

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietário-diretor-editor

REDATOR PRINCIPAL

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

## ANNEXO D'ESTE NUMERO

3.ª ampliação da tarifa especial P N.º 11 de p. v., do Sul e Sueste.

## SUMMÁRIO

PONTIMÃO A LAGOS — Por J. Fernando de Souza.....	
AS FESTAS DE MAIO.....	
PARTES OFICIAIS — Decreto de 30 de janeiro e termo de contrato definitivo para a construção e exploração do caminho de ferro do Vale do Vouga.....	
TARIFAS DE TRANSPORTE .....	
A PROPOSITO DO CINCOCENTENARIO — VII.....	
SERVIÇOS ESPECIAIS .....	
NOTAS DE VIAGEM — XIII Paris — Hoteis — A viação — Os taxímetros — PARTE FINANCEIRA — Carteira dos acionistas — Boletim Commercial e Financeiro — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	
MÓVEIS PARA HOTEIS.....	
A LINHA DO BOURGET A MONT-DU-CHAT.....	
OS TRANSPYRENAÇÕES .....	
OS CAMINHOS DE FERRO EM 1906.....	
TRAÇAÇÃO ELECTRICA .....	
LINHAS PORTUGUEZAS — Regoa a Lamego — Guimarães a Fafe — Vale do Tamega — Pedras Salgadas — Alto Minho — Aviz a Castello de Vide — Vale do Vouga — Louzã — Figueira — Mossamedes — Invento Portuguez — Regulamento do tráfego .....	
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Alemanha — Bélgica — Áustria — Rússia .....	
NOTAS VARIAS .....	
AVISOS DE SERVIÇO .....	
ARREMATACOES .....	
AGENDA DO VIAJANTE .....	
HORARIO DOS COMBOSIOS .....	
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA .....	

Páginas	
81	
82	
83	
85	
85	
86	
87	
87 a 89	
91	
91	
91	
91	
91	
92	
92	
92	
93	
94	
95	
96	

auctorizados se o concurso não surtisse efeito. Prescreviam-se os limites de 18<sup>mm</sup> para as rampas e 300<sup>m</sup> para os raios de curvas.

E' este o primeiro diploma em que figura o ramal de Portimão, limitado á villa d'este nome e ficando Silves como ponto obrigado.

O decreto de 17 de setembro de 1883 mandou proceder á construcção dos prolongamentos por conta do Estado. Em julho de 1889 abriu-se até Faro a linha do Sul, sem que se tivesse ao menos estudado o ramal de Portimão.

A construcção da linha obedecera á preocupação exclusiva de facilitar as relações de Faro com Lisboa, espaçando-se enormemente as estações e não se deixando previstas outras intermediarias destinadas a melhor servir o tráfego regional. Assim, entre Faro e Loulé media-vam 16 km., tendo sido difficilimo intercalar mais tarde outra estação em Almancil; entre Albufeira e Messines 17 km.; entre S. Marcos e Messines 21 km., sem um patamar para uma estação intermediaria!

Correram os annos. Em 1893 e nos annos seguintes pensou-se na construcção do ramal e na elaboração do respectivo projecto; fizeram-se alguns reconhecimentos para fazer a escolha do ponto de bifurcação, chegando-se á conclusão de que o ramal devia partir de Tunes com a bifurcação para o lado de Faro, de modo que ficasse continua e sem reversão a linha do littoral, visto dever ser sempre de ramal o serviço para Lisboa.

Foi assim posta de parte a bifurcação em Messines.

A ida de Suas Majestades ao Algarve em 1897 deu lugar a instantes pedidos e á promessa de construcção tanto do troço de Faro a Villa Real como do ramal de Portimão, prolongado até Lagos, cujos primeiros lanços estavam já estudados.

Surgiu então a grande questão da directriz, que fez commetter um erro grande a meu vêr.

A lei de 1883 dava Silves por ponto obrigado ao ramal, o que obrigava, saindo de Tunes, a consideraveis terraplenagens entre Algôs e Portimão e alongava consideravelmente o percurso.

Aventei num relatorio de reconhecimento a ideia de se fazer o ramal directo a Portimão por Lagôa ás proximidades de Ferragudo, passando a 5 km. de Silves e ligando esta cidade com a estação de Lagôa por um tramway a vapor, que se poderia ramificar e assim levar as cortiças dentro de cada fabrica. A construcção era facillima; encurtavam-se alguns kilometros para Portimão e poupavam-se talvez 100:000\$000 réis, servindo optimamente Lagôa e beneficiando-se na realidade Silves.

Esse alvitre não foi attendido, entendendo-se que era preceptivo ir a Silves. O antiprojecto mostrava, porém, a necessidade de grandes terraplenagens e de dois ou tres tunneis, além da ponte sobre o Arade em Silves. Teria em seguida a linha que acompanhar o rio de Silves até Portimão, atravessando em pontes caras o Ode-louca e a ribeira de Boina.

O conselho superior de obras publicas foi de opinião que bastava aproximar a linha de Silves, mantendo o traçado na margem esquerda.

Assim se resolveu, suprimindo-se os tunneis substituídos pela grande trincheira de Poço Barreto, e substituindo-se a série de pontes entre Silves e Portimão por uma unica junto d'esta villa.

## Portimão a Lagos

O contrato com a Companhia do Sueste, aprovado por carta de lei de 23 de maio de 1864, estabelecia que esta prolongaria a linha do Sul, de Beja até um ponto a determinar do litoral do Algarve, podendo descer nas curvas até o raio de 200<sup>m</sup> e atingir o limite de 25<sup>mm</sup> nas inclinações.

Começou a companhia a construcção de Faro em direcção a Messines e iniciou a abertura do tunnel na portella dos Termos; até que circumstancias sabidas levaram o Governo a tomar posse das linhas em 1869.

A lei de 26 de janeiro de 1876, que auctorizava o governo a fazer a concessão da linha do Algarve, Beja a Faro, não surtiu efeito. Veio depois a de 6 de maio de 1878, que auctorizou a concessão dos prolongamentos da linha do Sul e Sueste e a exploração das linhas já construidas, abrangia a linha do Algarve, deixando á escolha do governo a largura da via. A esse tempo estava feito o projecto para via larga de Cazével a Faro com rampas de 15<sup>mm</sup> e curvas de 350<sup>m</sup>, trabalho elaborado sob a direcção de Nuno Taborda. O concurso que se chegou a abrir deixava ainda a alternativa da via larga ou via reduzida.

A lei de 23 de março de 1883 auctorizou o governo a adjudicar a exploração das linhas existentes e a construcção dos prolongamentos, todos de via larga, entre os quaes figuravam a conclusão da linha do Algarve até Faro e a construcção de um ramal de S. Bartholomeu de Messines ou Tunes por Silves até Villa Nova de Portimão, podendo o governo construir os prolongamentos

Por essa occasião, em 1897, os habitantes de Lagos protestaram vivamente contra o traçado que ia ser adoptado pela margem esquerda, prevendo que o elevado custo da ponte em Portimão demoraria muito o prolongamento até Lagos, no que tinham alguma razão, e pugnavam pelo traçado da margem direita. Impugnei então esse traçado, que exigia muito maior dispêndio imediato para servir Portimão, visto que as pontes a construir eram superiores em custo à ponte única junto de Portimão e a linha ia à beira serra, afastada da região populosa e rica, deixando de servir o importante concelho de Lagoa. Agravar-se-hia assim o erro determinado pela preocupação de aproximar o ramal de Silves.

Prevaleceu a opinião favorável a este segundo traçado. A lei de 14 de julho de 1899 incluía entre os troços a construir com os primeiros recursos do fundo especial o ramal de Portimão, Tunes a Lagos por Silves e Portimão, cuja construção fôrja já iniciada. Em 10 de outubro d'esse anno abriu-se o lanço de Tunes a Algós; em 10 de março de 1900, o de Algós a Poço Barreto; em 1 de fevereiro de 1902, o de Poço Barreto a Silves; em 15 de fevereiro de 1903, o de Silves a Portimão-Ferragudo. O troço em exploração mede 26,2 km.

Ficava assim servida a região, podendo-se demorar por alguns annos a construção do troço de Portimão-Ferragudo a Lagos, enquanto se não attendiam necessidades mais urgentes nouros pontos do paiz.

Não era todavia descurado o assunto.

O engenheiro sr. António da Conceição Parreira foi encarregado de elaborar o ante-projecto do prolongamento. Estudava-se ao mesmo tempo a questão do aproveitamento da ponte da estrada mediante o conveniente reforço, e por ultimo foi elaborado o projecto definitivo do prolongamento, que se acha agora submetido a exame do Conselho Superior de Obras Públicas, e do qual darei noticia resumida.

A primeira questão a resolver era a da passagem da estrada de Silves.

No ante-projecto partia-se da hypothese que era aproveitada a ponte existente. O exame do assunto mostrou que seria preciso novo taboleiro, tornando-se difícil a coexistência de vias distintas para a viação ordinária e para o caminho de ferro e os respectivos acessos, mórmente na margem direita no meio de uma povoaçâo. Procedeu-se a sondagens numerosas, que demonstraram não serem tão difíceis como se julgava, as fundações. Optou-se pois pela construção de nova ponte privativa da linha ferrea a montante da estrada.

Junto de Portimão fica a nova estação em condições difíceis de se construir; a linha sobe para transpor um contraforte, desce à varzea da Torre, continua ondulando para cortar os valles e os ligeiros contrafortes que os separam, tendo uma ponte de 25<sup>m</sup> no ribeiro do Farellos, outra de 40<sup>m</sup> sobre a ribeira do Arão e outra de 30<sup>m</sup> na de Bensafrim todas metálicas, indo entestar em Lagos no rocio da cidade. A ponte de Portimão tem 6 vãos de 50<sup>m</sup> e um tramo móvel de 8<sup>m</sup>. Todas as outras pontes são de um tramo único, com vigas semiparabolicas.

A extensão do lanço é de 20 kilómetros. As terraplenagens atingem 238.700<sup>m³</sup>. Os raios das curvas são de 700<sup>m</sup> a 300<sup>m</sup>, sendo estes em pequeno numero.

A extensão dos alinhamentos rectos é de 12.276<sup>m</sup> contra 7.773<sup>m</sup> em curva.

Os patamares sommam 7.893<sup>m</sup> contra 12.216<sup>m</sup> em pendentes, cuja inclinação maxima vai a 16<sup>m</sup>,03.

A linha vai fugindo aos sopés, tendo, pelas imposições do traçado que cortar tres vezes a estrada real.

As estações e apeadeiros ficam nas seguintes situações a contar de Portimão-Ferragudo:

	kilom.
Estação de Portimão.....	1,694
Apeadeiro do Alvôr.....	4,382
Estação da Mexilhoeira.....	10,502
Apeadeiro de Odeaxere.....	14,670
Estação de Lagos.....	19,808

O prolongamento está orçado em 554.000\$000 réis ou 27.632.330 réis por kilômetro, o que é devido à elevada

verba das pontes. As verbas principaes do orçamento são as seguintes:

Expropriações.....	36.582.3361
Terraplenagens.....	119.371.3235
Edifícios.....	55.915.3668
Aqueductos e pontes.....	32.295.3405
Pontes .....	184.200.3000
Obras accessórias.....	11.654.3760
Via .....	107.198.3600
Accessórios.....	4.840.5800
Telegrapho.....	1.320.3000

Como se vê, é considerável o dispêndio a fazer, sendo necessário que o ramal determine, pelo tráfego próprio e pelo affluxo ás linhas exploradas, um aumento de receita líquida de cerca de 35.000\$000 por anno para que não haja encargo.

Se não fosse a importâcia militar da bahia de Lagos, annualmente frequentada pelas esquadras inglesas, convinha demorar ainda alguns annos a construção do prolongamento. E' util sem duvida; a região é populosa e rica, e Lagos é um centro fabril de valor. Creio pois que o Algarve teria mais que lucrar em vêr primeiro prolongada a linha do sul a Cacilhas, construída a linha do Sado e estabelecida em Lisboa um boa estação fluvial. A despesa exigida pelo prolongamento a Lagos bastaria para a estação de Lisboa e para o prolongamento a Cacilhas restrito ao indispensável para passageiros e grande velocidade.

Esses grandes melhoramentos, que utilizariam a todo o sul e também a Lagos, compensavam a demora por alguns annos, determinada por esta ordem racional de precedencias. Alguns annos d'espera para uma cida de ligada por estrada com uma estação a 19 kilom. não seriam sacrifício demasiado.

Exprimindo assim a minha opinião com sinceridade e franqueza, tal qual m'a dicta a consciencia, sei que desagrado, como desagrado em tempos aos habitantes de Lagos a defesa do traçado pela margem esquerda. E' natural o empenho de uma região em se ver dotada quanto antes com tão apreciavel melhoramento. São procedentes as suas allegações de que o movimento será assás grande, determinado pelas relações regionaes e de que as visitas das esquadras inglesas justificam o prolongamento do ramal até Lagos. Mas não se pôde fazer tudo ao mesmo tempo, e se aos habitantes de Lagos parece que nenhum obra sobreleva aquella em importância e urgencia, são de opinião diversa os de Reguengos a 40 kilom. de caminho de ferro, os de Elvas sem ligação com a linha d'Evora, que tanto interessa ás relações do Alemtejo com a Espanha, os de Alcacer, Grandola, S. Thiago e Sines, privados da viação acelerada que lhes passa tão longe, os de Lamego, de Chaves, de Vimioso e Miranda, os da zona central. Descurámos durante annos a construção de caminhos de ferro, consumindo em obras, em parte inuteis, nos edifícios de Lisboa, milhares de contos para amparo dos pseudo operarios sem trabalho. Veiu uma iniciativa fecunda abrir novo período de actividade. Surgem pois as impaciências.

