.....	110	Fev	597	36.190.142	60.620	573	30.991.120	54.085	152.657.933	126.564.255	26.093.678	-
Minho e Douro	1120	*	26.570.842	44.507	»	30.991.120	54.085	179.228.775	157.555.875	21.678.400	-	-
Beira Alta.....	1521	Jan	258	8.061.721	31.864	253	6.972.476	27.559	22.362.656	18.931.689	3.430.967	-
Nacional — Vizeu, Mi- randella e Bragança.	1521	Jan	185	3.104.660	16.781	105	1.842.475	17.547	8.915.032	5.125.830	3.789.202	-
Guimarães	1120	Dez	34	1.787.34	52.568	34	2.313.345	68.039	97.916.375	96.430.196	1.486.179	-
Porto á P. e Famalicão	131	Dez	64	10.588.481	165.445	64	10.833.362	169.271	154.626.686	148.080.301	6.546.385	-
Norte de Espanha.....	2131	Jan	3681	3.229.64	877.368	Ps.	3.307.282	898	9.222.085	9.250.622	-	Ps.
Madrid — Zaragoza — Alicante	110	Fev	365	2.518.354	689.3650	2.750.431	753	11.001.786	11.213.882	-	-	212.096
Andaluzes	51	1	108	368.263	340.1033	367.366	339	1.868.720	1.855.544	13.176	-	-
Madrid-Caceres e Por- tugal	511	Fev	777	129.415	166	777	141.133	181	854.362	861.583	-	7.221
Zafra a Huelva	1218	*	1238	340	180	61.763	343	418.707	376.298	42.409	-	82.782
				79.575	442	»	64.525	358	498.282	440.820	57.462	-

NOTAS DE VIAGEM

XII

Vichy. — Bourges. — Paris

Para sair de Vichy para o norte, Paris, ha dois caminhos principaes.

O primeiro d'estes, o mais directo é o da rede P.L.M., por Moulins, Nevers, percurso que se faz em 7 horas nos expressos.

O outro é pelas linhas de Paris-Orleans, por Gannat, Montluçon, Orleans; mais longo, obrigado a dois trasbordos, mas que compensa bem estes pequenos inconvenientes porque o trajecto é muito mais interessante. Mesmo, para quem não tiver pressa e quizer visitar o paiz, é este que aconselhamos.

Vae-se a S. Germain des Fossés e d'ahi a Gannat onde ha que trasbordar para o comboio d'Orleans que ali nasce. Mas como o horario dá só 20 minutos para este trasbordo, não fica tempo para almoçar, quando se tenha tomado o comboio das 9 e meia de Vichy. Mesmo que na estação não ha bufete.

Ha, porém, um recurso: Em frente da estação é o hotel de *France et Terminus*, e ahi preparam, numa caixa de cartão, um excellente almoço, por 3 francos, para comermos em transito.

E' muito usado em França o chamado «panier» pequena caixa de cartão com almoço ou jantar, que custa 3 ou 4 francos, segundo o luxo do bufete que o fornece, mas que em geral não prima pela bondade.

Em Gannat não está ainda, ao que parece, organizado esse serviço, o hotel não tem os «paniers» preparados, nem caixas *ad hoc*; serve-se de um cartão qualquer, embrulha o fiambre, o assado, em papeis, junta o pão, o vinho, a agua mineral, o doce, a fruta, os dois pratos e a copo, tudo apressadamente, com muito interesse pelo freguez, muito bom modo e muita fartura.

D'aqui endereçamos aos amaveis hoteleiros o nosso agradecimento pela bella refeição que nos preparam, em cinco minutos.

D'ahi em deante o paiz que atravessamos é accidentado e pittoresco em extremo.

Pontes, viaductos, tunneis, bellos valles e altos penhascos, plantaçao ridente e cheia de vida, minas de curvão, e forjas em labutaçao continua, cidadesinhos modernas, centros industriaes activos e velhos solares acastellados; de tudo se encontra nesta linha que parece feita de propósito para viagens de recreio.

Os comboios rapidos do dia seguem a linha geral, em direcção a Paris, e só os da noite tomam o pequeno desvio que passa em Bourges; mas o passageiro pôde apear-se em S. Florent, e vale-lhe bem o incommodo ir visitar a antiga e interessante capital do Berry.

A hora a que se chega, no verão, 4 da tarde, permite visitar os principaes edificios dos seculos XIII e XVI, como a celebre cathedral gothica, o palacio da justiça, as egrejas, de grande valor historico e artistico, as numerosas casas forradas de ricas esculturas em madeira, como a «casa da Rainha Branca» as vivendas Pelvoysin, Cujas e outras.

Partindo de Bourges pela manhã, cedo, chega-se a Orleans pelas 9 horas, isto é, a tempo de, durante o dia, se ver toda a cidade.

Ella é uma aglomeração de 66.000 habitantes, celebre pelo grande cerco que os inglezes lhe puzeram em 1429, do qual a libertou o heroismo de Joanna d'Arc.

E' por isso que o nome da heroica dama constitue um symbolo em Orleans, uma *scie*, como os franceses dizem, por toda a parte.

