

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario-director-editor

REDACITOR PRINCIPAL

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

Redacção e administração

TELEPHONE N.º 27

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

Endereço telegraphico: Camiferro

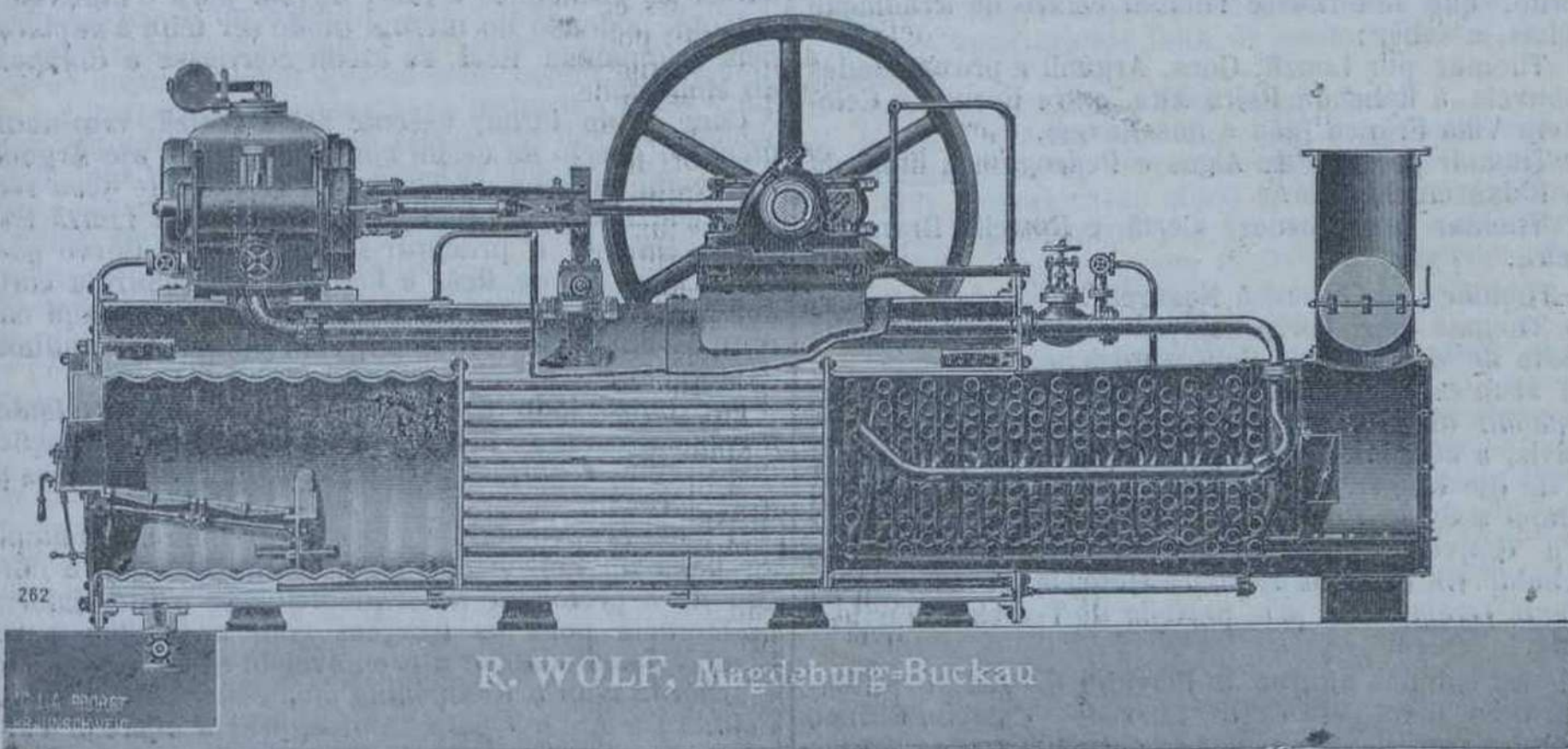
ANNEXO D'ESTE NUMERO

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

SUMMARIO

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

AS SEMIFIXAS E LOCOMOVEIS DE VAPOR SATURADO E REAQUECIDO DE R. WOLF, MAGDEBURGO-BUCKAU, (illustrado)	70
A LINHA DO ALTO MINHO	70
UM INVENTO PORTUGUEZ	70
OS CAMINHOS DE FERRO DA ASIA ORIENTAL	70
PARTE FINANCEIRA—Boletim Commercial e Financeiro—Cotações nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	72 e 73
NOTAS DE VIAGEM—XII—Vichy—Bourges—Paris.....	74
A PROPOSITO DO CINCOCENTENARIO (Continuação).....	74
PUBLICACOES RECEBIDAS.	76
TRACÇÃO ELECTRICA	76
LINHAS PORTUGUEZAS—Valle do Vouga—Mossamedes—Dragagem — Pontes girantes—Estação de Arraiolos — Rapido Porto Medina — Ramal de Aldegallega—Apeadeiro de Meinedo — Portimão a Lagos	76
LINHAS ESTRANGEIRAS—Espanha—França—Suissa—Argentina.....	76
NOTAS VARIAS.	77
ARREMATACOES	77
AGENDA DO VIAJANTE.....	78
HORARIO DOS COMBOIOS	79
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	80



Seção longitudinal de uma semifixa Compound de vapor reauecido, privilegiada, com reauecimento simples (Vidê artigo, pag. 70)

Na zona do centro

Effectuou-se ha dias um comicio 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 affecto ao exame do Conselho Superior de Obras Publicas o plano das linhas complementares da rede do centro, elaborado por uma comissão technica e pela mesma sujeito a inquerito. Não virão, pois, fóra de proposito algumas considerações sobre a questão.

O engenheiro illustre que entre nós mais largo alcance e segurança de vistas manifestou no que respeita a directrizes 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 ali 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 sufficiente zona tributaria á de Oeste, servindo Thomar e o visinho valle do Zézere, prestando-se á derivação de ramaes economicos, seus afluentes, seguiu por Soure e Pomal com sensível alongamento em relação áquelle traçado.

Esse erro, se assim lhe podemos chamar, teve por consequencia 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 tributaria 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 es-treitamento das malhas da rede ferroviaria terá por consequencia forçosa desvios de trafego.

Também não foi feliz a escolha da directriz da linha de Santa Comba a Vizeu. Quando foi resolvida a sua construção 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 construía, mais valera ligar Vizeu com a linha da Beira por Mangualde, embora se alongasse um pouco o percurso para Lisboa e também para o Porto. Encurtava-se, porém, para o lado da Guarda, reduzía-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 construção pouco se demorará depois de concluída a linha do Vouga. Demais a linha de Santa Comba a Vizeu faz com a da Beira um angulo tão agudo que tem 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 submettido 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 Alcária.