E' natural e humano, mas não deve capitular perante elas a razão fria e imparcial.

J. Fernando de Souza.

## As festas de Maio

Finalmente está resolvido que ainda este anno Lisboa tenha as suas festas, à maneira do que ha muito tempo se faz em varias capitais europeias.

Foi preciso que estivesse dirigindo os interesses municipaes um grupo de homens que vissem um pouco mais longe dos horizontes limitados pelos orçamentos dos diferentes pelouros, que pensassem em mais alguma cousa do que mandar pagar as despesas e cobrar as receitas.

Pensaram tambem em aumentar essas receitas, em procurar um meio efficaz de animar o commercio e

industria da capital e regiões circumjacentes, e isto sem fadigas nem cansaços para os interessados; simplesmente proporcionando festas ao povo.

Reunindo e orientando a boa vontade e o esforço de varias iniciativas particulares, e concorrendo com a sua respeitabilidade oficial para o desideratum commun, conseguiu a Camara Municipal de Lisboa organizar as festas de maio, *Festas da Cidade*, estando já assente o programma d'esses festejos, que devem trazer á capital um sem numero de forasteiros, tanto nacionaes como estrangeiros.

Aos espiritos mais comesinhos, para aquelles que não vejam nesta louvavel resolução da Camara Municipal, mais do que a futilidade de umas festas como muitas outras, com simples vantagem para ociosos e amadores de folguedos, é preciso explicar-lhes que o seu alcance é mais vasto, que o plano agora já quasi realizado merece o encomio e o auxilio de todos quantos se interessam pelo bem estar e desenvolvimento do paiz.

«Isso só aproveita aos proprietarios de hoteis» temos ouvido dizer a muitas pessoas que pela sua illustração parece que deviam ver um pouco mais longe.

A's casas de espectaculos, aos donos de trens, ás empresas de viação, aos artistas, manuaes e intellectuaes, a todo o commercio, a toda a industria da capital interessa, e não apoucadamente.

E' da população fluctuante que vivem as grandes capitales; é ella que adquire os artefactos especiaes de cada localidade, é ella que ocupa os hoteis, é ella que frequenta os cafés, os restaurantes; não ha forasteiro que não queira levar uma lembrança dos pontos por onde passou. Começa então a pequena industria a procurar captivá-lo, inventando, creando novos productos, melhorando os antigos.

Os empresarios de theatros tendo mais interesses, pela maior concorrencia, pôdem aumentar os ordenados dos artistas; os restaurantes, vendo crescer a freguezia pôdem baratear, ou melhorar o que vem a dar na mesma, o seu serviço; os logistas de todo o genero tendo mais rapida saída aos seus artigos, veem crescer as suas receitas, e essa melhoria reflecte-se por toda a parte, proporcionando-lhes melhorar as suas accomodações, o que dá que fazer aos artistas manuaes, concorrendo aos espectaculos, utilizando-se mais frequentemente dos meios de viação, procurando montar os seus estabelecimentos em condições que chamem o cliente; e para isso tem que alargar os seus conhecimentos, saber o que se faz lá fóra, tem que lér, que instruir-se.

Não é pois uma futilidade o acto da Camara Municipal tomado a iniciativa das *Festas da Cidade*; é um acto de sábia administração que dentro de quatro ou cinco annos se traduzirá em vantagens indiscutiveis, quando, pela sua organização, esses festejos tenham creado uma reputação europea e que tragam a Lisboa, para depois se espalharem por todo Portugal, centenas de milhares de excursionistas.

Este anno a despeito da falta de tempo para organizar festejos sumptuosos, como se fazem na Belgica, na Holanda, na Italia, e em Paris, o programma está organizado de forma a atrair a concorrencia.

Exposições de aves, de flores, de arte retrospectiva; concursos de bandas regimentaes, de tunas, de orpheons, de tiro, de gymnastica sueca, de bombeiros; parades de alumnos das escolas officiaes, particulares e agricolas; regatas, fogos e illuminações no Tejo na cidade; feira; touradas, batalha de flores, enfim atrativos suficientes para trazer a Lisboa uma multidão de forasteiros.

Pena é que o tempo não chegue para se constituir, á maneira do que se faz em Antuerpia, um cortejo reproduzindo qualquer facto celebre da nossa historia. Este genero de diversão, educativo para o povo, é um dos numeros mais sumptuosos que se pôdem introduzir em festejos d'esta ordem.

A riqueza dos trajes, o numero de figuras, a grande quantidade de cavallos ricamente ajaezados, o clangor de charamelas e anafis, as cores vibrantes dos veludos, o relamejar das bordaduras sob o sol rutilante, tudo

isto, sob o azul do nosso ceu sem rival seria um espetáculo capaz de entusiasmar a multidão e atrair a Lisboa forasteiros do mundo inteiro.

E a nossa historia tem episodios que fariam para se poder bem escolher um assunto digno de ser reproduzido aos olhos das gerações modernas.

Esperamos pois, que no proximo anno seja incluido este numero no grogramma dos festejos o que os tornará mais sumptuosos e por isso mesmo ainda mais attraientes.

## PARTÉ OFFICIAL

*Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria*

### Caminhos de Ferro do Estado

#### Conselho de administração

Senhor.—Preceitua o n.º 2.º, § 2.º, da base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899 que o Governo faça construir os accessos de comunicação para ligar as estações dos caminhos de ferro do Douro com a margem opposta do rio, quer por administração directa, quer por meio de concessões, podendo estabelecer direitos de portagem onde os julgue convenientes.

Em obediencia a esse preceito foi promulgado o decreto de 21 de fevereiro de 1901, mandando abrir concurso para a empreitada da construção das pontes de Pinhão e Pocinho sobre o Douro, pagas pela exploração, com percentagem durante dez annos e por uma annuidade complementar.

Tendo ficado deserto o concurso, outro decreto de 5 de dezembro do mesmo anno mandou abrir novo concurso, constituindo o pagamento da empreitada, nos termos ordinarios, encargo do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, a favor do qual reverteria a portagem a cobrar.

Foram adjudicadas as duas pontes, achando-se concluida a do Pinhão.

A cobrança da portagem autorizada por lei não dará logar a tão considerável rendimento liquido que de não ser cobrada resulta grande desfalque de receita.

Esse imposto, sempre recebido com reluctancia, bem pôde, pois, deixar de ser cobrado, quando a região duriense se vê a braços com uma crise que os poderes publicos se acham empênhados em prover de remedio.

E certo, porém, que da suppressão da portagem resulta uma perda de receitas para o fundo especial. E como a importante quantia applicada á construção da ponte do Pinhão sae da verba autorizada pela lei de um de julho de 1903 para construção de estradas de acesso das estações dos caminhos de ferro do Estado, é de todo o ponto conveniente que, para compensar esse desfalque, se suscite o cumprimento do disposto no n.º 2.º, § 2.º, da base citada da lei de 14 de julho de 1899, segundo o qual é obrigado o Governo a construir, de preferencia a quaisquer outras, as estradas que liguem os centros de população e produção agricola e industrial do paiz com as estações das vias ferreas em exploração.

Ainda entre estas devem ser preferidas as que servem as estações dos caminhos de ferro do Estado, compensando-se assim, em annos successivos, pela dotação respectiva do orçamento geral do Estado, a quantia que do fundo especial dos mesmos caminhos de ferro teve de sair para pagamento da ponte do Pinhão.

As considerações que deixo expostas fazem-me esperar que Vossa Majestade se dignará conceder a sua approvação ao presente projecto de decreto.

Paço, em 30 de janeiro de 1907.—José Malheiro Reymão.

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria: hei por bem determinar, no uso das faculdades concedidas pelo n.º 2.º, § 2.º, da base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899:

1.º Que na ponte sobre o Douro, em frente da estação de Pinhão, se não cobre a portagem prevista na 13.ª das bases annexas ao decreto de 5 de dezembro de 1901;

2.º Que, em obediencia ao disposto no referido n.º 2.º, § 2.º, da base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899, se deem preferencia, nas distribuições de fundos para estradas, pela respectiva dotação do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, ás estradas de acesso das estações dos caminhos de ferro do Estado.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 30 de janeiro de 1907.—REI.—José Malheiro Reymão.

### Secretaria geral

Para conhecimento das repartições, tribunaes e autoridades a quem pertencer se publica o seguinte :

### Termo de contrato definitivo para a construção e exploração do caminho de ferro do Valle do Vouga

Aos cinco dias do mes de fevereiro do anno de 1907, no Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria e Gabinete do Ministro, onde vim eu Ernesto Madeira Pinto, do Conselho de Sua Majestade, secretario geral do mesmo Ministerio, achando-se presentes de uma parte o Ill.<sup>mo</sup> e Ex.<sup>mo</sup> Sr. Conselheiro José Malheiros Reymão, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, primeiro outorgante em nome do Governo Portuguez, e de outra parte o sr. André de Proenca Vieira, engenheiro, segundo outorgante, como procurador e representante, que mostrou ser, da sociedade anonyma, com sede em Paris, denominada «Compagnie française pour la construction et l'exploitation des chemins de fer à l'étranger», como consta do documento que ficou archivado na Secretaria Geral do Ministerio, assistindo tambem a este acto o Ill.<sup>mo</sup> e Ex.<sup>mo</sup> Sr. Simão de Gusmão Correia Arouca, ajudante do procurador geral da Coroa e Fazenda, e por elle Ex.<sup>mo</sup> Ministro, primeiro outorgante, foi dito na minha presencia e na das testemunhas abaixo declaradas que, por alvará de 23 de maio de 1901, foi feita a Frederico Pereira Palha ou à companhia que elle organizasse a concessão para construir explorar o caminho de ferro de via reduzida do Valle do Vouga, Vizeu a Espinho, bifurcando-se nas proximidades de Sever do Vouga em direcção à estação de Aveiro, com o subsidio indicado no n.<sup>o</sup> 4.<sup>o</sup> da clausula 52.<sup>a</sup> do mesmo alvará, constituído pela cedencia da importancia dos impostos de transito e sello que incidissem sobre o movimento da linha durante os primeiros trinta annos de exploração; que por contrato provisorio celebrado entre o Governo e o concessionario Frederico Pereira Palha em 25 de abril de 1903, se obrigou o concessionario a renunciar ao referido subsidio, garantindo o Governo, em troca d'elle, o complemento do rendimento liquido annual até cinco por cento do capital de 20:000\$000 réis por cada kilometro que se construir com as condições e restricções que do mesmo contrato provisorio constam; que Frederico Pereira Palha trespassou para a sociedade anonyma denominada «Compagnie française pour la construction et l'exploitation des chemins de fer à l'étranger» a concessão da construção e exploração do caminho de ferro de via reduzida do Valle do Vouga, tendo esse trespasso sido aprovado pelo Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria por portaria de 17 de março de 1906, com as clausulas indicadas na mesma portaria; que pela carta de lei de 20 de dezembro de 1906 foram aprovadas, na parte que dependia de sancção legislativa, as prescripções do contrato provisorio de 25 de abril de 1903, e foi auctorizado o Governo a modificar o mesmo alvará de 23 de maio de 1901, em harmonia com as praticas estabelecidas; que tendo a referida sociedade anonyma, dentro do prazo marcado no contrato provisorio de 25 de abril de 1903, elevado de 8:000\$000 réis a 50:000\$000 réis, o deposito para servir de garantia à construção do caminho de ferro, como consta do documento passado em 7 de janeiro de 1907 pela Caixa Geral de Depositos, que fica archivado na repartição competente da Direcção Geral das Obras Publicas e Minas, fôr resolvido pelo Governo celebrar contrato definitivo com a «Compagnie française pour la construction et l'exploitation des chemins de fer à l'étranger», para a construção e exploração do mencionado caminho de ferro de via reduzida do Valle do Vouga, com as condições que adeante seguem; e pelo sr. André de Proenca Vieira, segundo outorgante, foi dito que por parte da Compagnie française pour la construction et l'exploitation des chemins de fer à l'étranger, de quem é procurador e representante, aceita o presente contrato com todas as condições nelle inseridas e que, em harmonia com a base 1.<sup>a</sup> do contrato provisorio de 25 de abril de 1903, renuncia ao subsidio indicado no n.<sup>o</sup> 4.<sup>o</sup> da clausula 52.<sup>a</sup> do alvará de 23 de maio de 1901, o qual fica para todos os efeitos substituido pelo complemento de rendimento liquido annual indicado no presente contrato.

Declararam mais ambos os outorgantes que se obrigam, cada um na parte que lhe diz respeito e em nome da entidade que representa, ao fiel cumprimento das condições ajustadas, que são as seguintes :

1.<sup>a</sup>— A empresa effectuará á sua custa, e por sua conta e risco, pelo modo e nos prazos abaixo estipulados :

1.<sup>a</sup> A construção, segundo o projecto aprovado pelo Governo, de um caminho de ferro de via reduzida, que se denominará Caminho de ferro do Valle do Vouga, partindo das proximidades da estação de Vizeu, no ramal do caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu, seguindo por imediações de S. Pedro do Sul, Vouzella, Oliveira de Frades, Couto de Esteves, Sever do Vouga, Oliveira de Azemeis, S. João da Madeira e Vila da Feira até a estação de Espinho na linha ferrea do norte, bifurcando-se nas proximidades de Sever do Vouga ou de Carvoeiro em direcção e até a estação de Aveiro na referida linha do norte, com todas as suas dependencias, em leito proprio, devendo ser o dito caminho de

ferro completo em todas as suas partes, com todas as expropriações, indemnizações a proprietarios, aterros e desaterros, obras de arte, assentamento de vias, estações e officinas de pequena e grande reparação e todos os edificios, accessórios, casas de guarda, barreiras de abrir para fora, passagens de nível, muros de sustentação, muros de vedação ou sébes para separar a via ferrea das propriedades contiguas, e em geral as obras de construção previstas ou imprevistas sem excepção ou distinção que forem necessarias para o completo acabamento d'este caminho de ferro.