Ha praça de Joanna d'Arc, avenida, ruas, alfayates Joanna d'Arc, sapatarias, gravatas, e cremos que até peúgas à Joanna d'Arc.

Estatuas da mesma celebre virgem d'Orleans ha tres, e bem notaveis; o museu tem tambem o nome da corajosa defensora da sua patria cuja historia é uma das mais brilhantes e mais puras revelações do que pôde o amor nacional.

Um passeio na cidade é muito apreciavel, passando-se a ponte sobre o Loire. No mais não tem caracterisco especial e de noute, no verão, nem theatros, nem concertos, nem divertimento algum mais que uns cafés cantantes de infima classe onde nem se deve entrar!

Hoteis, porém, ha-os muito bons e entre elles o *Moderne* é uma casa excellente, toda construida segundo os mais hygienicos processos e do mais moderno estylo.

Fica no principio da rua da Republica, logo em frente da estação do caminho de ferro.

Esta é um edificio vasto, tambem moderno, servindo de *terminus* ao ramal que em Les Aubrés liga a linha geral.

E' aqui que passa o comboio rapido, havendo portanto que trasbordar para elle.

Bello comboio, o expresso desde Tours, que faz o trajecto de Orleans a Paris em duas horas, o que dá a velocidade media de 63 kilometros.

Na primeira metade do percurso a via corre através d'uma planicie seguida, lisa, sem arvores e sem linhas d'água, mas immensa, infinita; é depois que perpassam ante os nossos olhos as notaveis cidades d'Etampes, Savigny e outras até que nos approximamos de Paris e a vista se entretem nessa successão de povoações industriaes e horticolas que rodeiam a grande cidade, e nos feixes de linhas que para todos os lados irradiam desde Juvisi, a bifurcação tornada celebre pelo choque de trens que ali se deu ha cerca de dez annos.

Depois vem o Sena acompanhar-nos; veem as pequenas casinhas agricolas e de operarios, as *villas* dos que, graças ás commodidades dos bilhetes de assignatura dos caminhos de ferro, preferem viver nos arredores da grande cidade; e gradualmente os edificios vão aumentando de importancia, o movimento vae-se acentuando, e a breve trecho eis-nos em Austerlitz, a trocar a locomotiva a vapor que nos rebocava pela electrica, que silenciosamente nos leva por esse sob-Paris até a elegante, a nova, a extraordinariamente bella estação do Quai d'Orsay.

A propósito do Cincoentenario

Synopse dos directores do Caminho de ferro do Leste e Norte

VI

(Continuação)

O serviço de via e obras apenas limitado na parte da linha em exploração a simples reforço de aterros e reconstrucção e reparação de insignificantes obras d'arte estava a cargo de um simples *soit-disant* engenheiro estrangeiro que neste caso do desmoronamento da trincheira de Xabregas julgou estabelecer o seu credito de emerito profissional de importação.

Tendo lido em qualquer noticia de jornal que em um paiz qualquer uma grande barreira de terrenos havia sido desobstruída a tiros d'artilharia, requisitou ao Arsenal do Exercito uma peça e seus municiamentos para o fim de ser empregada em serviço de utilidade publica.

Não tardou em que um canhão montado em sua respectiva carreta e acompanhado por sua guarnição, comandada pelo então tenente Zacharias de Sá, ha poucos annos falecido no posto de general de divisão, e composta de um sargento e praças correspondentes, espatasse a população, rodando apressadamente do quartel até Xabregas.

Tendo o commandante d'artilharia, o general Barreiros, desejado assistir aos resultados da applicação efectiva da sua arma, dirigiu-se ao local em que a experientia devia ter lugar.

Colocada a peça sobre o aterro da Samaritana e devidamente carregada a polvora e cartuxo embalado,

feita a pontaria pelo sargento, disparou o primeiro tiro, indo a bala enterrar-se num bloco de grés sem produzir o menor deslocamento.

«Faça pontaria mais alta»—ordenou o general ao sargento.

Novo carregamento—nova pontaria do sargento—segundo tiro ribombando pelo espaço e, apesar da bala ir enterrar-se um pouco superior à primeira, obteve igual resultado, nullo.

O general, censurando a pouca aptidão do sargento, cavalgou a carreta, ordenou a elevação e abaixamento da bocca do canhão e ordenou que fosse disparado o tiro.

A essa nova prova a bala partiu por sobre a estrada do Grillo e um terror do que d'ali podia resultar assaltou os assistentes profanos, mas não fez desanimar o corajoso general, que por mais uma vez deu ordem para ser carregada a peça.

Nova pontaria do general e nova trajectoria da bala para além do Grillo em direcção ao Beato.

Por felicidade, a esse tempo chegavam apressadamente a Xabregas o engenheiro director D. Eusebio Page e o engenheiro em chefe João Evangelista, que, vendo o triste espetáculo a que ridiculamente se estava procedendo, tomaram das mãos dos operários pás e picaretas e, escalando os monticulos de terra desmoronada, começaram a derrubá-los, no que foram seguidos por todos os operários presentes, e assim se provou a perigosa inconveniencia até aliposta em prática.