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 derivaria 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 Penamacôr.

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 occupar 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 fáceis as relações, determinarão um incremento de trafego que poderia compensar, no todo ou em parte, desvios inevitáveis.

Ninguém pôde contestar a utilidade de uma linha economica 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 também não pôde ser considerada parallela á da Beira Alta uma linha de Mangualde por proximidades de Gouveia, Ceia, Arganil e Thomar ao Entroncamento, como também o não é á linha do Norte.

Egualmente 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 Taboas 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 construção encontrará difficuldades, embora se adoptem limites adequados de raios de curvas e de inclinações.

O erro praticado (outro ainda!) da construção da linha da Louzã de via larga creará difficuldades 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 commum, 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 difficuldades 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 construção 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, também 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.

J. Fernando de Souza.

Construcção de hoteis

Não é só com propostas de lei originaes e ineditas que se assignala o prestimo de uma individualidade politica, 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 tambem muito merito, 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 á camara dos senhores deputados pelo illustre ministro da fazenda, um trabalhador sem alardes.

A proposta confere ao governo os poderes necessarios, para conceder, a quem construir no reino e ilhas adjacentes edificios proprios para hoteis, importantes isenções de contribuições, de impostos e de direitos de importação de mobiliario, que essas construcções satisficam a diversas condições, e sendo ouvida a Sociedade Propaganda de Portugal sobre o programma dos projectos, installação do edificio, etc.

Não regateamos o nosso applauso ás linhas geraes da proposta, que tem por fim influir na construcção de alojamentos em que os viajantes, acostumados ao luxo, á 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 difficuldades 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 taes edificios se não construísem, nada havia a cobrar. De forma que o Estado é quem mais ganha definitivamente, porque no fim do praso de concessão cessa o favor e porque assim, pelo convite tacitamente feito, obtivesse materia collectavel, creando-a primeiramente.

A proposta consigna a isenção de direitos para o mobiliario, 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 mobiliario, e accrescenta que ella não está em condições de fornecer os estabelecimentos de luxo. Não concordamos.

A industria portugueza póde perfeitamente fornecer esse mobiliario, o que não póde é fornecê-lo por preço razoavel. Tanto no Porto como em Lisboa trabalha-se excellentemente em mobílias. Ha tambem optimos estofores.

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

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

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

O que, a nosso vêr, deveria servir de distincção era a natureza da mobilia e não o numero de quartos a mobilar, até porque será justamente para os hoteis com menos quartos que mais se precise de mobiliario 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 fins que se visam, deixar essa concessão dependente do tipo do mobiliario 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 rigido de mais.

Nos grandes centros os logares mais proprios 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 tambem o numero de aposentos exigido nos hoteis da provincia?

Antes queriamos que a Junta consultiva de obras publicas 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, insufficientes, e mais proprias para afugentar o viajante do que para o attrair.

Nas hospedarias da provincia, quem, pelo desempenho das suas obrigações profissionais, tem de as frequentar, sabe que ha geralmente mesa abundante, surperabundante 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 ornarn com o nome pomposo de hospedagem com taboetas e grandes letras, outras, para fugirem, sem fundamento legitimo, á contribuição industrial, dizem-se *casas particulares*.

E' indispensavel sanear isso tudo.

Alliviem-se de contribuição, pesada de mais, em terras de importancia secundaria fazendo-lhes só pagar o que razoavelmente fôr justo; mas considerem-se estabelecimentos que reclamam a fiscalização sanitaria frequente e não se permita a sua installação 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 quaes 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 pódem com facilidade pela sua intervenção neste sentido, prestar beneficios ainda mais rapidos 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 obrigatarios

Art. 50.º A assembleia geral, regularmente constituida, representa a totalidade dos obrigatarios, quer sejam portadores de obrigações de juro fixo quer de juro variavel.

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

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

Todo o possuidor de obrigações nominativas em numero sufficiente e como tal inscrito quinze dias, pelo menos, antes da assembleia geral, nos registos da companhia, será incluído ex-officio na lista dos obrigatários 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 proprietario de obrigações ao portador cobrará das caixas um recibo nominativo, que lhe servirá de carta de admissão, indicando o dia do depósito e a quantidade e numeração dos títulos depositados.

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

§ 2.º Os poderes para a representação de que trata o § 1.º serão conferidos em procuração cuja assignatura será legalizada em França pelo *maire* ou commissario de policia 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 obrigatários 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 desta; ou quando haja de deliberar sobre os seguintes assuntos que dependem do seu consentimento prévio:

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

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

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

A assembleia reúne-se, além d'isso, todas as vezes que o conselho de administração ou o *comité* de Paris o julgar necessario.

Art. 53.º As convocações serão feitas trinta dias, pelo menos, antes da reunião, por annuncios insertos no *Diario do Governo*, num jornal de Lisboa e nos jornaes francezes 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 obrigatários 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 obrigatários 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 comprehendida dentro dos trinta dias seguintes á primeira data fixada; esta segunda convocação será publicada quinze dias, pelo menos, antes da reunião, nos mesmos jornaes 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 obrigatários presentes, e qualquer que seja o numero d'estes obrigatários, mas não poderão ser tratados nesta assembleia senão os assuntos para os quaes 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 effeito.

Os dois maiores obrigatários presentes desempenham as funções de escrutinadores, e, por sua recusa, os dois maiores obrigatários abaixo d'elles, e assim successivamente até acceitação.

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 obrigatário terá um voto por cada dez obrigações do primeiro ou do segundo grau que possuir. A nenhum obrigatário 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 assignadas pelos membros da mesa.

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

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

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 mobiliarios e immobiliarios 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 necesarios — para os trabalhos de primeira installação e as aquisições de material; para as despesas que tiverem um caracter inteiramente excepçional (incendios, accidentes graves, etc.); para completar, no caso de insufficiencia dos productos de um exercicio, as sommas necessarias 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 compôr-se-ha na origem:

1.º Das 3.249 obrigações do primeiro grau, creadas 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 incendios 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 augmentada todos os annos até que atinja, além do valor das obrigações, a somma de 750.000 francos.

Art. 65.º Os recursos necesarios 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 disponiveis 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 attingido 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 necessario fazer levantamentos sobre os fundos da reserva, serão sempre effectuados, primeiro sobre a reserva em dinheiro; só depois do esgotamento d'esta, é que poderá ser vendido o numero necessario 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 dê 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 dê prejuizo, será supportado pela reserva em dinheiro.