2.<sup>a</sup>— O fornecimento, conservação e renovação do material circulante, machinas e utensílios para as officinas, plataformas giratorias, reservatórios e apparelos hidráulicos, guindastes, signaes e em geral todo o material fixo e circulante, designado ou não designado, que fôr necessário para manter a linha ferrea em perfeito estado de exploração.

3.<sup>a</sup>— O estabelecimento de uma linha telegraphica ou telephonica ao lado da linha ferrea em toda a sua extensão, e a conservação e renovação dos materiaes e apparelos que forem precisos para a conservar em bom estado de serviço.

4.<sup>a</sup>— A collocação de marcos kilometricos depois de terminada a linha e o levantamento do cadastro da mesma com a descrição de todas as obras de arte e mais dependencias. D'este cadastro será enviada copia ao Governo no prazo de um anno, contado da data da abertura da linha á exploração.

§ unico. A palavra *empresa* sempre que fôr empregada neste contrato representa a *Compagnie française pour la construction et l'exploitation des chemins de fer à l'étranger*, para a qual, mediante prévia aprovação do Governo, foi transferida a concessão feita primitivamente a Frederico Pereira Palha, ou à entidade que possa vir a substituir a mesma compaunhia nos termos da condição quadragésima primeira.

2.<sup>a</sup>— Approvados os projectos, fará a empresa, no prazo de um mes, a contar da data da portaria que os approvar, tirar duas copias, que serão autenticadas na Direcção Geral das Obras Publicas e Minas, sendo depois entregue uma d'ellas à empresa.

3.<sup>a</sup>— A empresa terá a facultade de introduzir no projecto aprovado pelo Governo quaisquer modificações que na occasião da construção julgar necessarias ou convenientes para melhorar o traçado da linha ou as suas condições de exploração, submettendo-as á aprovação do Governo.

4.<sup>a</sup>— Nenhum trabalho poderá ser iniciado sem que os respectivos projectos tenham sido aprovados pelo Governo.

5.<sup>a</sup>— A largura da via será de um metro entre as faces interiores dos carris; a do caminho ao nível da plataforma e dos carris, a maxima inclinação dos traileis, o minimo raio das curvas, as dimensões dos fossos e a inclinação das taludes, quer em aterro, quer em escavação, serão indicados e devidamente justificados pela empresa na memoria descriptiva e justificativa do projecto da linha, dependendo a sua adopção da aprovação do Governo, mediante parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas.

6.<sup>a</sup>— A linha ferrea será construída com leito e obras de arte para uma só via, á excepção das estações em que haverá as necessarias vias de resguardo e as de serviço.

A entrevia, ou distancia entre duas vias, será pelo menos, de dois metros entre as faces exteriores dos carris.

7.<sup>a</sup>— As terras para a formação dos aterros sempre extraídas de maneira que se evite a estagnação das aguas, prejudicial á saúde publica.

8.<sup>a</sup>— As estações deverão ser feitas de pedra ou tijolo.

O seu numero e situação serão fixados pelo Governo, sob proposta da empresa.

9.<sup>a</sup>— Os carris e outros elementos constitutivos da via ferrea devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos, proprios a preencher o fim do seu destino.

Os carris a empregar serão de aço e o seu peso não poderá ser inferior a vinte kilogrammas por metro corrente, serão fixados pelo sistema mais conveniente, segundo os ultimos aperfeiçoamentos com prévia aprovação do Governo.

10.<sup>a</sup>— As travessas a empregar na linha, sendo de madeira, serão creosotadas; sendo metalicas, deverão ser de boa qualidade e dos melhores modelos já experimentados.

11.<sup>a</sup>— As machine locomotivas serão construidas segundo os melhores modelos conhecidos, e satisfarão a todas as condições actualmente prescritas ou ás que de futuro o forem, para pôr em circulação as mesmas machine.

As carruagens dos viajantes deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas e garnecidas de assentos. Havé-las-ha de tres classes, pelo menos, todas serão cobertas, fechadas com vidraças e resguardadas com cortinas.

As carruagens de todas as classes deverão preencher, além do que fica dito, todas as condições prescritas pelo Governo no interesse da segurança publica.

Os vagons de mercadorias e gados, as plataformas e restante material será tudo de boa qualidade e solida construção.

12.<sup>a</sup>— O caminho será fechado, onde o Governo julgar indispensavel, por meio de muros, sébes vivas ou grades de madeira que o separem das propriedades contiguas, com barreiras de serventia, abrindo para fora.

(Continua).

# TARIFAS DE TRANSPORTE

*Ampliação da P. 11.*—O impresso que damos com este numero é a edição, da administração do Sul, da mesma tarifa que, já com o numero passado, démos em edição da Companhia Real.

Servem, portanto, as duas edições para completar as colecções de quem tenha estas separadas, segundo as rôdes.

*Tarifa para gado.*—Vae ser posta em vigor nas linhas da Companhia Real uma nova tarifa para o transporte de gado cavallar, muar e asinino, que tem por fim facilitar e animar os transportes de gado entre varios pontos, especialmente para o gado que concorre ás diversas feiras do paiz.

Os preços de transporte são: Por cabeça e kilometro, 30 réis; por vagon completo e kilometro, 100 réis, mais as despesas accessórias respectivas. O minimo do percurso é de 60 kilometros ou pagando como tal.

Estes preços serão ligados de officio com os caminhos de ferro do Estado nas estações de Campanhã e Vendas Novas, e com as da companhia espanhola na fronteira de Badajoz.

*Transporte de gado vaccum e cavallar para Espanha.*—Tambem foi aprovada uma tarifa das linhas do Minho e Douro combinadas com as de Salamanca e de Medina, para o transporte de gado grosso para Espanha, sobre a base de um preço modico por vagon e kilometro.

*Aluguer de comboios d'excursão.*—Foi aprovada a applicação ás linhas do Minho e Douro de uma tarifa para aluguer de comboios d'excursão igual á que vigora nas linhas do Sul e Sueste e da Companhia Real, sobre a base de preços reduzidos por kilometro e passageiro das tres classes e com os minimos de cobrança de 13500 réis por kilometro e 1005000 réis por comboio. É um trabalho util de unificação de tarifas.

## A propósito do Cincocentenario

### Synopse dos Directores das linhas Este e Norte

VII

(Continuação)

Com justo fundamento se nota faltarem á Estação terminus, no Caes dos Soldados, as condições necessarias para o serviço das relações externas com o do caminho de ferro e vice-versa, sujeitando quer o serviço de passageiros, quer o de mercadorias, a uma confusa promiscuidade com o movimento ordinario da capital, em um local de ruas estreitas que são a quasi unica via de comunicação do centro commercial de Lisboa com os seus subúrbios mais industriaes e depositos importantes de vinhos e azeites, etc., como são Xabregas, Beato, Poço do Bispo e Olivaes, limitados á unica estrada aproveitável marginal ao Tejo, abruptamente dominada pelas colinas que tornam da maior dificuldade o seu ingreme acesso.

Projectada a construcção do edificio da Estação terminus, em frente á doca que servia de abrigo a pequenos barcos, proximo do Arsenal do Exercito, junto da calçada do Forte, e sendo a ligação d'esse local com o largo do arsenal e d'ahi pelo Jardim do Tabaco ao Terreiro do Trigo, por uma rua de estreitas dimensões que ainda na actualidade pouco tem variado, foi expropriado o antigo quartel d'artilharia e suas dependencias, e desde logo se deu começo á construcção dos alicerces do novo edificio, do que se lavrou o respectivo auto, que, com as moedas de dinheiro corrente naquella data e photographias dos agentes superiores da Empresa constructora, encerradas em um cofre de prata, foi depositado sob a parte angular sul e coberto com a pedra que serve base á quina do edificio.

O projecto primitivo de João Evangelista foi modificado em Paris, conservando-se porém o plano geral, com algumas ligeiras alterações na distribuição dos locaes para os diversos serviços da estação principal.

A esse tempo todas as insignificantes propriedades da rua do Caes dos Soldados, em frente do lado norte do quartel até a Calçada do Cardeal, pertenciam ao Arsenal do Exercito e ou eram ocupadas por pessoal do serviço, ou serviam de arrecadação a utensílios d'aquelle establecimento do Estado.

Quando por parte da Empresa foi tomada posse do edificio do quartel tambem o foi do que constituia dependencias do mesmo, sendo as portas, janellas e até parte de divisões interiores, deslocadas por empregados do Estado dos sitios que ocupavam e levadas para as officinas e depositos do Arsenal.

A Empresa constructora chegou a ocupar alguns d'esses locaes, especialmente o que constituia jardim dos officiaes, situado em frente da porta da actual entrada dos passageiros, resguardando ali materiaes de construção, como cimento, madeiras, etc., não obstante a falta de portas e janellas que davam aspectos de destroços de incendio que por largo espaço de tempo conservaram.

O projecto de João Evangelista abrangia um vasto plano que dava á estação do Caes dos Soldados as devidas e necessarias condições d'uma boa estação terminus, e na capital, da mais importante rede ferroviaria do paiz.

Todos os então miserios casebres da rua do Caes dos Soldados e que eram propriedade do Estado tinham de ser demolidos.

O terreno que constituia o jardim do quartel e de que a Empresa tomou posse como parte do edificio do quartel era destinado a formar uma espaçosa meia laranja em frente da porta principal da entrada de passageiros.

Desde as escadinhas da calçada, que dão acesso ao Hospital de Marinha, era a rua actual desviada para os terrenos paralelos á rua do Mirante que seguia até a calçada dos Barbadinhos, onde se entroncava á actual estrada de Xabregas, ficando a rua actual devidamente vedada para pateo de serviço de carroças do transporte de mercadorias, em relação directa e isolada do serviço publico, com os molhes ou caes da estação.

Os casebres que então ainda existiam na calçada de Santa Apolonia e que muito posteriormente foram demolidos, e os que ainda existem até o antigo palacio do Duque da Terceira e d'elle passado ao capitalista Coimbra que o vendeu á Empresa, eram destinados a molhes de mercadorias.

Como a diferença de nível entre a Bica do Sapato e o pequeno largo em frente do palacio Coimbra não tornasse facil o serviço dos molhes-caes para a cidade e vice-versa, e esse serviço exigisse facil acceso a veleiros de carga de mercadorias, era pelo largo que se fazia a comunicação do caminho de ferro com a estrada, o que, ficando a actual calçada dentro do espaço reservado para o caminho de ferro e em contacto com a nova rua desviada, dava á estação amplo espaço para o serviço de mercadorias que hoje se torna sensivelmente acanhado.

Pelo lado do rio, o projecto primitivo até Xabregas com mais modificações consequentes das exigencias do desenvolvimento do tráfego no serviço de mercadorias, pouca variação sofreu do plano primitivo.

No ministerio das Obras Publicas, ou nos archivos da Empresa, em Paris, deve decerto existir este vasto plano de João Evangelista, que dificuldades de acordo com a Camara Municipal, na parte que esta devia tomar na execução de obras que não só interessavam ao caminho de ferro mas tambem ao municipio, conjuntamente com a brandura dos costumes nacionaes que tem por habito ir adiando para mais tarde a execução de serviços, o que, afinal, dá em resultado não se levarem a effeito, produziram até hoje o desfeituoso estado em que se encontra a estação do Caes dos Soldados, com manifesto prejuizo da viação publica e do serviço ferroviario.

Apezar das contestações entre a administração publica e a Empresa, a construcção do edificio, confiada ao empreiteiro Oppermann, seguia com grande actividade, e como os alicerces deviam ser construidos nas horas, em que

as marés baixas deixavam os terrenos a descoberto, foi adoptada, pela primeira vez no paiz, a illuminação a luz electrica, quando a baixa mar era durante a noite, o que constituia motivo de curiosidade para os habitantes da capital que em barcos concorriam a gozar do espetáculo dos trabalhos nocturnos, pela claridade até então desconhecida, simulando o dia.

Era tal, nessa época, o estado de penuria industrial em que se debatia a exigencia de uma activa e importante construcção ferroviaria, que até os mais triviaes elementos de abastecimentos dos mais simples materiaes não podiam ser suficientes para um seguimento regular de trabalho.

A cal fabricada nos arrabaldes da capital não bastava para as necessidades cada dia mais avultadas.

O duque de Saldanha, sempre generoso no auxilio de seus parentes, facultou quantia importante a um seu sobrinho D. José Manuel de Vilhena, filho do senhor de Pancas, para, na cérca dos Jeronymos, estabelecer fornos que a inexperiencia do chefe e o abuso de confiança dos subordinados de uma fortuna prometedora tornaram em uma mina valiosa, deixando campo livre a especuladores que bem fizeram valer a situação vantajosa que forçosamente tinham a explorar.