A este tempo a população do Beato, em alarme, corria ao cume da trincheira, distinguindo-se entre todos um cosinheiro ataviado, de seu avental e barrete brancos da profissão, e que gesticulava e imprecava contra quem, sem aviso prévio, procedia ao bombardeamento de uma povoação pacífica.

Este cosinheiro, que julgamos ainda vive, estava nesse tempo ao serviço do sr. Constant Burnay, ainda actualmente com vigorosa saúde, e achando-se no desempenho do seu cargo, temperando um guizado em caçarola sobre o fogão, foi surpreendido pela descida de uma bala, que, com escombros da chaminé, lhe veio trazer tempero inoportuno ao apurado guizado.

Fugindo espavorido para o jardim, ali lhe veio cair aos pés nova bala, e, sem saber da causa d'este inesperado canhoneio, foi à trincheira de Xabregas com os demais habitantes do Beato amaldiçoar os que assim abusavam da paz do povo sem prevenção de declaração de hostilidades.

O infeliz auctor d'este burlesco sucesso, de que a Providencia miraculosamente evitou os resultados fúnebres que podia ter occasionado, foi substituído no logar de encarregado do serviço de via e obras na parte da linha em exploração pelo engenheiro Ch. Pezerat, antigo engenheiro dos estudos primitivos.

A desobstrução dos terrenos desmoronados foi dada de empreitada a José de Santa Rita Vieira, que, depois de completar o aterro do molhe no Poço do Bispo, veio alargar o aterro junto à estação do Caes dos Soldados, dando assim verdade de applicação ao dictado de que «há males que veem por bem».

Um novo incidente cómico veio suceder ao do bombardeamento.

A fiscalização do governo, julgando de grande perigo para os trabalhadores do desaterro das terras desmoronadas e que a cada momento desabavam parcialmente, só auctorizou para esse serviço trabalhadores de cor preta!!!

O empreiteiro teve efectivamente que contratar um partido de pretos, que, deshabitados d'estes trabalhos e insubmissos, lhe causavam enorme prejuízo.

Reconhecido o ridículo da exigência, foi auctorizado o emprego de operários brancos, e se o alargamento do aterro do Caes dos Soldados foi uma grande vantagem obtida do prejuízo causado pelos desmoronamentos da trincheira de Xabregas, não menos vantajosa foi para o empreiteiro, que, do desaterro do desabamento e aterro da estação, ganhou importante fortuna, de que pouco aproveitou porque cedo a morte lhe veio obstar ao goso.

Não se limitou a este desastre os que sobrevieram na

construção da Empresa Salamanca e que causaram uma perda de vidas e amarguras inherentes às desgraças que não é possível evitar em trabalhos tão avultados e que exigem afrontar tantos perigos que nem sempre podem ser vencidos.

*

D. José de Salamanca era por carácter e temperamento das mais pomposas exigências não só na sua vida particular mas em tudo em que tivesse ingerencia e de que teve em resultado a quasi penuria em que acabou seus dias.

A instalação da Empresa no palacio Palmella ao Calhariz em que o director Eusebio Page recebia as pessoas mais cotadas na política, na finança e na sociedade elegante do paiz tiveram mais de uma vez occasião de patentear o fausto e bom gosto de seus habitantes em brilhantes soirées de que a irmã do director D. Adela ainda então solteira e na sua ausencia Madame Grol Pombo Archer faziam as honras da casa para a recepção das senhoras.

Além d'estas festas solemnes eram frequentes as reuniões de homens que ou nos quartos particulares do palacio ou no camarote, outrora Farrobo e posteriormente d'El-Rei D. Fernando concorriam a abrilhantar a residencia do representante de Salamanca.

Tendo o então ajudante d'engenheiro Correia de Barros, actualmente notabilidade política no Porto, composto um drama que fez representar no Theatro D. Maria e em que a saudosa actriz Manuela Rei desempenhava o principal papel, a direcção da Empresa concorreu com toda a sua influencia para dar à primeira representação da peça do seu agente uma concorrência da parte mais selecta da capital e preparar uma ovacão estrondosa que de certo dura na recordação do auctor do drama a quem no palco foi oferecida uma famosa coroa de flores artificiais com uma amavel dedicatória de seus camaradas, por uma comissão composta dos mais velhos empregados superiores da Empresa.

Por occasião de um fatal desastre sofrido pelas tropas portuguezas em Loja, territorio d'Africa, pertencente ao governo d'Angola, a Empresa Salamanca levou a effeito uma recita no Theatro D. Maria, para o seu producto ser aplicado em favor das victimas do desastre. Nessa recita tomaram parte membros da primeira sociedade nacional e estrangeira, nessa época em Lisboa como eram Madame Kattakaje esposa do secretario da legação da Russia, Madame Ortega esposa do consul de Portugal em Madrid, ambas no explendor de formosura e mocidade e tendo pela ultima vez o conde de Farrobo cantado a aria do Elixir d'Amer que foi o seu favorito papel nas suas tão afamadas recitas do Theatro das Laranjeiras.