Art. 68.º Logo que, durante cinco exercicios 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 importancias applicaveis aos obrigatários) 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 annuaes de qualquer natureza, deducção feita:

— das despesas de administração e de exploração;

— das despesas geraes e differenças de cambio;

— e, se o caso se dêr, da somma levantada em favor do conse-

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

Será levantada successivamente pela ordem estritamente 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 necessario, em 50.000 francos o abono annual á reserva de que trata o titulo IX, quando esta estiver incompleta;

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

Se não houver somma sufficiente, não será distribuida a 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 liquidados annualmente:

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 acções, amortizadas e não amortizadas, um juro ou primeiro dividendo de 5 por cento, devendo entrar no fundo da amortização a parte respectiva ás acções amortizadas, afim de completar a annuidade necessaria para amortizar a totalidade das acções no prazo fixado;

3.º 5 por cento pelo menos dos lucros liquidados 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 deducção de 5 por cento poderá ser reduzida ou suspensa; mas restabelecer-se-ha logo que o fundo de reserva desca abaixo d'aquella cifra.

O excedente dos lucros annuaes será repartido igualmente por todas as acções amortizadas ou não a amortizadas.

A parte relativa ás acções amortizadas será distribuida pelos proprietarios dos titulos que tiverem sido passados em troca d'estas acções, como se diz no artigo seguinte.

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

1.º Da deducção estabelecida no artigo precedente;

2.º Dos juros relativos ás acções amortizadas;

3.º Dos juros das sommas ainda não empregadas na amortização.

Este fundo é empregado annualmente em concorrente quantia, no reembolso de um numero de acções que se ha de determinar.

Art. 72.º Acontecendo que, no decurso de um ou mais annos, os lucros liquidados da exploração sejam insufficientes para o reembolso das acções que se ha de amortizar, a somma necessaria para completar o fundo de amortização será deduzida dos primeiros lucros liquidados dos annos seguintes, com preferencia e anterioridade a qualquer repartição de dividendo entre os accionistas.

Art. 73.º A designação das acções que se ha de amortizar terá lugar por sorteio feito annualmente, seja em Paris, seja em Lisboa, nas epochas e com as formalidades determinadas pelo conselho de administração.

Os numeros das acções designadas pela sorte para serem reembolsadas serão publicados nos jornaes indicados no artigo 41.º

Os proprietarios das acções designadas pela sorte para serem reembolsados receberão em numerario:

1.º O capital effectivamente desembolsado pelas suas acções;

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

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

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

Estas acções conservam os mesmos direitos das acções não amortizadas, salva a deducção 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 epochas e nos logares designados pelo conselho de administração.

Estas epochas devem ser annunciadas nos jornaes 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 acções, quer nominativas, quer ao portador, serão pagos devidamente ao portador do titulo ou do coupon vencido.

TITULO XI

Dissolução

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

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

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

TITULO 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 Commercio Portuguez.

§ 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 liquidatarios, cujos poderes designará.

§ 2.º Os obrigatarios e outros quaesquer credores poderão nomear uma comissão que se juntará aos liquidatarios, e acompanhará todos os actos da liquidação, sem prejuizo do recurso para os tribunales, sempre que o tenham por conveniente e conforme o direito.

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

§ 4.º Os liquidatarios poderão, em virtude de uma deliberação d'esta assembleia, transferir a uma outra sociedade ou a um particular todos os direitos, acções e obrigações da companhia dissolvida, com reserva da approvação prévia da assembleia geral dos obrigatarios.

Esta transferencia será submettida á approvação 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 submettidas ao julgamento de trez arbitros e amigaveis medianeiros, que serão nomeados e procederão como se determina, para casos identicos, no Código Commercial e mais legislação subsidiaria; a decisão d'estes arbitros será executada sem que possa contra ella admitir-se qualquer appelação 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 circumstancias 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 acções, se for preciso.

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

TITULO XIII

Direitos do Governo

Art. 80.º O Governo terá o direito de suspensão e annullação das deliberações da companhia sobre emissão de titulos, aquisição e arrendamento de linhas, contratos de empreitadas gerentes ou de quaesquer actos de administração contrarios ás leis, aos estatutos ou aos interesses do Estado.

TITULO XIV

Disposições transitorias

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

Pertence ao actual conselho de administração dar posse aos novos corpos gerentes logo que se realize a respectiva eleição.

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

Pago, aos 17 de janeiro de 1907 — José Malheiro Reyman.

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, Tavira, Conceição, Cacella, Castro Marim, e Villa Real de Santo Antonio.

E' igualmente ampliada a 7.ª série d'esta tarifa, nas procedencias 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 poudé ainda perder o caracter de força auxiliar para os trabalhos agricolas, e da industria, na Allemanha logra já uma importancia predominante, podendo ser considerada em todos os ramos da industria como a machina motriz preferida, embora se trate de forças até 500 H. P.