O tijolo de qualidade aproveitável era apenas o fabricado por um padre que na Moita possuia a unica fabrica que podia fornecer genero de boa qualidade, mas por preço tão elevado e em tão excassa quantidade que tornava necessário importar de Inglaterra carregamentos d'este material de tão absoluta necessidade nas construções de caminhos de ferro.

O engenheiro director D. Eusebio Page, com o intuito de facilitar o abastecimento de tijollo de que tanto carecia para as obras em construção, accedeu á proposta do general d'engenheiros Chelmick, para estabelecer em Xabregas uma fabrica de ceramica, aproveitando o grés das barreiras desmoronadas e o terreno que os sucessivos desabamentos deixavam livre, cedendo-lhe gratuitamente o solo e o grés.

Apezar d'esta vantagem o general não conseguiu levar a cabo o seu empreendimento.

Com o mesmo intuito aceitou a offerta de uma sociedade protegida pelo marechal Saldanha, em que entravam seus sobrinhos D. José de Vilhena, Raphael Gorjão, proprietario na Abrigada, Francisco de Lemos, irmão do poeta João de Lemos e Eusebio Vaz Pinto Guedes, proprietario de terrenos confinantes com as barreiras desmoronadas, concedendo-lhe gratuitamente não só o terreno e o grés desagregado como um projecto elaborado pelo engenheiro chefe do serviço do material e tracção da Empresa para a construção de fornos de serviço continuo nessa época aqui desconhecidos e garantindo-lhes por documento assignado pelo engenheiro-director, o consumo imediato de um milhão de tijolos, o que lhes cobria o custo da construção e fabrico inicial.

Não obstante estas vantagens os associados não conseguiram levar a effeito a construção projectada que lhes proporcionava uma fortuna assegurada.

Taes eram as dificuldades que então tornavam tão difícil a construção das linhas ferreas, mas que nem por isso desanimaram os que com tanto afincó e dedicação souberam vencer os obstáculos que se lhes oppunham.

A construção seguia simultaneamente de Lisboa para Leste e Norte e de Villa Nova de Gaia para Ovar.

Para a construção dos tuneis de Chão de Maçãs e Albergaria, houve que importar operarios italianos e espanhóis, por ser esse trabalho completamente ignorado em Portugal, e como esses trabalhos fossem iniciados isoladamente antes da ligação da via ferrea, aquellas colonias em que abundavam individuos de pessima indole, deram logar a rixas sangrentas que causaram algumas victimas e que obrigaram a recorrer ao auxilio da tropa aquartelada em Leiria, e a tal auxilio deveu a vida o engenheiro Isla, em Chão de Maçãs, obrigado a defender-se, barricado em casa, e valentemente fazendo frente, a tiros de revolver, contra a terrível malta amotinada.

Da construção isolada dos importantes tuneis de Chão de Maçãs e Albergaria, resultou o conhecimento práctico de que para a ligação d'este com aquelle, em si-

tuação de grande diferença de nível, e d'aquelle com Pombal, ponto forçado de serventia da linha do Norte, havia necessidade de estabelecer a comunicação por meio de curvas e contra-curvas de limitado raio, e de rampas do maximo, se não excedente, do limite legal; e bem assim entre o tunel de Albergaria e Pombal, na exigencia de identicas condições constituindo uma das maiores dificuldades na exploração futura d'aquelle importantissima comunicação acelerada entre as duas capitais do paiz, que apesar de já actualmente modifcadas ainda agravam os serviços da exploração, tanto no sentido ascendente como no descendente.

A falta de experiência, ás exigencias politicas e ao desejo patriótico de Fontes Pereira de Mello, passando sobre todas as dificuldades para dotar o paiz com o mais poderoso elemento da sua prosperidade, admittiram como aceitaveis erros que hoje são criticados, mas que a não terem sido tolerados, teriam inutilizado a execução rapida das duas arterias principaes, nacionaes e internacionaes, de que actualmente se goza o resultado.

Na direcção da construção do tunel d'Albergaria, superintendia o engenheiro Machado de Faria e Maia, que tendo de passar a vida entre matagaes e penedias, tornou a sua habitação em um verdadeiro encanto, em que não faltava nada do que constituia o mais requintado conforto, e que era como um refugio para o pessoal superior da Empresa nas suas viagens de serviço, e até ali atraiu os principaes habitantes das povoações proximas, como Pombal, Soure, Coimbra, etc., fazendo ali reviver as lendárias tradições dos antigos castelões da idade média, por faustosos festins e diversões de que ficou duradoura fama.

**Nota.** — Sem pretensões a historiador oficial do estabelecimento ferroviário em Portugal, garantimos a verdade do que aqui temos escrito em relação a factos da vida íntima das nossas linhas de Este e Norte.

Constando-nos que alguém classificou de fantasioso e efectivamente pouco crivel, o que realmente se deu no bombardeamento do Beato, recorremos ao testemunho do sr. Constant Burnay, sogro do sr. Conde de Redondo e Vimioso, ainda dono e habitante na sua elegante quinta das Pintoras, que foi a propriedade bombardeada.

O cozinheiro de s. ex.<sup>a</sup>, ignoramos se ainda vive; o que sabemos é que aquelle mestre de culinaria não aproveitou para os seus appetitosos menus, o tempero que lhe foi tão inoportunamente oferecido pelo illustre general d'artilheria e que não consta dos tratados de Epicurio e Vatel.

## Serviços especiaes

**Festas de Sevilha.** — Para estas festas que, no anno corrente, se dividem em dois periodos: Semana Santa em 22 de março a 2 de abril e feira em 15 a 24 d'abril, estabeleceu-se bilhetes de ida e volta e dois comboios de luxo, conforme vai anunciado na secção «Avisos de Serviço».

Os bilhetes são válidos para ida nos dias 22 a 26 de março, voltando até 2 de abril, ou em 15 a 18 d'abril voltando até 24.

Nos dias 22 de março e 16 d'abril ha dois comboios especiaes de luxo, com restaurante e vagons-camas, e dois de regresso em 1 e 24 d'abril respectivamente.

Não concedem as companhias que os bilhetes do primeiro periodo sejam válidos para regresso no prazo do segundo, o que servia de vantagem para as muitas pessoas que, por esta occasião, queriam visitar a Andaluzia, o que não podem fazer agora utilizando os bilhetes d'este serviço, cujos prazos não lhes dão margem bastante para isso.

O meio, pois, de o fazerem com mais economia é tomarem com antecedencia, bilhetes kilometricos para o percurso hespanhol, que teem um largo prazo de utilização, 3 a 15 meses.

Estes bilhetes, cujos preços representam abatimentos de 30 ate 48 por cento, podem ser adquiridos nesta redacção.

# NOTAS DE VIAGEM

XIII

Paris. — Os hoteis. — A viação. — Os taximetros.

Por mais que se conheça a grande capital francesa, Paris oferece sempre novidade ao estrangeiro.

Naturalmente, na força da sua marcha, nos progressos intellectuaes e materiaes, Paris, a grande inventora, a capital do pensamento e da luz — quando não está ás escuras pela *grève* dos electricistas — cada dia, a cada momento rejuvenesce em novos melhoramentos, na creaçao de attractivos novos.

E é com esses attractivos, e em grande parte tambem com os de toda a França, proclamados aos quatro ventos pela enorme vulgarização que, por todos os processos modernos, d'elles se faz, que Paris, como centro d'esse organismo palpitante de vida, se enche, cada anno mais, de estrangeiros, de viajantes, de excursionistas, como se dentro das suas barreiras se houvesse installado uma exposição internacional continua, chamando visitantes de todas as partes do mundo.

D'isto resulta que o elemento mais indispensavel ao que viaja — o alojamento commodo, confortavel e seguindo as suas posses — já vae escasseando em Paris.

Quem não tiver, com muita antecedencia, tomado quarto no hotel que prefere ou conhece, arrisca-se — não se arrisca, pôde ter como certeza — a andar um bom par de horas em busca de alojamento, e muitas vezes a ter que se contentar com o mau, como provisorio, até, dias depois, conseguir encontrar o que lhe convém.

Em 1900 dava-se este facto, attribuivel naturalmente á exposição internacional; pois nos annos seguintes, sem exposição, continuou mais e mais a situação a ser a mesma ou a peorar ainda.

D'isto resulta que o que vae a Paris por prazer e quer ficar localizado no *Paris alegre*, no bairro dos theatros, dos cafés, da vida alegre e movimentada, tem que ir accommodar-se no bairro commercial do Louvre ou do Palais Royal; o que busca o estudo e o socego não consegue, á primeira, encontrar quarto no *quartier latin* e tem que contentar-se com o bulicio de Montmartre; o comerciante que vae fazer as suas compras, raro encontra facilmente o alojamento modesto que desejaria e tem que installar-se nos grandes hoteis dos arredores da Opera ou dos Campos Elyseos.

Verdade seja que este é o que menos se apouenta; carrega mais cincuenta por cento no preço das fazendas, aos freguezes, faz boa figura e... ainda lucra.

Para temperar esta dificuldade, adoçando-a, a grande cidade não tem, diga-se a verdade, processos modernos de viação.

Carros electricos não ha no centro de Paris senão em rarissimas ruas; elevados não existem; o metropolitano (ou simplesmente o *metrô*, como lá lhe chamam), enquanto não tiver as suas transversaes norte sul, para pouco serve na circulação interna do centro; os omnibus, sejam os de tracção animal sejam os dos varios empregos da mechanica, são morosos, enfadonhos.

Resta a viação caracteristica, modernizada com os novos apparelhos de contagem, aperfeiçoada com os rodados em maçios pneumáticos, o fiacre, o pequenino trem (que, apesar de pequeno, serve para 4 e até para 5 pessoas) que foi, e e continuará a ser o grande recurso de Paris.

É não só o grande recurso como até um attractivo da cidade. Paris é adorada pelos seus frequentadores segundo a proporção dos prazeres que offrece ao seu gosto — e ha ahí para todos os paladares — e entre elles ha muitos que vão á bella capital... só para andar de trem!

Não lhes diremos que não teem rasão.

Especialmente para nós, os portuguezes, acostumados ao incommodo rodar de um disco armado em ferro sobre calçada pedregosa, tendo que discutir com o co-

cheiro e pagar caro o serviço e dar valiosa gorgeta, sentirmo-nos deslizar suavemente, sem ruido nem solavancos, por aquellas ruas de pavimento liso como uma folha de papel assetinado, podendo, em transito, ler, conversar em voz baixa e até escrever, graças aos pneumáticos, não ter que dizer ao cocheiro mais que o destino, sem explicações se queremos carro á corrida ou á hora, se nos demoramos, se tem que esperar; sem sequer ter que perguntar quanto devemos, porque tudo está indicado na nossa frente — graças ao taximetro — é uma delicia.

Porque o taximetro veio resolver o mais difícil problema da viação urbana — dar ao passageiro a completa liberdade, sem oferecer motivo de duvida ou de disputa para a fixação do preço do serviço.

O carro é tomado sem que o passageiro tenha que fixar previamente que serviço quer. Vantagem consideravel. Quantas vezes, pelo antigo, e ainda nosso sistema, o alugador tem que variar de base do seu ajuste do trem; porque, tendo-o tomado á corrida, vê que precisa continuar a servir-se d'elle; porque, tendo-o tomado á hora, decorridos os primeiros minutos necessita deixá-lo.

Depois, o trem á hora, em toda a parte anda moroso para ganhar tempo.

Com o taximetro todos estes inconvenientes desaparecem. Como o cocheiro ganha segundo o percurso que faz, convém-lhe executá-lo com presteza porque mais depressa fica livre.

Se ha uma paragem, o apparelho vae contando como tal — não ha motivo para duvidas nem para illusões.

Todavia — aviso aos incautos — o cocheiro esperto ainda consegue illudir, por vezes, o freguez, se este não está habituado ao apparelho.

Os dois processos mais correntes para a falcatura são: A applicação do preço de serviço nocturno em logar do diurno. Isto percebe-se porque o mostrador indica a cor verde em logar da branca. O outro é quando se toma um trem immediatamente que outro alugador o deixa; o cocheiro não maneja o taximetro a indicar novo começo do serviço; assim, se o freguez não sabe ou não repara, tem que pagar além do seu serviço, o que o trem fez anteriormente; se dá pelo logro e faz observação, o cocheiro responde que o apparelho está avariado ou presta se a deduzir uns 50 centimos da taxa que elle marcava á partida.

Mesmo neste caso o freguez fica logrado, porque aos primeiros 400 metros que percorra paga logo mais de 1 franco quando a taxa por 1.200 metros é de 0,75.

Cuidado pois, com este novo *danger de Paris*.

A grande vantagem, sobretudo, é para as pequenas corridas, de 1.200 a 1.600 metros, pelas quaes entre nós se não paga menos de 500 réis, e que em Paris custam 75 ou 85 centimos, o que faz que dando-se 1 franco ao cocheiro elle ainda agradece.

## PARTÉ FINANÇEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Nos termos do artigo 13.º dos estatutos, se faz publico que no sorteio das obrigações da série «Mirandella-Vizeu» a que se procedeu hoje, sairam sorteadas as de n.º 1.136 a 1.140, 5.146 a 5.150, 12.416 a 12.420, 15.701 a 15.705, 23.041 a 23.045 e 26.266 a 26.270.

O pagamento dos juros e amortização d'esta série, relativo ao 2.º semestre de 1906, começará no dia 1 de abril proximo futuro, em Lisboa na séde da Companhia, rua de S. Nicolau n.º 88, das 11 horas da manhã ás 2 da tarde, e continuará em todos os dias uteis até 13 do referido mez, e depois ás sextas feiras, para as relações conferidas em cada semana.