O valioso producto d'essa recita foi de grande auxilio para as familias dos que na desesa da nossa bandeira perderam as vidas nos serões africanos.

Como distracção aos arduos trabalhos em que empregavam toda a sua dedicação, os empregados superiores da Empresa eram convidados a reunir-se frequentemente em jantares oferecidos pela direcção, findos os quaes, João Evangelista, Carlos Pezzerat, D. Ricardo Peyroteu, engenheiros, em pleno vigor de mocidade e jovialidade, esquecendo por momentos a canecira de seus trabalhos recordavam em expansão de alegria as scenas de seus tempos de estudantes nas escolas de Paris.

Ninguem diria, quando no dia seguinte aquelles rapazes folgazões da vespera retomavam seus cargos e nelles desempenhavam com a maxima seriedade os mais difíceis trabalhos profissionaes serem os mesmos ha pouco tão despreocupados e agora tão laboriosos.

Mas nem sempre de folguedos foi para a direcção da Empresa e seus principaes agentes, o tempo da construção das linhas ferreas de E. e N.

Amarguras bem pungentes vieram, por vezes perturbar a alegria dos que em rapida successão de trabalhos afanosos, viam, com justo desvanecimento e gloria, progredir a execução tão ambicionada do principal empreendimento da futura riqueza do paiz, para a qual contribuiam com toda a força da sua dedicação e esforços.

(Continua)

Publicações recebidas

Associação dos Empregados no Commercio de Lisboa.—Recebemos o relatorio da gerencia d'esta Associação, relativo ao anno findo.

Por elle se vê que a receita total foi de 34.208\$745 réis, accusando sobre o anno de 1905 um aumento de réis 953\$350. A despesa foi de 20.539\$640 réis; mais 1.971\$455 réis que no anno anterior.

Em subsídios aos associados por desemprego, doença e inabilitade, distribuiu 14.625\$095 réis. Os valores capitalizados da Associação attingem hoje a cifra approximada de duzentos contos.

Tracção electrica

Lisboa

Foi concedida à Companhia Carris de Ferro auctorização para construir e explorar uma linha de tracção electrica, prolongamento da linha do Dafundo, até Paço d'Arcos.

Braga

Foi aberto concurso, que finda a 15 de abril, para a concessão da viação por tracção electrica na cidade e concelho de Braga.

Espanha

Noticiámos aqui ha já tempo que se tratava de construir em Maiorca uma linha ferrea ligando Las Palmas com Soller, atravessando a ilha.

Varias teem sido as propostas apresentadas, mas apesar da linha não ter a extensão de vinte e sete kilometros, as despesas a fazer são de tal ordem que nunca esta linha passou de projecto.

Agora, uma Companhia francesa pensa em estabelecer um serviço de tremvias electricos de Las Palmas a La Catala, bem como em Terreno e Porto Pi, logares muito frequentados pelos naturaes e estrangeiros que visitam a ilha.

Uma outra linha será depois montada, ligando Las Palmas a Luchmaior, villa importante que fica a seis leguas da capital.

Constituiu-se uma Companhia para construir e explorar uma linha electrica entre Robade e Ribadeo, na província de Lugo.

Italia

A sub-comissão encarregada de apresentar os trabalhos definitivos para o projecto da linha electrica de Gressio a Oneglia desempenhou-se já do seu encargo. Os traços principaes do projecto são os seguintes: A extensão da linha é de 50.578 kilometros; destes, 9.100 correm em plano horizontal ou com inclinação inferior a 2%; 21.056 kilometros correm em plano cuja inclinação oscilla entre 2 e 14%; os 20.422 restantes correm em plano oscillando entre 14 e 16% de inclinação.

O ponto mais elevado da linha fica a 593 metros de cota; o prazo minimo para a construção é de cinco annos; a despesa é orçada em cincoenta e seis milhões de liras.

Suissa

Foi pedida ao Conselho Federal a concessão de uma linha ferrea de Zermatt ao Matterhorn.

O projecto divide-se em duas secções: uma de Zermatt à cabana do Matterhorn, pelo valle de Zmuth e Lago Negro, passando o Hornli em tunel; a outra, funicular, até o cume do Matterhorn.

A estação ficará vinte metros abaixo do ponto mais elevado da montanha e 4.475 acima do nível do mar.

A despesa, trabalhos e material circulante, está orçada em dez milhões de francos.

O trajecto far-se-ha em uma hora e trinta e cinco minutos, sendo o preço cincoenta francos.

Hoje gasta-se vinte e quatro horas para fazer a excursão, ida e volta, e o preço fica por cento e oitenta francos.

Argentina

O respectivo ministro já estabeleceu as condições a que ha de obedecer a linha de tremvias electricos que partindo de La Plata termina em Avellaneda, limite da capital federal.

LINHAS PORTUGUEZAS

Valle do Vouga.—Nos ultimos dias do mez findo começaram na villa da Feira os trabalhos de reconhecimento e nivelamento para o troço d'esta linha.

Os povos interessados estão tratando de conseguir que esta linha seja prolongada até Mangualde e Gouveia.