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

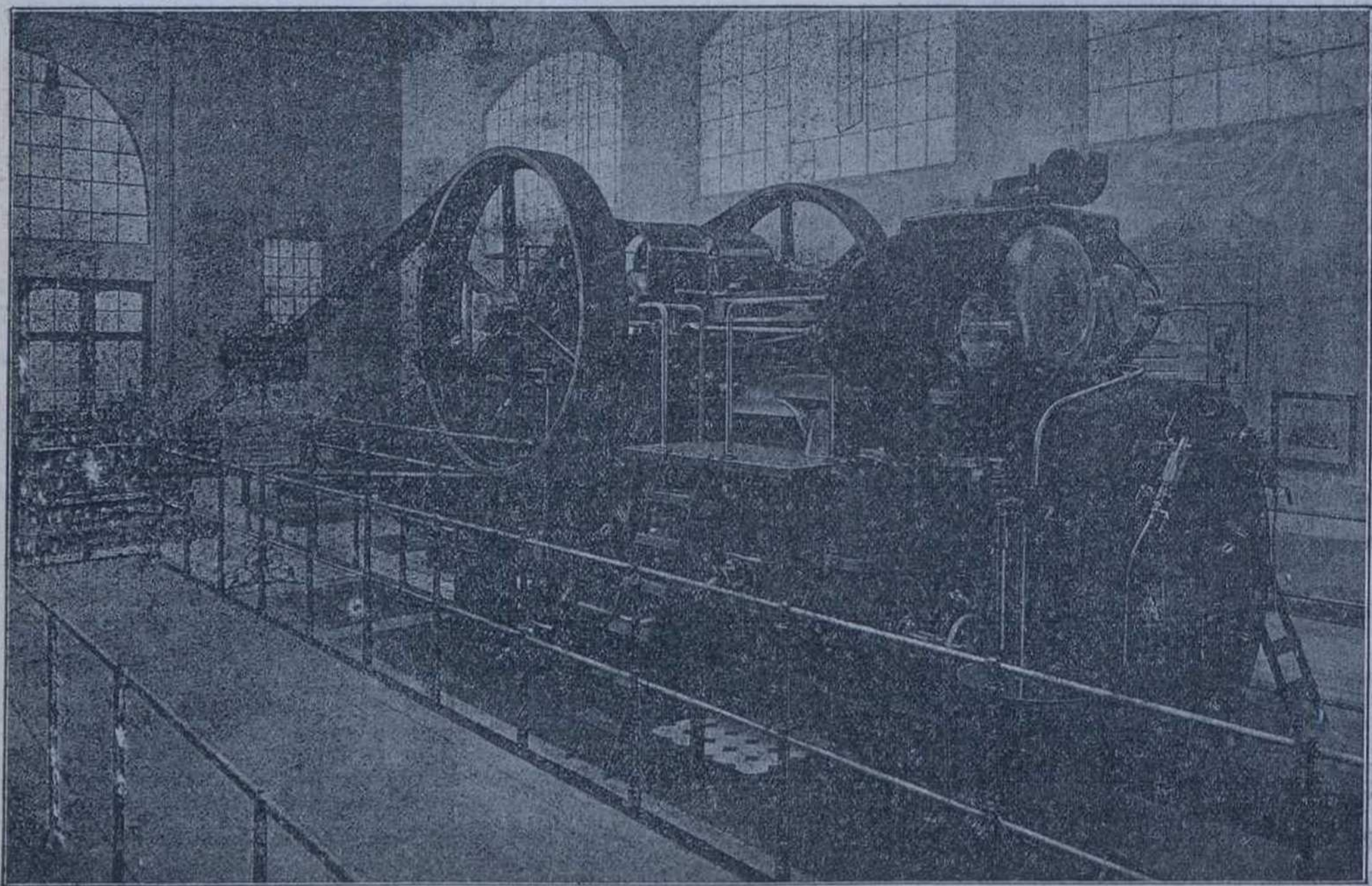
volvimento da industria de locomoveis e semifixas na Allemanha, o Conselheiro particular de Commercio R. Wolf, fundador da casa que gira sob aquella firma em Magdeburgo, o qual recebeu a distincção do titulo honorifico de Doutor Engenheiro pela Escola Superior Polytechnica de Berlim, em attenção aos seus trabalhos para o aperfeiçoamento das locomoveis, chegando a ponto de fazer com que ellas 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 tubular extrahivel e pelos cylindros dispostos 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 accrescimento a locomovel disposta sobre supportes em lugar de rodas, mostrando mais tarde a experiencia 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.

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

As qualidades superiores das machinas 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 exigil-as de um unico responsavel pela installação.

Póde 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 quaesquer outras machinas 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-

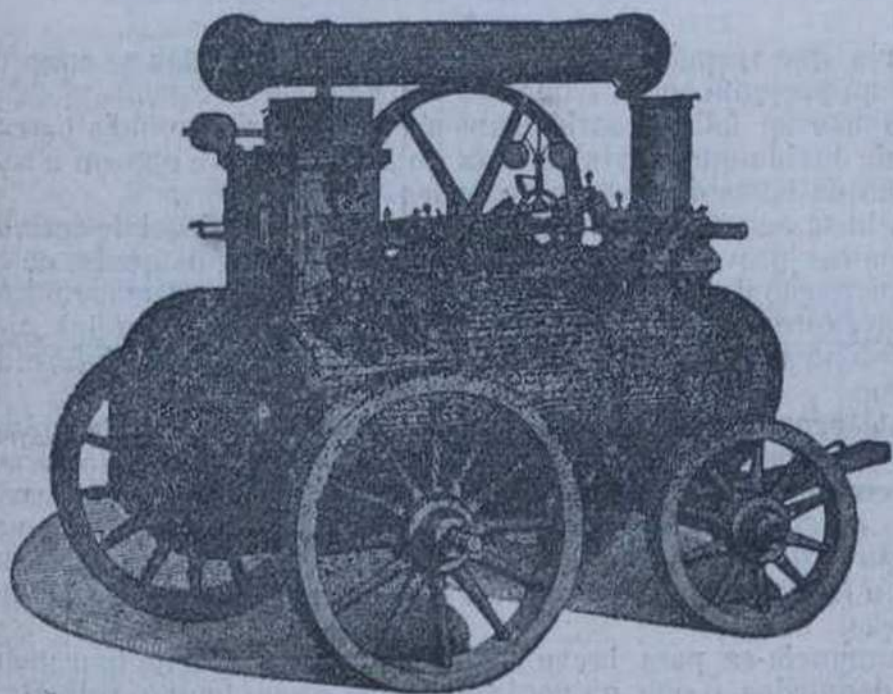
te na sua fraca conductabilidade, em virtude da qual se evita quasi completamente a troca prejudicial de calor entre o vapor e as paredes do cylindro, e as respectivas perdas de condensação que por essa troca soffre o vapor á entrada no cylindro, perdas muito consideraveis quando se trata de vapor saturado,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

Em attenção a esta circumstancia 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 feixe extrahivel de tubos de fumo consiste em tubos especiaes dispostos uns atrás dos outros nos quaes corre o vapor, em sentido contrario ao dos gases 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 gases 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 semifixta Compound de vapor reaquecido de 134 a 226 H. P. de força aproximadamente constante, um consumo médio de 0,62 kilogrammas de carvão por cavallo-hora effectivo.

Mediante o emprego do reaquecimento repetido, R. Wolf alcançou com as mais pequenas locomoveis resultados eguaes 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 capitaes portuguezes, fazendo nós 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 capitaes. Da Belgica, de Paris, de Londres teem recebido propostas e convites para conferencias sobre organização de companhia.

Esta circumstancia 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 approvedo com condições, dos dez primeiros kilometros. Logo que o engenheiro dê a sua opinião, se fôr 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 apparelho 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 enclavamento, 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 Asia Oriental

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

Os de Sião foram construidos por allemães; os de Java por holandezes; os de Ceylão por inglezes.

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, possui 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 carruagens de pequenos compartimentos. Para atenuar a ardencia dos raios solares as carruagens teem dois tectos horisontaes sobrepostos.

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

PARTE FINANCEIRA

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 ninguém 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 peor das hypotheses, se o projecto chegasse a ser discutido, teria de soffrer profundissimas 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 fóra de duvida, é que o gabinete não sobreviverá ao provavel enterro do projecto d'imposto de rendimento, tão absolutamente repudiado, não só pela imprensa franceza 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 acerca da probabilidade de novas saídas de ouro do Banco de Inglaterra para a America do Sul.

Com effeito, durante a penultima semana saíram do Banco com aquelle destino 4.135.000 libras. Contrabalancando com as entradas, a saída liquida 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 lançara em circulação.

O resultado final de todo este movimento foi augmentar 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 offerecidos aos capitalistas de Londres grandes massas de titulos novos. Na penultima semana as novas emissões attingiram cerca de 3 milhões sterlingos. A mais importante d'essas operações foi o emprestimo de um milhão sterlingo da Australia occidental, em titulos de 3 1/2 por cento, emitidos a 97 por cento.