Este pagamento tambem se realiza no Porto na casa bancaria Pinto da Fonseca & Irmão e no Banco Alliança — Lisboa, 11 de março de 1907.

O Director de Serviço, Antonio José Gomes Lima.

## Boletim Commercial e Financeiro

A situação monetaria dos grandes mercados continua por enquanto sem alteração digna de especial registo.

Em Londres a taxa de desconto tem mostrado tendência para descer, mas o bom papel, a tres meses, continua a não encontrar tomadores abaixo de  $4 \frac{1}{4}$  por cento.

O ultimo balancete do Banco de Inglaterra não revela mudança notável na situação d'este estabelecimento. A reserva ficou em £. 27 885.000, representando  $47 \frac{1}{4}$  por cento dos encargos.

O futuro apresenta-se cheio d'incertezas. Ha quem acredite que a situação do mercado de Nova-York melhore em resultado da lei Aldrich, recentemente votada. Mas a drenagem do ouro para a America do Sul, especialmente para o Brasil e Argentina, vae-se accentuando com maior intensidade, sendo cada vez mais frequentes as remessas de ouro para aquele destino.

Se a estes saques sobre as reservas do Banco d'Inglaterra se juntarem as da India chegar-se-ha facilmente á conclusão de que aquele Banco não pôde por agora baixar a sua taxa de desconto.

Apesar d'esta tensão monetaria os novos empréstimos apparecem constantemente. No mercado de Londres vae ser lançado, ao preço de  $99 \frac{1}{2}$  por cento, um empréstimo por obrigações, de  $3 \frac{1}{2}$  por cento, de caminhos de ferro suíços, representando um total de 16.665.000 francos.

Também no mercado de Paris se esperam emissões importantes de fundos d'Estado, de valores industriais e valores bancários estrangeiros.

Segundo o ultimo balancete, a carteira do Banco de França aumentou 236 milhões de francos, a circulação 182 milhões e as contas correntes 10 milhões. Os empréstimos sobre títulos diminuíram 4.000.000 francos, a reserva d'ouro 8 milhões e meio e a conta do tesouro 6.604.000 francos.

O parlamento americano acaba de votar uma lei que introduz no regime monetário dos Estados Unidos algumas das modificações reclamadas, instantaneamente e de ha muito, pela gente de negócios. E' a lei Aldrich, do nome do senador, presidente da comissão financeira do Senado.

Segundo parece, esta lei, que foi bem acolhida no mercado de New-York, vem corrigir, até certo ponto, os vícios do regime monetário actual.

O respectivo texto ainda não é conhecido em todos os seus detalhes.

Uma das disposições conhecidas na nova lei, e que tem um interesse puramente local, é a que atende ás reclamações do público americano, o qual reclamava moeda fiduciária de pequenos valores. A nova lei baixa de 20 para 10 dollars o valor mínimo dos certificados d'ouro e ordena a emissão de notas dos Estados Unidos de 1, 2 e 5 dollars para substituir as notas de maior valor. A lei permite também que os bancos nacionais tenham um terço da sua circulação exclusivamente em notas de cinco dollars.

Também a lei Aldrich vem obtemperar a dois inconvenientes importantes, de ha muito apontados pelos que criticavam o regime monetário dos Estados Unidos: a imobilização de sommas importantes nas caixas do tesouro e a falta d'elasticidade do volume da circulação fiduciária.

Em virtude da legislação em vigor só o produto das contribuições directas era depositado nos Bancos. As receitas aduaneiras, que constituem cerca de um terço dos rendimentos do Estado, eram arrecadadas pelo tesouro, d'onde não saiam senão para pagar as despesas governamentais. Assim, sucedia que capitais importantes estavam imobilizados por largo tempo nas caixas do tesouro, quando com grande vantagem podiam ser utilizados pelo merado.

A lei Aldrich suprime a distinção, estabelecida até aqui, entre as receitas do tesouro, determinando que todas elas deem entrada nas caixas dos bancos nacionais e fiquem assim provisoriamente e desde a sua cobrança á disposição do mercado, em quanto não voltam definitivamente á circulação por via dos pagamentos do Estado.

A mesma lei prescreve uma outra medida de grande importância e que tem por fim tornar o volume de papel-moeda mais susceptível de se adaptar ás necessidades gerais, de aumentar ou diminuir segundo as necessidades, ou, por outras palavras, dar á massa da moeda fiduciária a elasticidade que lhe é indispensável e cuja falta foi considerada como uma das principais causas das inúmeras crises monetárias que os Estados Unidos teem sofrido.

Até agora os bancos nacionais não podiam retirar da circulação mais de três milhões de dollars de notas por mez. Esta restrição dava em resultado os bancos não se aproveitarem da faculdade de emissão senão com extrema reserva, porque devendo as notas ser garantidas com a caução de fundos do Estado, em geral adquiridos a preços muito elevados, elas davam apenas margem a um lucro insignificante, lucro que chegava a desaparecer quando, em épocas de abundância de capitais disponíveis o aluguer do dinheiro baixava.

D'esta forma os bancos abstinham-se muitas vezes de pôr em circulação as suas notas que, aliás, não podiam retirar quando melhor lhes conviesse.

A lei Aldrich obvia em parte a este inconveniente, elevando a nove milhões de dollars a importância de notas que os bancos nacionais podem pôr fora da circulação em cada mez.

E' pouco provável que a nova lei venha afastar de todo as probabilidades de novas crises monetárias nos Estados Unidos. Pode em todo o caso contribuir para attenuar essas crises. O que é porém certo é que ella difficilmente dará ao paiz, com a prontidão que as circunstâncias exigirem, os recursos necessários á actividade industrial e commercial e ao espirito de especulação que caracterizam a nação americana.

### Relatórios de 1906

*Companhia Portugueza de Phosphoros.* Acha-se publicado o relatório d'esta Companhia, relativo á gerencia de 1906.

Os lucros líquidos somaram 469.871 \$995 réis, propondo a administração que sejam aplicados pela seguinte forma:

Para fundo de reserva, 5% sobre 456.649 \$640 réis, conforme o artigo 34º dos estatutos, 22.832 \$480 réis; dividendo 9%, incluindo 150.000 \$000 réis aplicados ao dividendo interno, por conta dos lucros de 1906, 404.005 \$500 réis; percentagem ao conselho de administração, 10% sobre 186.649 \$640 réis, conforme o artigo 16º dos estatutos, 18.664 \$965 réis; díta de 2% ao conselho fiscal, idem, 3.732 \$990 réis; para a caixa de socorros ao pessoal operário 1.000 \$000 réis; saldo para conta nova, réis, 18.736 \$000.

O fundo de reserva fica assim elevado a 773.647 \$040 réis.

As comissões legais e bonus de venda elevaram-se á quantia de 345.970 \$975 réis, e as despesas totaes importaram em réis 154.990 \$680.

O relatório consigna o aumento constante da venda dos seus productos, aumento de que resultou um accrescimo da renda a pagar ao Estado.

Esse accrescimo, que em 1903 fôra de 10.179 \$875 réis, elevou-se no anno findo a 38.820 \$625 réis.

Faz ainda o relatório a narrativa de todas as ocorrências relativas á questão dos Tabacos, durante o anno de 1906, justificando a Companhia a proposta que apresentou no concurso realizado em 7 de maio e o seu procedimento nas negociações anteriores á abertura do referido concurso.

Também o relatório se refere aos novos aperfeiçoamentos introduzidos no fabrico, reduzindo o custo da produção e mantendo a qualidade dos productos, e ainda melhorando a situação do pessoal operário.

O orçamento rectificado para 1907-1908, apresentado pela respectiva comissão da cámara dos deputados e que vae entrar em discussão conjuntamente com o de 1906-1907, apresenta os seguintes resultados:

A totalidade do computo das receitas eleva-se a réis 68.282.756 \$118, e o das despesas a 69.310.926 \$557 réis, sendo portanto o excesso das despesas sobre as receitas de réis 1.028.170 \$429.

Tendo a comissão resolvido incluir em artigo adicional, para amortizar o deficit de 1906-1907, a quantia de 501 contos, fica aquelle excesso elevado a 1.529.170 \$439 réis.

Durante a primeira quinzena d'este mes accentuou-se no nosso mercado bolsista maior animação de negócios.

Os valores coloniais foram dos mais movimentados, especialmente as acções das companhias de Moçambique, do Assucar de Moçambique e da Zambezia, cujos preços reagiram no sentido da alta, accusando nos ultimos dias bastante firmeza. Outro tanto diremos das acções da Companhia do Gaz.

Pelo que respeita a operações a contado, o movimento foi bastante regular, havendo a registar uma pequena subida nos preços das inscrições, acções da Companhia Nacional de caminhos de ferro, etc.

Damos a seguir as ultimas cotações cambiais:

	EM 28 DE FEVEREIRO		EM 15 DE MARÇO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	52 $\frac{7}{16}$	52 $\frac{5}{16}$	52 $\frac{1}{4}$	52 $\frac{1}{8}$
" 90 d/v.....	53 $\frac{1}{16}$	—	52 $\frac{15}{16}$	—
Paris cheque .....	543	545	544	546
Berlim .....	222 $\frac{1}{2}$	223 $\frac{1}{2}$	223 $\frac{1}{2}$	224 $\frac{1}{2}$
Amsterdam cheque.....	376	378	377 $\frac{1}{2}$	379 $\frac{1}{2}$
Madrid cheque.....	830	835	828	833

A. C.

## Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	MARÇO													
	1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	
Lisboa : Inscrições de assent.	42,70	42,70	42,75	42,80	42,80	42,85	42,85	42,90	43	43,10	43,80	43,30	43,28	-
" coupon ..	42,50	42,50	42,50	42,60	42,60	42,70	42,70	42,80	42,95	43	43,20	43,25	-	-
Obrig. 4% 1888.....	20,950	21,000	21,000	-	-	-	-	21,000	-	-	-	21,000	-	-
" 4% 1890 assent .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon ..	54 000	-	-	54 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4½% assent .....	-	-	-	-	62 500	-	-	-	-	62 500	62 500	62 500	-	-
" 4½% coupon int ..	61,800	-	62,300	-	62,300	-	-	-	-	-	62,300	-	-	-
" externo 1.ª série.....	64,100	64,200	64,100	-	64,200	64,100	64,100	-	64,200	64,000	64,000	64,000	-	-
" 3% 1905.....	9.400	-	9.350	9.400	9.400	9.400	9.400	9.450	-	9.450	9.450	9.450	9.400	-
" Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	104,100	104,100	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	179,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	173,500	174,000	-	-
" " Commercial .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	136,500	-	-	-
" " Nac. Ultramarino	93,000	93,500	93,500	93,500	93,500	93,500	93,500	-	93,600	93,700	-	93,800	94,000	-
" " Lisboa & Açores	-	-	-	-	112,600	-	-	-	112,600	112,600	112,600	112,600	-	-
" Tabacos coupon .....	-	104,100	104,200	104,400	104,200	-	104,300	-	-	-	-	104,200	-	-
" Comp. Phosphoros ..	68,800	-	-	69,000	-	69,000	68,900	68,700	68,800	-	-	68,800	-	-
" " Real .....	80,500	-	-	-	-	-	80,500	-	-	80,600	80,600	-	-	-
" " Nacional .....	-	-	12,600	12,800	12,800	12,800	13,000	13,000	13,000	12,000	12,000	12,900	12,940	-
Obrig. prediaes 6% .....	91,500	91,300	-	-	91,300	91,400	-	91,600	91,400	-	-	91,400	-	-
" " 5% .....	86,350	86,200	86,200	-	86,650	86,550	86,950	86,800	87,000	87,000	87,000	87,200	87,000	-
" C.ª Beira Alta .....	38,550	-	38,600	-	-	-	38,600	-	-	38,600	-	-	-	-
" " Real 3% 1.º grau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	66,900	-	-
" " 3% 2.º "	-	58,300	58,300	58,400	-	-	56,800	58,700	58,750	-	58,700	58,800	58,700	-
" " Nacional 1.ª série.	-	-	74,300	-	74,300	74,300	-	74,300	-	74,300	-	74,300	-	-
" " Atravez d'Africa ..	85,200	85,300	-	-	-	-	86,000	-	-	86,000	86,100	86,300	86,300	-
Paris : 3% portuguez 1.ª série	69,60	69,60	69,40	69,10	69,40	69,70	69,40	69,40	68,75	69,05	69,05	-	-	-
Acções Comp. Real .....	-	-	454	446	-	-	-	450	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres .....	62	62,50	61,50	61,75	-	60	61	60	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Zaragoza .....	444	443	442	440	440,50	440,50	438	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes .....	250	245,50	248	246	-	241	237	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	374	373	373	373	373,50	373,50	373	373	370	371	-	-	-	-
" " 2.º "	322	321	321,75	323	324	324,25	324	-	323	322	323	-	-	-
" " Beira Alta .....	291,50	-	291	291	290	289	290	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres .....	189,50	189,50	189,50	189	-	185	185,25	186	185	182,25	-	-	-	-
Londres : 3% portuguez .....	70	70,12	70,25	70,12	70	69,87	69,75	69,75	69,75	69,50	-	-	-	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	-	-	-	93,25	93,82	-	93	-	-	-	93,06	-	-	-