Mossamedes. Como já tenham sido aprovadas as tarifas respectivas, espera-se que em breve seja inaugurado o serviço regular na parte da linha já construída, que mede sessenta kilometros.

Dragagem.—Mandou-se proceder á dragagem em frente dos caes da estação da Alfandega do Porto, sendo esse trabalho feito pela junta das obras da barra a expensas da Administração dos caminhos de ferro do Estado.

Pontes girantes.—Foi adquirida uma ponte girante para inversão de locomotivas na estação das Pedras Salgadas e mandadas acrescentar sucessivamente algumas do Sul e Sueste em que não cabem as machinas Compound.

Estação de Arraiolos.—Foi mandado colocar alpendre metallico nesta estação. O troço d'Evora a Arraiolos deve abrir á exploração em 1 de abril.

Rapido Porto-Medina.—Foi concedida a paragem de um minuto dos comboios rapidos Porto-Medina na estação do Pocinho.

Ramal de Aldegallega.—Está affecto ao Conselho Superior de Obras Publicas o processo do inquerito administrativo para classificação do ramal do Pinhal Novo a Aldegallega.

Apeadeiro de Meinedo—Foram estabelecidos bilhetes de ida e volta entre este apeadeiro da linha do Douro e as estações do Porto e Campanhã.

Portimão a Lagos.—Está concluído o projecto d'este troço do ramal de Portimão devendo dar entrada brevemente no Conselho Superior de Obras Publicas. Mede 20 km. e está orçado em 550 contos, avultando nesta verba a ponte em Portimão. Oportunamente daremos noticia do traçado.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Uma casa francesa fez propostas á Deputação provincial de Alava para a construção de uma rede de caminhos de ferro compreendendo os traçados de Vitoria a Bilbau por Ochondiano, de Vitoria a Martires por Salinas, de Logroño a Vitoria, Laguardia de Irun a Pamplona, de Logroño a Pamplona por Estella, e de Estella a Vitoria.

O governo foi auctorizado a outorgar a concessão da linha ferrea económica de Puertollano a Carolina.

Foi prorrogado por mais tres annos o prazo para a construção da linha ferrea económica de Villena a Alcoy e Yecla.

Por decreto de fevereiro ultimo foi o governo auctorizado a fazer a concessão de uma linha ferrea de via reduzida de Granada a Motril, por Orgiva, e d'aqui a Sobrás.

Está projectado o prolongamento da linha de Guadix a Baza até Huescar.

Os proprietários da zona favorecida com este projecto oferecem gratuitamente os terrenos necessários para a construção da linha.

FRANÇA

O aumento progressivo do tráfego na linha de Bordéus a Hendaya, entre este último ponto e Biarritz, levou a Companhia do Midi a montar uma segunda via neste troço.

O trabalho para o assentamento da linha apresenta grandes dificuldades técnicas, principalmente por causa das modificações a introduzir nos túneis de Negréne e Redoutes.

A Companhia, apesar disso, espera que os trabalhos no troço de S. Jean de Luz a Hendaya estejam terminados no próximo verão, ficando terminados até Biarritz em julho do ano futuro.

Constituiu-se uma companhia com o capital de dois milhões de francos, para construir e explorar uma linha ferrea de Martigny a Orsières, sendo esta o primeiro troço d'uma grande linha internacional que se denominará Grande S. Bernardo.

SUISSA

O Conselho Federal começou os estudos para administração pelo Estado da rede ferroviária do Gothardo, que nos termos da lei deve passar a ser propriedade do Estado no primeiro de maio de 1909.

ARGENTINA

Foi apresentada ao governo uma proposta para a construção de uma linha ferrea que, partindo de Rosario de Lima, a poucos quilómetros da cidade de Salta, termine na cordilheira dos Alpes.

Esta linha deve ir entroncar com a linha chilena, em estudos, que parte de Antofagasta, passa pelas nitreras em exploração na província do mesmo nome, e termina na fronteira argentina.

Assim ficarão ligadas as províncias do norte da república Argentina com o porto chileno de Antofagasta.

O caminho de ferro do Sul pôz em serviço umas novas carroagens de luxo, recentemente recebidas, que podem rivalizar em conforto e riqueza com as melhores carroagens de todas as linhas.

Cada carroagem divide-se em três salões, cada um destes com as respectivas dependências. É um salão grande para fumadores, com capacidade para vinte passageiros; um salão mais pequeno, com capacidade para seis passageiros; e outro ainda mais pequeno, reservado para senhoras, tendo apenas quatro lugares.

Nos dois primeiros salões os assentos são formados por confortáveis poltronas girando em torno d'um eixo central forrados de marroquim azul escuro; no último, que mais parece um boudoir, ha um sofa e duas poltronas.

Notas varias

Uma construção americana. A Companhia Singer, procurando aumentar a capacidade das suas instalações e não podendo fazê-lo em largura nem em comprimento, resolveu fazê-lo em altura.

A Companhia está instalada no ponto mais denso da população da cidade baixa.

O novo edifício que vai construir ao centro das antigas instalações é uma espécie de torre, pois que tem por base um quadrado de 18,8 metros, e a altura de 186.