Tambem uma companhia, constituida 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 Car 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 5/8 e o 3 % Transvaalano 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 proposito diremos que o commercio da India ingleza está bastante prospero. O valor das importações nos nove primeiros mezes do exercicio de 1906-1907 foi de 800.513.344 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.

Situação 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 até abril de 1908, apresenta os seguintes algarismos:

Receitas ordinarias: 424.447.121 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 Coréa.

Em relação ao exercicio anterior e compreendendo 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 diminuíram de 69.735.188 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 ao nosso paiz todas as atenções se concentram ao presente sobre a questão vinicola.

Já não se falla propriamente na crise duriense, pois parece fóra de duvida que os vinicultores do Douro sempre obteem a restricção 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 fabricas 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 calma de negocios no nosso mercado bolsista manteve-se inalteravel durante a quinzena.

As compras para capitalização foram diminutas. No mercado de operações a praso, 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 liquidação 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 cambiais:

	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 portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	FEVEREIRO													
	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28			
Lisboa: Inscriptões 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 0/0 1888.....	20,900	21,000	21,000	21,000	-	20,950	20,950	-	-	20,900	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon...	54,000	-	54,100	-	54,000	54,000	54,000	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.....	62,800	62,500	62,500	62,500	-	62,000	62,300	-	-	-	62,400	-	-	-
» 4 1/2 0/0 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 0/0 1905.....	-	9,350	-	-	9,350	-	9,400	9,350	-	9,400	9,400	-	-	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accções 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 0/0.....	91,500	91,650	91,650	91,500	91,300	91,400	91,500	91,400	-	91,200	91,500	-	-	-
» » 5 0/0.....	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 0/0 1.º grau	-	-	-	-	-	70,200	-	-	-	70,400	-	-	-	-
» » » 3 0/0 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 0/0 portuguez 1.ª série	69,65	69,60	69,85	69,65	69,85	69,60	-	69,85	-	69,60	-	-	-	-
Accções 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	213	211	211	211	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	193	190,50	190,50	190,25	190	190	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez.....	70	70	70	70	70	70	70	69,87	69,87	69,87	-	-	-	-
Amsterdam: Obr. Atrav. Africa	-	-	-	-	93,25	-	-	-	-	93,93	-	-	-	-

Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1906-1907			1905-1906			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1906-1907	1905-1906	1906-1907	1905-1906
			Reis	Reis		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis
COMPANHIA REAL	Réde Geral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Vendas Novas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Coimbra á Louzã	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sul e Sueste.....	1 10 Fev	597	36 190.142	60.620	573	30.991.120	54.085	152.657.933	126.564.255	26.093.678	-
	11 20 "	"	26 570.842	44.507	"	30.991.120	54.085	179.228.775	157.555.375	21.673.400	-
Minho e Douro	1 10 "	372	40 057.000	107.680	343	37.328.050	108.828	158.333.100	149.022.715	9.310.285	-
	11 20 "	"	33 899.000	91.126	"	37.328.050	108.828	192.232.000	186.350.765	5.881.235	-
Beira Alta.....	15 21 Jan	253	8.061.721	31.864	253	6.972.476	27.559	22.362.656	18.931.689	3.430.967	-
	22 28 "	"	7.178.468	28.373	"	6.627.25	26.194	29.541.124	25.585.943	3.955.181	-
Nacional — Vizeu, Mirandella e Bragança.	15 21 Jan.	185	3.104.660	16.781	105	1.842.475	17.547	8.915.032	5.125.830	3.789.202	-
	22 28 "	"	2.726.023	14.735	"	1.932.880	18.408	11.641.062	7.058.710	4.582.352	-
Guimarães	11 20 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	1 31 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....	21 31 Jan.	3681	Ps. 3.229.64	Ps. 877.368	Ps.	3.307.282	Ps. 898	Ps. 9.222.085	Ps. 9.250.622	-	Ps. 27.937
	1 10 Fev	"	2.568.391	697	"	2.772.401	753	11.791.077	12.023.024	-	231.947
Madrid — Zaragoza — Alicante	1 10 Fev	3650	2.518.354	689.3650		2.750.431	753	11.001.786	11.213.882	-	212.096
Andaluzes	29 4 Fev	108	368.263	340.1033		367.366	339	1.868.720	1.855.544	13.176	-
	5 1 "	"	367.083	338	"	383.950	354	2.235.803	2.239.495	6.312	-
Madrid-Caceres e Portugal..	5 11 Fev	777	129.415	166.777		141.133	181	854.362	861.583	-	7.221
	12 18 "	"	116.876	150	"	142.438	183	971.239	1.004.021	-	32.782
Zafra a Huelva	5 11 Fev	180	1.238	340.180		61.763	343	418.707	376.298	42.409	-
	12 18 "	"	79.575	442	"	64.525	358	498.202	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 ali preparam, numa caixa de cartão, um excellente almoço, por 3 francos, para comermos em transitio.

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 fructa, os dois pratos e o 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 prepararam, em cinco minutos.

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

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

Os comboios rapidos do dia seguem a linha geral, em direcção a Paris, e só os da noute tomam o pequeno desvio que passa em Bourges; mas o passageiro pôde aprear-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 esculpturas 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 vêr 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 francezes dizem, por toda a parte.

Ha praça de Joanna d'Arc, avenida, ruas, alfayates Joanna d'Arc, sapatarías, gravatas, e cremos que até peúgas á 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 inflma 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 média de 63 kilometros.

Na primeira metade do percurso a via corre através d'uma planicie seguida, lisa, sem arvores e sem linhas d'agua, 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 hortícolas 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 augmentando 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 proposito 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 reconstrução 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 emérito profissional de importação.

Tendo lido em qualquer noticia de jornal que em um paiz qualquer uma grande barreira de terrenos havia sido desobstruida a tiros d'artilharia, requisitou ao Arsenal do Exercito uma peça e seus municimentos 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, commandada pelo então tenente Zacharias de Sá, ha poucos annos fallecido no posto de general de divisão, e composta de um sargento e praças correspondentes, espantasse a população, rodando apressadamente do quartel até Xabregas.

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

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 espectáculo a que ridiculamente se estava procedendo, tomaram das mãos dos operarios pás e picaretas e, escalando os montículos de terra desmoronada, começaram a derrubá-los, no que foram seguidos por todos os operarios presentes, e assim se provou a perigosa inconveniencia até ali posta em pratica.

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 pacifica.

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 á 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 successo, de que a Providencia miraculosamente evitou os resultados funestos que podia ter occasionado, foi substituído no lugar de encarregado do serviço de via e obras na parte da linha em exploração pelo engenheiro Ch. Pezerat, antigo engenheiro dos estudos primitivos.