## Recentas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhos	Período de exploração	1907			1906			Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1907	1906	1907	1906
COMPANHIA REAL											
Réde Geral .....	22 28 Jan	1073	100,533 00	93,693	1073	100,255 000	93,434	401,444 00	401,020 000	424 000	-
" 29 4 Fev	"	98,918 000	92,188	"	96,048 000	89,513	500,362 000	497,168 000	3,294 000	-	-
" 5 11 "	"	98,864 000	92,137	"	92,893 000	86,573	599,226 000	589,961 000	9,265 000	-	-
Vendas Novas .....	22 28 Jan.	70	2,045 000	29,214	70	2,129 000	30,414	8,713 000	8,516 000	197 000	-
" 29 4 Fev	"	2,213 000	31,614	"	2,035 000	29,071	10,926 000	10,551 000	375 000	-	-
" 5 11 "	"	1,913 000	27,328	"	1,964 000	28,057	12,839 000	12,515 000	324 000	-	-
Coimbra à Louzã .....	22 28 Jan	318 000	10,965	-	-	-	1,517 000	-	-	-	-
" 29 4 Fev	"	368 000	12,689	-	-	-	1,885 000	-	-	-	-
" 5 11 "	"	376 000	12,965	-	-	-	2,261 000	-	-	-	-
Sul e Sueste .....	21 28 "	597	26,980 624	45,193	573	24,792 908	43,268	206,209 399	182,348 283	23,861 116	-
Minho e Douro .....	21 28 Fev	372	34,325 000	92,271	343	29,862 446	87,062	226,557 000	216,213 211	10,343 789	-
" 29 4 Fev	253	9,908,087	39,162	253	9,792,513	38,705	39,449,211	35,351,456	4,097,755	-	-
Beira Alta .....	" 5 11 "	8,107,884	32,016	"	8,851,314	34,985	47,557,095	44,202,800	3,354,295	-	-
" 12 18 "	"	6,219,013	24,687	"	6,402,382	25,305	53,803,198	50,605,182	3,197,926	-	-
Nacional — Vizela, Mirandella e Bragança	29 4 "	185	3,309,637	17,889	105	2,012,206	19,163	14,950,699	9,070,916	5,879,783	-
Guimarães .....	21 31 Dez	34	2,835,2								

## Moveis para hoteis

Apresentou no parlamento o sr. ministro da fazenda um projecto de lei a que já aqui nos referimos, tendente a promover, por medidas bem estudadas e de rasgada iniciativa, a reforma dos hoteis existentes—maus, pessimos, inconfortaveis, quasi inhabitaveis—e á criação d'outras novas, com o fim de habilitar o paiz a prosegui nesse benefico movimento que, pela primeira vez, nelles se vae accentuando, de chamar os estrangeiros a admirar as bellesas da nossa patria, valorizando, por esta forma, em prática corrente já em toda a parte, menos entre nós, as nossas riquezas naturaes e historicas, de vulgarizar e fazer apreciar o nosso clima que faz a admiração de quantos nos visitam.

Neste projecto, e entre as concessões que, para tentar attingir o fim desejado, se fazem, com mão larga, embora com circumspecto cuidado pelos dinheiros publicos, figuram:

1.º— Diminuições ou suppressões de impostos, por certo prazo, aos hoteis existentes que reformarem o seu mobiliario. as suas condições de conforto;

2.º— Estas vantagens e mais a isenção de direitos de importação para os grandes hoteis,— de mais de cem quartos — que se installem de novo.

Tanto bastou para que o operariado da industria da marcenaria se manifestasse contra o projecto, protestando que essa proposta offende a marcenaria portuguesa, porque a julga inhabil para fabricar mobiliario de luxo, e a prejudica, porque cria uma concorrença desleal ao trabalho nacional.

O egoismo feroz manifesta-se assim por parte do operariado e vamos vendo que os influentes que a isso o levaram evitam com certo cuidado fazer-lhe ver toda a economia do projecto que longe de o prejudicar, o beneficia largamente.

Não estamos aqui a defender a obra nem o seu autor, embora por elle tenhamos — e ccm muito prazer o declaramos — a maior sympathy.

Tratamos de facto, nos precisos termos em que elle deve ser apreciado, e da situação do paiz, na justa medida em que ella deve ser vista.

Para ninguem é problema indecifravel que por todas as formas, no momento actual, Portugal precisa atrair o excursionista. E' questão vital que não podemos pôr de parte.

Para esse fim ha que preparar-lhe accommodações condignas.

Se se tratasse só de chamar o viajante modesto, que se contenta com alojamentos baratos, para isso tínhamos ja.

Mas o que mais nos convém é o viajante rico, o argentario, que não duvida espalhar dinheiro a rodo na sua passagem, mas que exige em troca as maiores commodidades, o maximo conforto, o luxo, a sumptuosidade até.

E' para isso que por toda a parte se estão installando hoteis que são verdadeiros palacios, mais que principescos, imperiales, em que o mais opulento millionario se encontra ainda apenas rasoavelmente alojado.

Para a fundação das companhias que construem, guarnecem e exploram esses grandiosos monumentos não ha que contar com capitais portuguezes. Só nos paizes onde o dinheiro não encontra juro superior a 3 por cento se obtém capitais para tais empresas.

Ora essas muito certamente vindo localizar-se aqui, trarão consigo o seu abastecimento de mobiliario e accessorios, e não só porque o trazem do seu paiz como porque elle lhes custa muitissimo mais barato, e ainda, e sobretudo, porque elle constitue o conforto indispensavel nesses estabelecimentos ao qual o hospede de fartos haveres está habituado.

Obrigar essas empresas a pagar direitos, de tão elevada somma que representam duas e mais vezes o custo do artigo, o mesmo é que prohibi-las de cá virem.

Mobiliario portuguez pois, é que elles nunca adquirirão para a sua installação.

Não veem portanto cá; e com isso se o paiz perde imenso, de toda a forma a nossa industria não ganha,

antes ainda perde nos reloques, concertos e um ou outro accessorio que tenha que fazer.

Mas não perde só isso.

O projecto oferece como dissémos, grandes vantagens aos hoteis actuaes que se reformem, e não lhes concede isenção alguma de direitos.

Logo a industria tem toda a conveniencia em que esse projecto se converta em lei.

Por cada grande hotel novo, de mais de 100 quartos que se funde, haverá duzias de hoteis velhos de menos de 100 quartos que se reformam; e para esses o fornecimento fica por inteiro assegurado á industria nacional.

Se, pelo contrario, essas concessões forem retiradas do projecto, não será de admirar que este seja abandonado por inutil e á industria nacional ficará o lucrativo trabalho de concertar os pés das mesas e lavatorios de pinho—nacional, já se vê—que são ornamento e conforto elegante de grande parte dos nossos hoteis provincianos.

## A linha de Bourget a Mont-du-Chat

Foi feito pelas estancias competentes da Saboya, ao governo francez, o pedido para se proceder o mais rapidamente á construcção de uma linha funicular que ligue directamente o lago do Bourget com a portella do Mont-du-Chat, destinada ao transporte de passageiros e mercadorias.

Esta linha partirá de um ponto situado á distancia de 150 metros do posto de Bourdeau, com a altitude de 252 metros, elevando-se d'ahi até a altitude de 562 metros.

A extensão a explorar, medida em linha recta é de 810,5 metros, com a inclinação média de 40 por cento.

A linha terá um metro de largura entre os carris, e será de simples via, excepto no meio do percurso, para o cruzamento dos vehiculos.

A tracção será feita por meio de um cabo accionado pela electricidade.

Prevendo a dificuldade de obter forças hidráulicas, estudou-se a instalação de motores a gaz para a produção de fluido. A instalação electrica será completa da por uma bateria de accumuladores, que servirá de reserva para o caso de avaria nos motores.

A potencia electrica é calculada para quarenta cavallos, supondo que as carruagens importarão trinta e seis passageiros, e caminharão com a velocidade de 1,5 metro por segundo.

Haverá na linha dois tunneis, um méde oitenta e cinco metros de extensão e o outro noventa.

Proximo ao ponto terminus, no alto, terá de ser construído um viaducto.

Com a velocidade prevista de 1,5 metros, por segundo, a duração do trajecto será de dez minutos. Sendo preciso pôdem circular quatro comboios por hora, e transportar cento e quarenta e quatro passageiros em cada direcção.

O custo da linha está orçado em 334.000 francos; os trabalhos devem levar oito a dez meses.

A linha funcionará apenas 184 dias em cada anno; de 15 de abril a 15 de outubro.

As despesas de exploração estão avaliadas em 22.900 francos, o que deixa prevêr para a receita um excedente de 26.100 francos. A diferença representa o juro de 7,8 por cento para o capital empregado.

## Os transpyrenaicos

Foi já assignado o acordo entre a França e a Espanha para a construcção de tres linhas transpyrenaicas.

A primeira partirá d'Aix-les-Termes, atravessará a fronteira entre Bourg-Madame e Puygeerdá, entroncando em Ripoll com as linhas espanholas.

A segunda partirá de Olopon entroncando com as linhas espanholas em Zuera.

A terceira partirá de Saint-Girons indo entroncar em Sost com uma linha espanhola que está já projectada, mas cujos trabalhos não começaram ainda.

Pelo accordo assignado agora, os dois Estados obrigam-se a construir estas linhas no prazo maximo de dez annos.

## Os caminhos de ferro europeus em 1906

Segundo um trabalho de estatística publicado pelo Ministério das Obras Públicas da Prússia são dezenove as nações da Europa que no primeiro de janeiro de 1906 possuíam rôdes de caminhos de ferro. Não as tinham, porém, o principado de Montenegro e as repúblicas de Andorra e de S. Marino, nem havia nenhuma linha ferrea na Islandia, nem em Creta.

O principado de Liechtenstein vem nesta estatística incluido na Austria-Hungria, como pertencendo as suas linhas ferreas à rede da Bosnia-Herzegovina; Monaco vem incluido na rede francesa; Malta, Nova Jersey e Man vem incluidas na Inglaterra.

O total das linhas destas três ilhas ha já annos que permanece em 110 kilometros, correspondendo uma pequena porção a Jersey, 13 kilometros a Malta, e o resto a Man.

Pelo quadro seguinte pôde vér-se qual a extensão das linhas ferreas dos estados europeus em 1906 e o seu aumento comparado com a do anno anterior.

Nações	Rôdes em 1 de Janeiro de 1906	Augm. ento durante o anno de 1905
Allemanha.....	56.477	913
Russia.....	54.974	266
França .....	46.466	693
Austria-Hungria.....	39.918	750
Reino Unido .....	36.587	150
Italia .....	16.284	167
Espanha .....	14.430	296
Suecia .....	12.684	107
Belgica .....	7.258	217
Suissa .....	4.289	40
Dinamarca.....	3.288	0
Romania .....	3.177	0
Turquia, com Bulgaria e Romelia Oriental.....	3.142	0
Hollanda.....	3.035	104
Portugal .....	2.571	77
Noruega.....	2.490	0
Grecia .....	1.241	123
Servia .....	610	32
Luxemburgo.....	512	0

Em relação a Portugal não está exacta esta nota, porque em 1 de janeiro de 1906 a extensão explorada era de 2.534 kilometros com aumento de 64 sobre 1905.

De 1901 a 1905 a Allemanha aumentou 5.086 kilometros á sua rede; a França 3.639; a Russia 24.017; a Austria-Hungria 12.085; a Suecia 4.866; a Espanha 4.568; a Inglaterra 4.150; Italia 3.377; a Belgica 1.995; a Turquia 1.377; Noruega 1.338; a Dinamarca 1.302; a Suissa 1.199; a Romania 634; a Hollanda 487; a Grecia 474; Portugal 422; e a Servia apenas 70.

Comparando a extensão das linhas ferreas dos diferentes Estados com a sua superfície respectiva vemos que ocupa o primeiro logar a Belgica com 24,6 kilometros de linha por myriametro. Veem depois o Luxemburgo com 19,7; a Inglaterra com 11,6; a Suissa e a Allemanha com 10,4; Malta, Jersey e Man com 10; a Hollanda com 9,3; a França com 8,7; a Dinamarca com 8,5; a Austria com 5,9; a Italia com 5,7; a Espanha com 2,9; Portugal e a Suecia com 2,8; a Romania com 2,4; a Grecia com 1,9.

Seguem-se depois outros Estados com quantidades inferiores, até a Noruega que é o ultimo do rol, com a percentagem de 0,8.

Se compararmos a extensão de linhas ferreas, não com a superfície territorial, mas com a população nos respetivos Estados, encontramos em primeiro logar a Suissa com 246 kilometros por cada 100.000 habitantes. Seguem-se depois o Luxemburgo com 216; a Dinamarca com 134; a Suecia com 129; a França com 119; a Noruega com 112; a Belgica com 105; a Allemanha com 100; a Inglaterra com 88; a Austria com 85; a Espanha com 78; a Hollanda com 57; a Romania com 54, a Grecia com 51;

a Italia com 49; a Russia com 48; Portugal com 47; a Turquia com 32; Malta com 30; e a Servia com 24.

Vê-se pois pela estatística do Ministerio das Obras Públicas da Prússia mesmo com a correção que acima fazemos ás suas indicações, que o nosso Portugal quanto á extensão das suas linhas ocupava em 1 de janeiro de 1906 o decimo quinto logar entre os Estados europeus; quanto aos que mais tinham desenvolvido as suas linhas em 1905, occupa o decimo segundo logar; quanto á relação entre a extensão da sua rede e a superfície territorial occupa o decimo terceiro; e quanto á relação com a população o decimo setimo.

Precisamos aumentar ainda muito a nossa rede para ocuparmos o logar que nos compete.