Este edifício extravagante terá quarenta e um andares ficando com a superfície, apesar da sua diminuta base, de cem hectares e quarenta e seis acres.

A Companhia tenciona alojar ali seis mil pessoas.

A maior locomotiva do mundo. — É a que recentemente mandou construir a Companhia do caminho de ferro de Erié, para fazer serviço entre Nova York e Chicago.

Desenvolve a velocidade de 161 quilómetros à hora.

O *Railway News*, publicação londrina dedicada exclusivamente a assuntos ferroviários, reproduz no seu último número uma photographia d'aquele monstro de ferro, sobre o qual se agrupam nada menos de cento e cincuenta homens. Por isto se pode fazer ideia das dimensões gigantescas da locomotiva.

As locomotivas russas. — Parece que uma das causas que impossibilitam os caminhos de ferro russos de fazer face às necessidades do tráfego é a idade das suas locomotivas.

Das 14.326 máquinas que possue, 6.919 contam vinte e quatro a quarenta e seis anos de serviço. Por muito bem conservadas que tenham sido, máquinas construídas há tanto tempo não satisfazem às necessidades de hoje.

Escolas de línguas. — Os caminhos de ferro do Estado do Gran Ducado de Baden vão estabelecer escolas especiais unicas e exclusivamente para os seus empregados aprenderem inglez e francez e especialmente para os que recebem e despacham bagagens, revisores, condutores e chefes de estações.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses Fornecimento de vinho

No dia 2 de março, pelas 3 horas da tarde, no edifício de Santa Apolonia, 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 armazéns de viveiros da Caixa de Socorros.

As propostas, que serão formuladas na conformidade do modelo fornecido pela Caixa de Socorros, deverão todas conter a cláusula expressa, de que o proponente conhece e se sujeita às 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 20.000 réis, efectuado na mesma caixa, ou em alguma das estações de caminho de ferro, à 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 à delegação da Caixa de Socorros, e ter no sobre o designação de: «Proposta para o fornecimento de vinho aos armazéns de viveiros».

Lisboa, 8 de fevereiro de 1907.

Fornecimento de massaroquinha

No dia 4 de março, 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 10.000 kilos de massaroquinha d'algodão de côn.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazéns (edifício da estação de Santa Apolonia) 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 do Rocio — Lisboa, 11 de fevereiro de 1907.

Fornecimento de óleo de linhaça

No dia 11 de março de 1907, pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 13.000 kilos de óleo de linhaça.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazéns (edifício da estação de Santa Apolonia) 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, 16 de fevereiro de 1907.

Fornecimento de tecidos diversos

No dia 11 de março, pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de tecidos diversos.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazéns (edifício da estação de Santa Apolonia) 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, 18 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 Viscaya.** — Todo o conforto cosinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacharra-Mendi. — Proprietário, Felix Nuñez & Comp.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MAFRA **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. Bellas accommodações desde 1.000 réis por dia a 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'Italia.** — De 1.º ordem construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinha e serviço à francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Proprietário. — Petracchi Felice.

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

PORTALEGRE **Hotel Caraça.** — O principal da cidade e um dos melhores da província. Serviço bom e 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 Boîte aux lettres — Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

PORTO **Hotel Continental.** — Rua Entreparedes (Frente à Baixa). Serviço de 1.º 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 razoavel. — Propr., Serafim Pereira.

SETUBAL **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diária 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 AUTOMÁTICOS, para folhas de livros, recibos, talões, etc., marcando cada numero uma, duas, tres ou quatro vezes — caracteres em aço duro.

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

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta Redacção.

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

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
9-45 m.	9-29 m.	9-40 m.
9-35 m.	9-42 m.	10-10 m.
4-0 t.	4-14 t.	4-23 t.
5-40 t.	5-54 t.	6-20 t.
11-25 n.	11-39 n.	12-0 n.
Mais os do Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e i.		12-15 n.

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
5-30 m.	6-5 m.	5-20 m.
7-0 m.	7-28 m.	7-25 m.
7-40 m.	8-43 m.	8-45 m.
10-10 m.	10-38 m.	8-59 m.
11-30 m.	11-53 n.	10-50 m.
1-0 t.	1-28 t.	12-10 t.
2-30 t.	2-58 t.	12-26 t.
4-52 t.	5-20 t.	4-40 t.
5-24 t.	5-96 t.	5-31 t.
7-0 t.	7-28 t.	7-40 t.
8-30 n.	8-53 n.	9-10 n.
10-0 n.	10-28 n.	10-40 n.
12-20 n.	1-5 n.	11-6 n.
Mais os de Cascaes, excepto os a		—