A desobstrucção 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 á estação do Caes dos Soldados, dando assim verdade de applicação ao dictado de que «ha males que veem por bem».

Um novo incidente comico veio succeder 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 effectivamente que contratar um partido de pretos, que, deshabituaados d'estes trabalhos e insubmissos, lhe causavam enorme prejuizo.

Reconhecido o ridiculo da exigencia, foi auctorizado o emprego de operarios brancos, e se o alargamento do aterro do Caes dos Soldados foi uma grande vantagem obtida do prejuizo 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 gozo.

Não se limitou a este desastre os que sobrevieram na

construcção da Empresa Salamanca e que causaram uma perda de vidas e amarguras inherentes ás 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 caracter e temperamento das mais pomposas exigencias 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 installação da Empresa no palacio Palmella ao Calhariz em que o director Eusebio Page recebia as pessoas mais cotadas na politica, 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 sollemnes 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 politica 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 á primeira representação da peça do seu agente uma concorrência da parte mais selecta da capital e preparar uma ovação estrondosa que de certo dura na recordação do aucter do drama a quem no palco foi offerecida uma famosa corôa de flores artificiaes com uma amavel dedicatória de seus camaradas, por uma commissão composta dos mais velhos empregados superiores da Empresa.

Por occasião de um fatal desastre soffrido 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 applicado em favor das victimas do desastre. Nessa recita tomaram parte membros da primeira sociedade nacional e estrangeira, nessa epoca em Lisboa como eram Madame Kattakaje esposa do secretario da legação da Russia, Madame Ortega esposa do consul de Portugal em Madrid, ambas no esplendor 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 defeza da nossa bandeira perderam as vidas nos sertões 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 offerecidos pela direcção, findos os quaes, João Evangelista, Carlos Pezzerat, D. Ricardo Peyroteu, engenheiros, em pleno vigor de mocidade e jovialidade, esquecendo por momentos a canceira 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 difficeis 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 construcção 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.

(Continúa)

Publicações recebidas

Associação dos Empregados no Commercio de Lisboa.—Recebemos o relatório 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 augmento de réis 953\$350. A despesa foi de 20.539\$640 réis; mais 1:971\$455 réis que no anno anterior.

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

Tracção electrica

Lisboa

Foi concedida á Companhia Carris de Ferro auctorização para construir e explorar uma linha de tracção electrica, prolongamento da linha do Dáfundo, 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 tem 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 franceza 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 provincia de Lugo.

Italia

A sub-commissão 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; d'estes, 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 praso minimo para a construcção 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 á 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 nivel 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 approvadas 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 successivamente algumas do Sul e Sueste em que não cabem as machinas Compound.

Estação de Arraiolos.—Foi mandado collocar 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 franceza fez propostas á Deputação provincial de Alava para a construcção de uma rede de caminhos de ferro comprehendendo os traçados de Vitoria a Bilbao por Ochondiano, de Vitoria a Martyres 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 economica de Puertollano a Carolina.

Foi prorogado por mais tres annos o praso para a construcção da linha ferrea economica 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 offerecem gratuitamente os terrenos necessários para a construção da linha.

FRANÇA

O augmento progressivo do trafego na linha de Bordenes a Hendaya, entre este ultimo ponto e Biarritz, levou a Companhia do Midi a montar uma segunda via neste troço.

O trabalho para o assentamento da linha apresenta grandes difficuldades técnicas, principalmente por causa das modificações a introduzir nos tuneis de Negrène e Redoutes.

A Companhia, apesar d'isso, espera que os trabalhos no troço de S. Jean de Luz a Hendaya estejam terminados no proximo verão, ficando terminados até Biarritz em julho do anno 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 ferroviaria 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 kilometros 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 nitreiras em exploração na provincia do mesmo nome, e termina na fronteira argentina.

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

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

Cada carruagem divide-se em tres salões, cada um d'estes com as respectivas dependencias. E' 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 logares.

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

Notas varias

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

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

O novo edificio que vae construir ao centro das antigas installações é uma especie de torre, pois que tem por base um quadrado de 18,8 metros, e a altura de 186.

Este edificio estravagante terá quarenta e um andares ficando com a superficie, apesar da sua diminuta base, de cem heclares e quarenta e seis ares.

A Companhia tenciona alojar ali seis mil pessoas.

A maior locomotiva do mundo. — E' 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 kilometros á hora.

O *Railway News*, publicação londrina dedicada exclusivamente a assuntos ferroviarios, reproduz no seu ultimo numero uma photographia d'aquelle monstro de ferro, sobre o qual se agrupam nada menos de cento e cincoenta homens. Por isto se pôde 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 ás necessidades do trafego é a idade das suas locomotivas.

Das 14.326 machinas que possui, 6.919 contam vinle e quatro a quarenta e seis annos de serviço. Por muito bem conservadas que tenham sido, machinas construidas ha tanto tempo não satisfazem ás necessidades de hoje.

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

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de vinho

No dia 2 de março, pelas 3 horas da tarde, no edificio de Santa Apollonia, perante a delegação da commissão administrativa da Caixa de Soccorros, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de vinho tinto, por um anno, aos armazens de viveres da Caixa de Soccorros.

As propostas, que serão formuladas na conformidade do modelo fornecido pela Caixa de Soccorros, deverão todas conter a clausula expressa, de que o proponente conhece e se sujeita ás condições respectivas, que estarão patentes todos os dias uteis, das 10 horas da manhã até as 4 da tarde, na repartição da Caixa de Soccorros, e serão enviadas a quem as requisitar; e bem assim incluirão o recibo do deposito provisorio de 20.000 réis, effectuado na mesma caixa, ou em alguma das estações de caminho de ferro, á ordem da caixa central da Companhia, e serão acompanhadas da respectiva amostra contida em duas garrafas brancas, lacradas, de 6 a 7 decilitros.

As propostas, em carta fechada, devem ser dirigidas á delegação da Caixa de Soccorros, e ter no sobrescripto o designação de: «Proposta para o fornecimento de vinho aos armazens de viveres».

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 commissão executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 10.000 kilos de massaroquinha d'algodão de côr.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens (edificio da estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris nos escritorios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação do Rocio — Lisboa, 11 de fevereiro de 1907.

Fornecimento de oleo de linhaça

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

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens (edificio da estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escritorios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o 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 commissão 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 Armazens (edificio da estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso servindo de regulador o 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-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LISBOA **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vidé 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 accomodações desde 1\$000 reis por dia até 1\$500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

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

MONT'ESTORIL **Grand Hotel d'Italie.** — De 1.^a ordem construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para familias. Cozinha e serviço á franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Proprietario. — Petracchi Felice.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta Redacção.