## Tracção eléctrica

Porto

A Companhia de Viação Eléctrica do Porto está estudando uma linha que, partindo d'aquela cidade pela rua do Freixo, atravesse Valbom, S. Cosme, Rio Tinto, e entronque com a rede do Porto na rua Costa Cabral.

### Espanha

Foram pedidas concessões para a construção e exploração de um tremvia eléctrico de Malaga a Barbella, por Torremolesios e Fuengirola, e para prolongar a linha Josepets-Bonanova, em Barcelona, até ligar com a linha de Atarazanas a Gracia.

### Itália

Pelo respectivo ministerio foi aprovado o projecto da linha eléctrica que ha de ligar o porto de Genova com as estações de Brignole, Principe e Santa Limbania.

As despesas com a construção foram orçadas em quatro milhões de liras.

Foi aberta á circulação uma linha entre Spezzia e Portovenere, servida por carruagens que recebem a corrente de um duplo cabo aéreo suspenso á altura 3,5 metros acima do solo. Um dos fios está ligado com a terra e com as partes metálicas das carruagens, sendo a diferença potencial entre os dois condutores de 500 volts.

Como as carruagens não caminham sobre carris, mas sobre o leito da estrada tem que fazer curvas apertadíssimas e subir rampas que chegam a 6,8 por cento.

As carruagens accommodam dezesseis passageiros, pesam 1.500 kilos, são accionadas por dois motores de quatro kilovats que fazem girar as rodas traseiras, e possuem freios rápidos de grande poder.

São iluminadas e aquecidas por electricidade.

A velocidade é de 25 kilometros á hora.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Regoa a Lamego.**—Brevemente será apresentado á aprovação o projecto da linha da Regoa a Lamego.

O seu custo está orçado em 489 contos.

**Guimaraes a Vafe.**—Vão muito adeantados os trabalhos de assentamento da via, esperando-se que no dia 20 do corrente já as máquinas possam percorrer toda a linha.

**Valle do Tamega.**—Continuam activamente os trabalhos nesta linha, estando já muito adeantada a terraplenagem entre o viaducto de S. Lazaro e a estação de Amarante.

Em Baixa, o transporte de pedra é feito com uma máquina movida a gasolina.

**Pedras Salgadas.**—Espera-se que no proximo mês de julho circulem já os comboios entre Pedras Salgadas e Villa Real, prosseguindo activamente os trabalhos para que esta esperança se torne em realidade.

**Alto Minho.**—Foi já assinado o contrato definitivo, confirmando o trespasso aos srs. Canha & Formigal da concessão para construir e explorar as linhas ferreas de

Braga a Guimarães e a Monsão e Vianna a Ponte da Barca.

**Aviz a Castello de Vide.** — Alguns deputados pelos distritos de Evora e Portalegre, sollicitaram da Companhia Real que formulasse as condições para consentir em que sejam construídas em via larga as linhas de Estremoz a Castello de Vide, e o ramal de Aviz.

**Valle do Vouga.** — A população dos concelhos interessados vai representar ao governo para que a linha do Valle do Vouga se estenda até Gouveia, passando por Mangualde.

**Louzã-Figueira.** Consta que com o novo horário que a Companhia Real vai estabelecer começará a ser empregadas carroagens automotoras para o serviço directo entre Louzã e Figueira da Foz.

**Mossamedes.** — Vae ser mandado abrir um crédito especial na importância de cento e dez contos para despesas com a construção d'esse caminho de ferro, do porto de Mossamedes ao planalto de Chella.

**Invento português.** No dia 9 do corrente, foram os vogais técnicos do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, com os srs. director, sub-director, chefes dos serviços de via e obras e de construção do Sul e Sueste, examinar a instalação de concentração e encravamento de manobras de agulhas e signaes no Pinhal Novo, feita pelo sr. José Lopes do Rosario, segundo o sistema que inventou, sob a inteligente direcção do sr. Augusto Sequeira, chefe de via e obras.

O apparelho, ao qual nos referimos no numero anterior, é de uma grande simplicidade, realizando efficazmente todas as combinações de encravamento necessárias para garantia a segurança das diversas hypotheses que pôdem ser figuradas d'entradas ou saídas de comboios. Não se pôde abrir um disco sem estarem preparadas todas as agulhas que conduzem á linha em que vae ser recebido.

Depois de aberto o disco não se pôde alterar a posição das respectivas agulhas sem fechar primeiro o disco. Não se podem abrir dois discos ao mesmo tempo. Não se pôdem fazer manobras sem ter os tres discos fechados.

São doze as agulhas manobradas a distancia, que vae até 300", por transmissões rígidas e 3 os discos manobrados por fios. O mesmo apparelho que manobra a agulha a aferrolha.

Todo o sistema é simples e robusto, realizando por forma segura e económica os encravamentos.

Os engenheiros que visitaram as instalações, foram concordes em elogiar o invento do sr. Lopes do Rosario.

**Regulamento do trânsito.** — Foi aprovado o regulamento do serviço do trânsito para as direcções dos caminhos de ferro do Estado, excelente trabalho elaborado pelo digno chefe do trânsito das linhas do Sul e Sueste o sr. Marcolino Torre do Valle e revisto pela direcção do Minho e Douro.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### ESPAÑA

Trata-se de constituir uma companhia para a construção e exploração de uma rede de caminhos de ferro de via reduzida compreendendo as linhas de Rioja, Navarra, Victoria a Bilbau, Victoria a Martires, Logroño a Victoria, Irun a Pamplona, Logroño a Pamplona, e Estella a Victoria.

Um grupo belga adquiriu por 500.000 pesetas a concessão da linha de Puertollano a Linares, na extensão de 115 quilometros.

O governo espanhol está tratando com as companhias de caminhos de ferro a criação de uma secção da guarda civil dedicada exclusivamente ao serviço nos comboios.

### FRANÇA

Falla-se novamente em realizar um antigo projecto de comboio de luxo entre Paris e Cartagena, com serviço marítimo combinado para Oran.

O serviço marítimo parece que será feito pela companhia Transatlantica, com o seu paquete Villaverde.

Viz-se mesmo que este comboio começará a fazer-se ainda este mês.

### ALLEMANHA

Vão ser reformadas as tarifas nas linhas alemãs, diminuindo

o preço do transporte de bagagens, os supplementos que se pagava nos comboios rápidos, e deixando de haver bilhetes de ida e volta.

### BELGICA

A administração dos caminhos de ferro do Estado vai pôr em prática um projecto que a realizar-se permitirá fazer o preciso entre Bruxelas e Antuerpia, 47 quilometros, em 35 minutos. Hoje faz-se em uma hora:

Haverá oito comboios de luxo, diários, entre as duas cidades com a velocidade média de 110 quilometros à hora.

### AUSTRIA

No orçamento do Estado para 1907 foi incluída a verba de cinco milhões e trezentas mil coroas para aquisição de material ferroviário para as linhas do Estado.

Além disso foi aprovado o projecto de lei estabelecendo a verba de trinta e um milhões e meio de coroas para aumento de material circulante.

São pois trinta e seis milhões e oitocentas mil coroas que vão ser empregadas em melhorar o material das linhas do Estado.

D'estas oitocentas mil são destinadas à aplicação de freios automáticos em todo o material já existente.

A administração encomendou já 118 locomotivas, 89 tenders, 187 carroagens para passageiros, 88 para mercadorias. Ficou disponível ainda a quantia de 350.000 coroas.

### RUSSIA

O governo moscovita vai experimentar o emprego de travessas de couro em substituição das travessas de madeira em que assentam os carris.

## Notas variadas

**Um novo productor de electricidade.** Um engenheiro escocês descobriu o meio de transformar directamente a energia calorífica em energia eléctrica, sem o emprego de máquinas de vapor, ou motores de qualquer especie.

Tratam de qualquer coisa como de uma pilha thermoeléctrica, mas de grande rendimento, levando vantagem a todos os motores conhecidos até hoje.

Esta pilha compõe-se de uma série de carvões e folhas de ferro, metidos em um banho formado por uma solução de potassa caustica.

Aquecendo-se o banho até uma temperatura pouco superior à da ebullição, desenvolve-se uma fortíssima corrente eléctrica que pode ser recolhida nos elementos extremos da série.

Esta bateria, a que o autor chama *dinelectro* portase como qualquer outra bateria mas com uma tal potência que por cada dois kilos de peso dos elementos se obtém um cavalo de força.

Para que a bateria funcione é absolutamente indispensável, que através os seus elementos circule uma forte corrente d'ar. Logo que esta cesse, a pilha deixa de funcionar.

Attendendo ao pouco peso d'este gerador de electricidade, o seu autor pensa em applicá-lo aos automóveis.

Applicado à tração ferroviária também deve ser de grande vantagem, não só pela sua simplicidade mas porque o custo das locomotivas seria muitíssimo reduzido, e a sua alimentação excessivamente económica.

## Avisos de serviço

### Caminhos de ferro do Estado

#### Direcção do Sul e Sueste

Faz-se publico que por despacho ministerial de 28 de fevereiro de 1907, e a partir de 12 do corrente mês de março, continuam a ser diários os comboios tramways n.ºs 211 e 212, entre Faro e Villa Real de Santo Antonio, com as marchas constantes do cartaz horário em vigor.

Fica annullado para todos os efeitos o aviso ao público B. n.º 3, de 6 de fevereiro de 1907.

**Expedições de mexilhão para Espanha**

Tendo cessado a proibição em Espanha da importação de mexilhão, nos meses de janeiro a julho, previne-se o público de que serão aceitas para despacho nas estações d'esta Direcção, em qualquer época do ano, remessas d'aquele marisco, com destino as estações das linhas hespanholas.

Ficam pelo presente annulladas as disposições constantes do aviso ao público de 20 de março do anno findo, unicamente no que respeita a expedições de mexilhão.

Lisboa, 5 de março de 1907.

**Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes****Expedições de mexilhão para Espanha**

Tendo cessado a proibição em Espanha da importação de mexilhão, nos meses de janeiro a julho, previne-se o público de que serão aceitas para despacho nas estações d'esta Companhia, em qualquer época do ano, remessas d'aquele marisco com destino as estações das linhas espanholas.

Ficam pelo presente annulladas as disposições constantes do aviso ao público B. 1.475 de 16 de março de 1906, unicamente no que respeita a expedições de mexilhão.

Lisboa, 1 de março de 1907.

**Apeadeiros de Carvalhosas e Trémoa**

A denominação dos apeadeiros situados na linha de Coimbra a Louzã: o primeiro entre as estações de Coimbra e Ceira; o segundo entre esta e o apeadeiro de Almalaguez, designados, respectivamente, no aviso ao público B. 1.527 de 14 de dezembro de 1906 pelos nomes de Carvalhosa e Tremoa, fica pelo presente aviso rectificada para Carvalhosas e Trémoa, como lhes corresponde.

Lisboa, 6 de março de 1907.

**Semana Santa e feira em Sevilha**

Festas da Semana Santa de 24 a 31 de março e Feira 18, 19 e 20 de abril.

Preços de ida e volta, muito reduzidos: de Lisboa-Rocio e Entroncamento, 1.<sup>a</sup> classe 18\$300 réis, 2.<sup>a</sup> classe 12\$900, 3.<sup>a</sup> classe 8\$600; de Porto-Campanhã, 1.<sup>a</sup> classe 21\$300 réis, 2.<sup>a</sup> classe 14\$900, 3.<sup>a</sup> classe 10\$100.

Validade dos bilhetes em todos os comboios ordinarios e nos especiais (1.<sup>a</sup> classe): 1.<sup>o</sup> periodo (Semana Santa); ida, 22 a 26 de março; volta, 27 de março a 2 de abril: 2.<sup>o</sup> periodo (Feira); ida, 15 a 18 de abril; volta, 21 a 24 de abril.

Comboios especiais directos, com sleeping-car, vagon-restaurante e carruagens de 1.<sup>a</sup> classe (número limitado de passageiros).

Partidas de Lisboa-Rocio ás 3-45 da tarde dos dias 23 de março a 16 de abril; chegada a Sevilha ás 8-45 da manhã (hora espanhola).

Partidas de Sevilha ás 7-45 da tarde (hora espanhola) dos dias 1 e 24 de Abril; chegada a Lisboa-Rocio ás 11-34 da manhã.

Venda de bilhetes, desde 15 de março, na Agencia da Companhia Internacional dos Wagons-Lits.

**Festas do Senhor dos Passos em Miranda do Corvo no Domingo de Ramos (24 de março de 1907)**

Bilhetes de ida e volta com 40% de redução nos comboios especiais das estações e apeadeiros de Coimbra, Carvalhosas, Ceira, Trémoa, Almalaguez, Padrão, Louzã. Demais condições, ver os cartazes affixados.

**Arrematações****Caminhos de Ferro do Estado****Direcção do Minho e Douro****Empreitada de obras**

Pelo presente se faz publico que no dia 23 do corrente pela uma hora da tarde, se ha-de proceder, perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua séde nesta cidade na estação de Cam-

panhã, ao concurso publico para a arrematação da 6.<sup>a</sup> empreitada parcial de obras accessórias a executar entre os perfis 9 e 76, do 1.<sup>o</sup> lanço do ramal de acesso da estação de Viana do Castello ao lugar da Abelheira.

O deposito provisório, para poder ser admittido como licitante, será de 8\$040 réis, e poderá ser feito até as 3 horas da tarde da vespera do concurso, na thesouraria da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã.