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
6-15 m.	7-15 m.	6-0 m.
8-10 m.	9-3 m.	8-5 m.
a 9-40 m.	a 9-46 m.	a 8-36 m.
9-45 m.	10-38 m.	9-15 m.
10-40 m.	11-16 m.	10-32 m.
10-45 m.	11-52 m.	10-50 m.
12-15 t.	1-22 t.	11-26 m.
a 1-40 t.	2-16 t.	12-15 t.
a 4-45 t.	2-52 t.	2-34 t.
a 3-10 t.	3-46 t.	2-26 t.
3-15 t.	4-15 t.	3-15 t.
a 4-40 t.	5-16 t.	3-36 t.
4-17 t.	5-47 t.	4-28 t.
5-20 t.	6-10 t.	5-26 t.
a 6-10 t.	6-46 t.	6-15 t.
6-15 t.	7-23 t.	6-56 t.
a 7-40 t.	8-16 n.	7-5 t.
7-45 t.	8-52 n.	8-0 n.
9-25 n.	10-22 n.	9-4 n.
10-40 n.	11-16 n.	10-24 n.
10-45 n.	11-51 n.	10-32 n.
12-25 n.	1-15 n.	11-51 n.
Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio
1-35 m.	10-6 m.	10-36 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-34 t.
1-46 t.	2-17 t.	2-33 t.
3-50 t.	4-21 t.	4-35 t.
7-11 t.	7-42 t.	8-33 n.
9-50 n.	10-21 n.	9-3 n.
Mais os do Cintra, excepto os a.		11-50 n.

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

Lisboa-Rocio	Figueira	Lisboa-Rocio
7-10 m.	c 9-40 m.	p 9-5 m.
8-15 m.	8-59 m.	10-24 m.
9-51 m.	9-40 m.	11-14 m.
10-5 m.	10-35 m.	11-31 m.
11-30 m.	11-29 m.	12-15 t.
1-29 t.	12-14 t.	12-30 t.
3-11 t.	3-55 t.	3-30 t.
4-45 t.	4-29 t.	5-23 t.
5-40 t.	5-24 t.	6-29 t.
6-42 t.	7-26 t.	7-7 t.
8-5 n.	8-49 n.	7-55 t.
9-42 n.	10-26 n.	9-27 n.
Mais os		11-37 n.

Lisboa-Rocio Povoa Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
12-30 t.	1-28 t.	7-32 m.	8-30 m.
10-30 n.	11-28 t.	9-27 t.	3-25 t.

Lisboa-Rocio	V. Franca	Lisboa-Rocio
4-30 t.	5-39 t.	c 5-27 m.
p 4-35 t.	c 5-39 t.	p 6-34 m.
6-5 t.	7-26 t.	5-27 m.
12-30 n.	4-53 n.	6-50 m.

Lisboa-Rocio	Setil	Lisboa-Rocio
6-50 m.	8-24 m.	7-16 m.
8-39 m.	10-31 m.	8-15 m.
3-50 t.	7-5 t.	9-14 n.

Entroncamento Lisboa-R.

	10-0 m.	12-57 t.
Setil	Vendas Novas	Setil

4-59 m.	8-11 m.	4-5 m.	7-8 m.
8-39 m.	10-31 m.	4-15 m.	2-20 t.
3-50 t.	7-5 t.	7-36 t.	9-14 n.

Entroncamento Lisboa-R.

	10-0 m.	12-57 t.
Lisboa-Rocio	Porto	Lisboa-Rocio

8-5 m.	7-1 t.	6-35 m.	4-58 t.

<tbl_r cells="



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 5 de Março sairá o paquete **Danube** para
S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Occidental, vap portuguez **Am-
baca**. Sairá a 7 de março. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1.º



Africa Oriental, vapor portuguez **Lusi-
tania**. Sairá a 1 de março. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1.º



Africa Oriental (via Suez), vapor alemão **Prinzessin**. Sairá a 11 de março. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Corrientes**. Sairá a 25 de março. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



Barcelona, Cette e Marselha, vapor frances **Saint Barnabé**. Sairá a 8 de março. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Barcelona, Cette e Marselha, vapor frances **Saint Thomas**. Sairá a 17 de março. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Bolonha e Hamburgo, vapor alemão **Bol-
onha Russie**. Sairá a 6 de março. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Bordeos, vapor frances **Chili**. Sairá a 15 de março. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.º



Buenos Aires (directo), vap. allem. **Cap-
Ortegal**. Sairá a 6 de março. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Cabo Verde e Guiné, vap portuguez **Gu-
iné**. Sairá a 4 de março. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El Rei, 85, 1.º



Cherburgo, Southampton e Londres, vapor inglez **Clyde**. Sairá a 7 de março. Agentes, James Rawes & C.º, Rua de El-Rei, 31, 1.º



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Orion**. Sairá a 7 ou 8 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. frances **Cor-
dillère**. Sairá a 4 de março. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.º



Glasgow (directo), vapor inglez **Baron
Kelvin**. Espera-se de 9 a 11 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



Hamburg (directo), vapor alemão **Ca-
nadia**. Sairá a 8 de março. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Hamburg, vapor alemão **Asuncion**. Sairá a 11 de março. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Havre e Hamburgo (via Vigo), vapor alemão **Rio Grande**. Sairá a 7 de março. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Iquitos, vapor inglez **Huascar**. Sairá a 1 de março. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