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

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
9-15 m.	9-29 m.	9-40 m.
9-35 m.	9-49 m.	10-10 m.
4-0 t.	4-14 t.	4-23 t.
5-40 t.	5-54 t.	6-20 t.
11-25 n.	11-39 n.	12-0 n.

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

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
5-30 m.	6-5 m.	5-20 m.
7-0 m.	7-28 m.	7-25 m.
7-40 m.	8-43 m.	8-49 m.
10-10 m.	10-38 m.	8-59 m.
11-30 m.	11-55 m.	10-30 m.
1-0 t.	1-28 t.	12-10 t.
2-30 t.	2-58 t.	1-40 t.
4-52 t.	5-20 t.	3-10 t.
5-24 t.	5-56 t.	5-31 t.
7-0 t.	7-28 t.	7-40 t.
8-30 n.	8-58 n.	9-10 n.
10-0 n.	10-28 n.	10-40 n.
12-30 n.	1-5 n.	—

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
6-15 m.	7-15 m.	6-0 m.
8-10 m.	9-3 m.	8-5 m.
9-10 m.	9-46 m.	9-32 m.
9-45 m.	10-38 m.	9-15 m.
10-40 m.	11-16 m.	9-56 m.
10-45 m.	11-52 m.	10-30 m.
12-15 t.	1-22 t.	11-26 m.
1-40 t.	2-16 t.	12-15 t.
1-45 t.	2-52 t.	1-50 t.
3-10 t.	3-46 t.	2-26 t.
3-15 t.	4-15 t.	3-15 t.
4-40 t.	5-16 t.	4-36 t.
4-47 t.	5-37 t.	4-28 t.
5-20 t.	6-10 t.	5-26 t.
6-10 t.	6-46 t.	6-15 t.
6-15 t.	7-22 t.	6-56 t.
7-40 t.	8-16 n.	7-5 t.
7-45 t.	8-32 n.	8-0 n.
9-15 n.	10-22 n.	9-40 n.
10-40 n.	11-16 n.	9-56 n.
10-45 n.	11-52 n.	10-30 n.
12-25 n.	1-15 n.	11-26 n.

Lisboa-Rocio	Quefuz	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
9-35 m.	10-6 m.	10-30 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.	11-50 n.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
6-30 m.	7-33 m.	5-0 m.
7-26 m.	8-32 m.	6-40 m.
8-50 m.	9-51 m.	7-50 m.
10-37 m.	11-41 m.	9-5 m.
11-21 m.	12-14 t.	11-1 m.
12-44 t.	1-44 t.	1-0 t.
3-3 t.	4-7 t.	3-4 t.
4-37 t.	5-36 t.	4-40 t.
5-23 t.	6-18 t.	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
Partida	Chegada	Partida
7-10 m.	7-54 m.	9-40 m.
8-15 m.	8-59 m.	9-40 m.
9-54 m.	10-35 m.	10-30 m.
10-5 m.	11-29 m.	11-31 m.
11-30 m.	12-14 t.	12-30 t.
1-29 t.	2-13 t.	1-35 t.
3-11 t.	3-55 t.	3-30 t.
4-45 t.	5-29 t.	4-39 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.
—	—	11-5 n.

Lisboa-Rocio	Povo	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
12-30 t.	1-28 t.	7-32 m.
10-30 n.	11-28 n.	9-27 t.

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

Lisboa-Rocio	Setil	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
6-50 m.	8-24 m.	7-16 m.
8-50 m.	10-31 m.	11-15 m.
3-50 t.	7-5 t.	7-36 t.

Setil	Vendas Novas	Setil
Partida	Chegada	Partida
4-50 m.	8-44 m.	4-5 m.
8-39 m.	10-31 m.	11-15 m.
3-50 t.	7-5 t.	7-36 t.

—	Entrancamento Lisboa-R.	—
Partida	Chegada	Partida
—	10-0 m.	12-37 t.

Lisboa-Rocio	Porto	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
8-5 m.	7-1 t.	6-55 m.
9-45 m.	3-21 t.	8-49 m.
2-0 t.	12-22 n.	12-45 t.
9-30 n.	11-16 n.	8-50 t.
9-30 n.	7-47 m.	8-56 n.

Figueira	Porto	Figueira
Partida	Chegada	Partida
7-30 m.	4-43 t.	9-50 m.
3-54 m.	6-33 m.	5-46 t.

Ovar	Porto	Ovar
Partida	Chegada	Partida
7-21 m.	9-2 m.	5-29 m.
5-55 t.	7-37 t.	3-38 t.

Esmoriz	Porto	Esmoriz
Partida	Chegada	Partida
4-45 m.	6-0 m.	3-15 t.
9-34 m.	10-34 m.	8-10 m.
10-50 m.	11-30 m.	9-20 m.
1-15 t.	2-15 t.	11-5 m.
3-50 t.	4-55 t.	1-31 t.
9-30 n.	10-45 n.	7-35 t.

Coimbra	Louza	Coimbra
Partida	Chegada	Partida
5-0 m.	6-27 m.	6-0 m.
11-20 m.	12-57 t.	3-0 t.

Coimbra	Figueira	Coimbra
Partida	Chegada	Partida
7-30 m.	9-13 m.	6-10 m.
6-5 t.	7-44 t.	11-10 m.

Lisboa-Rocio	Badajoz	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
10-30 m.	1-20 t.	6-5 t.
7-55 t.	6-52 m.	8-15 m.

Lisboa-R.	Valencia	Lisboa-R.
Partida	Chegada	Partida
10-30 m.	6-50 t.	6-0 m.
7-25 t.	12-20 n.	8-40 m.

Lisboa-Rocio	Guarda	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
10-30 m.	12-0 n.	6-15 m.
7-30 n.	10-35 m.	2-55 t.

Lisboa-Rocio	Caldas Rainha	Alfarellos
Partida	Chegada	Partida
12-15 t.	4-55 t.	12-0 t.
9-30 n.	10-35 m.	2-55 t.

Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R
Partida	Chegada	Partida
7-30 m.	2-1 t.	5-5 m.
5-55 t.	3-21 m.	5-30 t.

Alfarellos	Figueira	Alfarellos
Partida	Chegada	Partida
5-0 m.	6-10 m.	10-5 m.
11-25 m.	12-19 t.	6-48 t.

Amieira	Figueira	Amieira
Partida	Chegada	Partida
3-0 m.	3-31 m.	2-15 n.
4-40 t.	2-1 t.	5-5 m.

Amieira	Figueira	Amieira
Partida	Chegada	Partida
3-0 m.	3-31 m.	2-15 n.
4-40 t.	2-1 t.	5-5 m.

BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira
Partida	Chegada	Partida
7-5 m.	9-21 m.	5-15 m.
1-5 t.	3-35 t.	10-51 m.
7-5 t.	8-55 n.	4-25 t.

Pampilhosa	Mangualde	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
9-20 n.	11-45 n.	6-15 m.
9-50 m.	4-0 t.	1-59 t.
4-35 t.	7-2 t.	4-13 t.

Pampilhosa	V. Formoso	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
9-50 m.	4-0 t.	1-59 t.
4-35 t.	7-2 t.	4-13 t.

SUL E SUESTE

Lisboa	Barreiro	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	6-25 m.	5-35 m.
8-0 m.	8-35 m.	8-0 m.
9-15 m.	9-50 m.	9-15 m.
10-50 m.	11-25 m.	11-0 m.
1-55 t.	2-40 t.	12-25 t.
3-25 t.	4-0 t.	2-20 t.
4-50 t.	5-25 t.	4-51 t.
6-30 t.	7-10 t.	9-13 n.

Lisboa	Setubal	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	9-28 m.	8-5 m.
10-50 m.	12-40 t.	10-15 m.
1-55 t.	3-46 t.	2-5 t.
3-25 t.	5-2 t.	4-0 t.
4-50 t.	6-27 t.	8-21 n.

Pinhel Novo	Setubal	Pinhel Novo
Partida	Chegada	Partida
8-45 n.	9-7 n.	5-29 t.
5-50 m.	10-50 m.	3-10 t.

Lisboa	Evora	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	10-50 m.	3-10 t.
5-50 m.	10-50 m.	3-10 t.

Casa Branca	Evora	Casa Branca
Partida	Chegada	Partida
6-50 t.	7-17 t.	7-37 t.
6-50 t.	7-17 t.	7-37 t.

Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	3-21 t.	5-35 m.
4-50 t.	11-51 n.	11-3 n.

Lisboa	Moura	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	3-48 t.	5-29 m.
4-50 t.	3-34 m.	8-5 n.

Lisboa	Villa Real	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	11-19 n.	3-0 m.
8-0 m.	11-19 n.	4-40 t.

Lisboa	Portimão	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	9-26 n.	7-43 m.
8-0 m.	9-26 n.	6-40 t.

Tunes	Portimão	Tunes
Partida	Chegada	Partida
9-23 m.	10-30 m.	9-50 n.
9-23 m.	10-30 m.	9-50 n.

Portimão	Villa Real	Portimão
Partida	Chegada	Partida
6-20 m.	12-15 t.	1-0 t.
6-20 m.	12-15 t.	1-0 t.

Faro	Villa Real	Faro
Partida	Chegada	Partida
6-31 m.	9-0 m.	11-55 m.
3-48 t.	6-11 t.	6-3 t.

MINHO E DOURO

Porto	Famalicão	Porto
Partida	Chegada	Partida
2-20 t.	3-47 t.	4-38 m.
3-40 t.	6-50 t.	4-3 t.

Porto	Braga	Porto
Partida	Chegada	Partida
4-45 m.	7-26 m.	6-2 m.
8-3 m.	10-34 m.	8-1 m.

Nine	Braga	Nine
Partida	Chegada	Partida
8-34 m.	9-2 m.	9-20 m.
11-38 m.	12-2 t.	12-50 t.

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

Porto	Valença	Porto
Partida	Chegada	Partida
8-5 m.	12-57 t.	2-52 m.
12-10 t.	3-34 t.	9-30 m.

Vianna	Valença	Vianna
Partida	Chegada	Partida
7-15 m.	9-14 m.	4-55 m.
2-36 t.	5-20 t.	8-0 m.

Porto	Penafiel	Porto
Partida	Chegada	Partida
4-30 t.	6-11 t.	5-15 m.
9-25 n.	11-40 n.	7-19 t.

Porto	Marco	Porto
Partida	Chegada	Partida
9-34 m.	12-4 t.	1-8 t.
9-34 m.	12-4 t.	1-8 t.

Porto	Regoa	Porto
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	11-7 m.	4-10 m.
6-0 t.	10-42 n.	4-5 t.

Porto	Tua	Porto
Partida	Chegada	Partida
3-22 t.	7-57 t.	5-24 m.
3-22 t.	7-57 t.	5-24 m.

Marco	Tua	Marco	
2-35 t.	9-11 n.	4-5 m.	12-4 t.
Regoa	Barca d'Alva	Regoa	
8-35 m.	11-0 m.	4-30 t.	8-35 n.



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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa 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 **Lusitania**. Sairá a 1 de março. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1.^o



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



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



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



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



Bolonha e Hamburgo, vapor allemão **Borussia**. Sairá a 6 de março. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Bordeos, vapor francez **Chili**. Sairá a 6 de março. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.^o



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



Cabo Verde e Guiné, vap. portuguez **Guiné**. 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.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



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



Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Cor-dillere**. 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 1.^o de março. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Hamburgo (directo), vapor allemão **Canadia**. Sairá a 8 de março. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



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



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



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



Madeira, Pará e Manaus, vap. inglez **Obidense**. Sairá a 7 de março. Agentes, Garland Laidley & C.^a, 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.^a, Rua de El Rei, 31, 1.^o



Madeira, Pará e Manaus, vapor inglez **Jerome**. Sairá a 17 de março. Agente, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



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



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



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



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



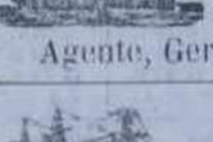
Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Petropolis**. Sairá a 13 de março. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Rotterdam e Hamburgo, vap. allem. **Cordoba**. Sairá a 3 de março. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



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



Southampton, Bolonha e Hamburgo, vapor allemão **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.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

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 rêdes, 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	2\$910	2\$990	5\$900	2\$565	2\$635	5\$200	2\$165	2\$535	5\$000	2\$220	2\$280	4\$500	1\$970	2\$030	4\$000	1\$825	1\$875	3\$700
Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa										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
Luz a Villa Real de Santo Antonio										1\$825	1\$875	3\$700	1\$500	2\$000	3\$500	1\$650	1\$860	3\$510

E' egualmente 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	1\$915	1\$785	3\$700
Luz a Villa Real de Santo Antonio	2\$020	1\$680	3\$700

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						Aveiro a Porto-Campanhã			C. da Rainha a Figueira			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
Estremoz	1\$375	4\$025	5\$400	1\$015	2\$985	4\$000	815	2\$385	3\$200	900	2\$100	3\$000	740	1\$960	2\$700
Borba.	1\$475	3\$925	5\$400	1\$090	2\$910	4\$000	875	2\$325	3\$200	900	2\$100	3\$000	740	1\$960	2\$700
Villa Viçosa	1\$505	3\$895	5\$400	1\$115	2\$885	4\$000	895	2\$305	3\$200	900	2\$100	3\$000	740	1\$960	2\$700

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

Fica pelo presente substituído, para todos os effeitos, 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