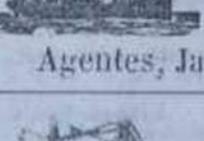
Liverpool, vapor inglez **Clement**. Sairá a 11 de março. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Madeira, Pará e Manaus, vap. inglez **Obi-
dense**. Sairá a 7 de março. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Amazon**. Sairá a 11 de março. Agentes, James Rawes & C.º, Rua de El Rei, 31, 1.º



Madeira, Pará e Manaus, vapor inglez **Je-
rome**. Sairá a 17 de março. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Montevideo, Buenos Aires e Rosario, vapor alemão **Sevilla**. Sairá a 7 de março. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Pará e Manaus (via Madeira), vapor alemão **La Plata**. Sairá a 2 de março. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Pará, Maranhão, Ceará e Paruahyba, vap. alemão **Rio Negro**. Sairá a 13 de março. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Pernambuco, Cabedello e Natal, vapor inglez **Navigator**. Espera-se a 8 de março. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Petropoli**. Sairá a 13 de março. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



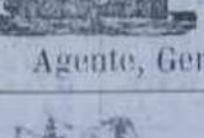
Rotterdam e Hamburgo, vap. alem. **Cor-
io**. Sairá a 25 de março. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St. Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flores, vap portuguez **Funchal**. Sairá a 5 de março. Agente, Germano S. Arnand, Caes do Sodré, 84, 2.º



Southampton, Bolonha e Hamburgo, vapor alemão **Cap Vilano**. Sairá a 8 de março. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orita**. Sairá a 6 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º

AVISO AO PUBLICO

AMPLIAÇÃO DA TARIFA ESPECIAL P. N.º 11 DE PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 1 de Março de 1907, a tarifa especial P. N.º 11 de pequena velocidade, em vigor desde 5 de Agosto de 1904, para transporte de varias mercadorias entre estações das duas rôdes, é ampliada, pelos preços do grupo Tunes a Fuseta ou Portimão, ás estações de Luz, Tavira, Conceição, Cacella, Castro Marim e Villa Real de Santo Antonio, com a seguinte repartição:

Das estações abaixo ás de Aveiro a Porto-Campanhã ou vice-versa	1.ª Serie			2.ª Serie			3.ª Serie			4.ª Serie			6.ª Serie			7.ª Serie		
	S. S.	C. R.	Total	S. S.	C. R.	Total	S. S.	C. R.	Total	S. S.	C. R.	Total	S. S.	C. R.	Total	S. S.	C. R.	Total
Luz a Villa Real de Santo Antonio	25940	25990	55900	25565	25635	55200	25465	25535	55000	25220	25280	45500	15970	25030	45000	15825	15875	35700
Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa																		
Luz a Villa Real de Santo Antonio	15825	15875	35700	8.ª Serie			9.ª Serie			Aveiro a Porto Campanhã			Caldas á Figueira da Foz			Pampilhosa		
	S. S.	C. R.	Total	S. S.	C. R.	Total	S. S.	C. R.	Total	S. S.	C. R.	Total	S. S.	C. R.	Total	S. S.	C. R.	Total
Luz a Villa Real de Santo Antonio	15825	15875	35700	15500	25000	35500	15650	15860	35540									

E' igualmente ampliada a 7.ª serie d'esta tarifa, nas procedencias ou destinos de Tunes a Portimão ou a Villa Real de Santo Antonio, ás estações de Caldas da Rainha a Figueira da Foz, pelo preço estabelecido para o grupo de Tunes a Fuseta ou Portimão e com a seguinte repartição:

Das estações abaixo ás de Caldas da Rainha a Figueira da Foz ou vice-versa	Preços		
	S. S.	C. R.	Total
Tunes a Fuseta ou Portimão	15945	15785	35700
Luz a Villa Real de Santo Antonio	25020	15680	35700

Outrosim é ampliada a tarifa ás estações de Estremoz, Borba e Villa Viçosa pelos preços seguintes:

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	5.ª Serie			6.ª Serie			8.ª Serie			9.ª Serie			Aveiro a Porto-Campanhã			C. da Rainha a Figueira		
	Aveiro a Porto-Campanhã						Aveiro a Porto-Campanhã						Pampilhosa			C. da Rainha a Figueira		
	S. S.	C. R.	Total	S. S.	C. R.	Total	S. S.	C. R.	Total	S. S.	C. R.	Total	S. S.	C. R.	Total	S. S.	C. R.	Total
Estremoz	15375	45025	55400	15045	25985	45000	845	25385	35200	900	25100	35000	740	15960	25700			
Borba	15475	35925	55400	15090	25940	45000	875	25325	35200	900	25100	35000	740	15960	25700			
Villa Viçosa	15505	35895	55400	15115	25885	45000	895	25305	35200	900	25100	35000	740	15960	25700			

Os preços primitivamente estabelecidos na tarifa para a estação de **Estremoz** correspondem á estação de **Ameixial**, nome por que passou a ser designada a antiga estação.

Fica pelo presente substituido, para todos os efeitos, o Aviso ao Publico B. 1363 de 17 de Setembro de 1904.

Lisboa, 20 de Fevereiro de 1907.

O Director Geral da Companhia
A. LEPROUX