O deposito definitivo será de 5% do preço da adjudicação, que deverá ser feito na mesma thesouraria, no prazo de cinco dias, contados da data da notificação da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo que a praça estiver aberta, acompanhadas dos documentos exigidos no respectivo programma do concurso, ou enviadas à direcção até as 12 horas da manhã do dia em que o concurso tiver lugar.

As condições da arrematação, caderno de encargos, bem como os respectivos desenhos, pôdem ser examinados, em todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde, na direcção d'estes caminhos de ferro, em Campanhã. Porto, 7 de março de 1907.

**Direcção do Sul e Sueste****Fornecimento de balastro**

Faz-se publico qu<sup>a</sup> no dia 26 de março de 1907, pelas doze horas do dia, na secretaria da 2.<sup>a</sup> secção de via e obras, em Evora, perante o respectivo chefe, terá lugar a arrematação para a empreitada do fornecimento de 4.000 metros cúbicos de balastro.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 30\$000 réis.

Os licitantes pôdem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisório e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação pôdem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez da manhã ás três horas da tarde, na secretaria da 2.<sup>a</sup> secção da via e obras, em Evora.—Evora, 8 de março de 1907.

**Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes****Fornecimento de 2 lotes de madeiras nacionaes e estrangeiras para construções**

Depósito provisório 1.<sup>o</sup> lote, 40\$000 réis; 2.<sup>o</sup> lote, 150\$000 réis.

No dia 18 do corrente, pela uma hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas para o fornecimento de 2 lotes de madeira para construção sendo:

1.<sup>o</sup> lote, madeiras de casquinha e spruce.

2.<sup>o</sup> lote, solho e forro

conforme o caderno d'encargos, quantidades e dimensões que se encontram patentes em todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde na Repartição Central de Via e Obras, em Santa Apolonia.

As propostas devem ser feitas em separado para cada lote e serão endereçadas á Direcção da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobre scripto:

Fraposta para o fornecimento de madeira lote n.<sup>o</sup>... da tarefa n.<sup>o</sup> 114 e redigidas segundo a formula seguinte: Eu abaixo assinado, residente em . obrigo-me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, o lote n.<sup>o</sup>... de madeiras pelos preços de . . (preços por extenso) na conformidade das condições patentes na Repartição Central de Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento.

(Data e assinatura por extenso e em letra bem intelligivel).

NB. Esta Companhia não concederá passes aos fornecedores. Lisboa, 2 de março de 1907.

**Fornecimento d'água-raz**

No dia 1 de abril pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 5.000 kilos de agua-raz.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) 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 de Lisboa (Rocio).

Lisboa, 13 de março de 1907.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

**CASTELLO BRANCO** **Hôtel Francisco** — Rua de Santo Antonio — Bom tratamento, aceito e commodidade — Proprietario, successor da viúva de Francisco da Silva Gama.

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

**GUIMARÃES** **Grande Hotel do Tossal.** — 15, Campo do Tossal, 18. — Este hotel é sem duvida uns dos melhores da província, de inexcediveis commodidades e aceito tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires

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

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

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

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

**MAFRA** **Hôtel Moreira.** — No largo, em frente do convento. Bellas accommodações desde 1<sup>o</sup>000 reis por dia até 1<sup>o</sup>500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

**MONT'ESTORIL** **Grand Hotel d'Italle.** — De 1.<sup>ª</sup> ordem construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinha e serviço á francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Proprietario. — Petracchi Felice.

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

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

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

**PORTO** **Hôtel Continental.** — Rua Entreparedes (Frente á Battalia). Serviço de 1.<sup>ª</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros ; muito central — Prop. Lopez Munhos.

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

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

**SETUBAL** **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todis, em frente do teatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diária 1<sup>o</sup>200 a 2<sup>o</sup>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 AUTOMATICOS**, para folhas de livros, recibos, talões, etc., marcando cada numero uma, duas, tres ou quatro vezes — caracteres em aço duro.

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

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta Redacção.

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

**COMPANHIA REAL**

C. Sodré	Algés	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
9-15 m.	9-29 m.	9-10 m.
9-25 m.	9-49 m.	10-10 m.
4-0 t.	4-14 t.	4-22 t.
5-40 t.	5-54 t.	6-20 t.
11-25 n.	11-39 n.	12-0 n.
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e l.		12-15 n.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
5-30 m.	6-5 m.	5-20 m.
7-0 m.	7-28 m.	7-55 m.
7-40 m.	8-15 m.	8-45 m.
10-10 m.	10-38 m.	8-55 m.
11-30 m.	11-55 m.	10-50 m.
4-0 t.	4-28 t.	12-10 t.
2-20 t.	2-58 t.	2-40 t.
4-52 t.	5-20 t.	3-36 t.
5-24 t.	5-56 t.	5-31 t.
7-0 t.	7-28 t.	7-40 t.
8-30 n.	8-58 n.	9-10 n.
10-0 n.	10-28 n.	10-40 n.
12-30 n.	1-5 n.	11-6 n.
Mais os de Cascaes, excepto os a		—

Lisboa-Rocio Povoa Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
12-30 t.	1-28 t.	7-32 m.	8-30 m.
10-30 n.	11-28 n.	2-27 t.	3-25 t.
Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio			
4-39 t.	5-32 t.	c 5-27 m.	p 6-35 m.
p 4-35 t.	c 5-39 t.	5-27 m.	6-50 m.
7-5 t.	8-55 n.	7-55 t.	9-23 n.
12-30 n.	1-53 n.	—	—
Lisboa-Rocio Setil Lisboa-Rocio			
6-50 m.	8-24 m.	7-16 m.	9-15 m.
Setil Vendas Novas Setil			
4-50 m.	8-11 m.	4-5 m.	7-8 m.
8-30 m.	10-31 m.	11-15 m.	9-20 t.
3-50 t.	5-5 t.	7-35 t.	9-14 n.
Entroncamento Lisboa-R.			
1-10 0 m.	12-57 t.		
Lisboa Rocio Porto Lisboa-Rocio			
8-5 m.	7-4 t.	6-55 m.	4-58 t.
a 9-45 m.	3-21 t.	a 8-49 m.	2-40 t.
2-0 t.	12-22 n.	12-45 t.	12-13 n.
a 5-30 t.	11-16 n.	a 5-0 t.	10-50 n.
9-30 n.	7-47 m.	8-56 n.	6-27 m.
Figueira Porto Figueira			
7-39 m.	4-43 t.	9-50 m.	3-29 t.
Aveiro Porto Aveiro			
3-54 m.	6-33 m.	5-46 t.	8-41 n.
Ovar Porto Ovar			
7-21 m.	9-2 m.	5-20 m.	6-53 m.
5-55 t.	7-37 t.	3-38 t.	5-18 t.
Esmoriz Porto Esmoriz			
4-45 m.	6-0 m.	q 3-15 t.	a 4-20 t.
Espinho Porto Espinho			
9-34 m.	10-34 m.	8-10 m.	9-9 m.
10-50 m.	11-50 m.	9-20 m.	10-17 m.
1-10 t.	2-15 t.	11-5 m.	12-2 t.
3-55 t.	4-53 t.	1-31 t.	2-27 t.
9-30 n.	10-33 n.	7-55 t.	8-52 n.
Coimbra Louzã Coimbra			
b-0 m.	6-27 w.	1-10 m.	1-40 m.
11-10 m.	12-57 t.	1-0 t.	1-20 t.
Colmbra Figueira Coimbra			
7-30 m.	9-13 m.	a 6-10 m.	7-53 m.
6-5 t.	7-44 t.	11-10 m.	12-43 t.
—	—	10-15 n.	11-6 n.
Lisboa-Rocio Badajoz Lisboa-Rocio			
10-30 m.	1-20 t.	6-5 t.	6-21 m.
8-0 m.	6-52 m.	8-15 m.	4-58 t.
Lisboa-R. Valencia Alcantara Lisboa-R.			
6-30 m.	7-33 m.	5-0 m.	5-59 m.
7-26 m.	8-32 m.	6-40 m.	7-38 m.
8-30 m.	9-54 m.	7-50 m.	8-50 m.
10-37 m.	11-41 m.	9-5 m.	10-4 m.
a 11-21 m.	12-1 t.	11-1 m.	12-3 t.
12-44 t.	1-44 t.	1-0 t.	1-59 t.
3-2 t.	4-7 t.	3-4 t.	4-3 t.
4-37 t.	5-36 t.	a 4-40 t.	5-15 t.
5-23 t.	6-18 t.	4-54 t.	5-55 t.
6-15 t.	7-19 t.	5-59 t.	6-55 t.
8-50 n.	9-48 n.	6-57 t.	7-58 t.
11-0 n.	12-4 n.	9-10 n.	10-3 n.
12-20 n.	1-24 n.	10-45 n.	11-37 n.
Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio			
7-10 m.	7-54 m.	c 9-40 m.	p 9-5 m.
8-15 m.	8-59 m.	9-49 m.	10-24 m.
9-51 m.	10-35 m.	10-30 m.	11-15 m.
10-5 m.	11-29 m.	11-31 m.	12-15 t.
11-30 m.	12-14 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-29 t.	2-13 t.	1-35 t.	2-19 t.
3-11 t.	3-55 t.	3-30 t.	4-15 t.
4-15 t.	5-29 t.	4-39 t.	5-23 t.
5-40 t.	6-24 t.	5-45 t.	6-29 t.
6-42 t.	7-26 t.	7-7 t.	7-51 t.
8-5 n.	8-49 n.	7-55 t.	8-39 n.
9-42 n.	10-26 n.	9-27 n.	10-11 n.
—	—	11-5 n.	11-42 n.

**BEIRA ALTA**

Figueira	Pampilhosa	Figueira
Purda	Chegada	Partida
—5 m.	9-25 m.	5-15 m.
3-5 t.	8-35 t.	12-39 t.
7-5 t.	8-55 n.	6-0 t.
Pampilhosa Mangualde Pampilhosa		
9-20 n.	12-15 n.	6-15 m.
Lisboa-Rocio Setil Lisboa-Rocio		
6-50 m.	8-24 m.	7-16 m.
Setil Vendas Novas Setil		
4-50 m.	8-11 m.	4-5 m.
8-30 m.	10-31 m.	11-20 t.
3-50 t.	5-5 t.	7-35 t.
Entroncamento Lisboa-R.		
1-10 0 m.	12-57 t.	
Lisboa Rocio Porto Lisboa-Rocio		
8-5 m.	7-4 t.	6-55 m.
a 9-45 m.	3-21 t.	a 8-49 m.
2-0 t.	12-22 n.	12-45 t.
a 5-30 t.	11-16 n.	a 5-0 t.
9-30 n.	7-47 m.	8-56 n.
Figueira Porto Figueira		
7-39 m.	4-43 t.	9-50 m.
Aveiro Porto Aveiro		
3-54 m.	6-33 m.	5-46 t.
Ovar Porto Ovar		
7-21 m.	9-2 m.	5-20 m.
5-55 t.	7-37 t.	5-18 t.
Esmoriz Porto Esmoriz		
4-45 m.	6-0 m.	q 3-15 t.
Espinho Porto Espinho		
9-34 m.	10-34 m.	8-10 m.
10-50 m.	11-50 m.	9-20 m.
1-10 t.	2-15 t.	11-5 m.
3-55 t.	4-53 t.	1-31 t.
9-30 n.	10-33 n.	7-55 t.
Pinhal Novo Setubal Pinhal Novo		
8-45 n.	9-7 n.	5-29 t.
Lisboa Evora Lisboa		
5-50 m.	10-50 m.	1-10 t.
Casa Branca Evora Casa Branca		
6-00 L.	7-17 t.	7-37 t.
Lisboa Villa Viçosa Lisboa		
8-0 m.	3-21 t.	9-58 m.
4-50 t.	11-35 n.	11-3 n.
Pinhal Novo Setubal Pinhal Novo		
8-45 n.	9-7 n.	5-29 t.
Lisboa Evora Lisboa		
5-50 m.	10-50 m.	1-10 t.
Casa Branca Evora Casa Branca		
6-00 L.	7-17 t.	7-37 t.
Lisboa Villa Viçosa Lisboa		
8-0 m.	3-21 t.	9-58 m.
4-50 t.	11-35 n.	11-3 n.
Lisboa Moura Lisboa		
8-0 m.	3-48 t.	5-20 m.
4-50 t.	3-34 m.	8-5 n.
Lisboa Villa Real Lisboa		
5-50 m.	11-19 n.	5-0 m.
8-0 m.	4-16 t.	9-10 m.
4-50 t.	5-51 m.	—
Lisboa Portimão Lisboa		
5-50 m.	9-26 n.	1-45 m.
8-0 m.	6-40 t.	9-53 n.
4-50 t.	3-55 m.	—
Tunes Portimão Tunes		
9-23 m.	10-30 m.	9-50 n.
8-3 m.	12-00 n.	



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 19 de Março sairá o paquete **Thames** para  
**S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**

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

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

## Vapores a sair do porto de Lisboa



**Africa Occidental.**, vap. portug. **Loan-don**. Sairá a 22 de março. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1.º



**Africa Oriental** (via Suez), vapor alemão **Prasident**. Sairá a 23 de março.  
 Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



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



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



**Barcelona**, Palamós, Cette e Marselha, vap. por francez **Saint Thomas**. Sairá a 24 de março. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Barcelona**, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Barnabé**. Sairá a 28 de março. Agentes Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Bordeos**, vapor francez **Magellan**. Sairá a 21 de março.  
 Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.º



**Buenos Aires** (directo), vap. allem. **König Friedrich August**. Sairá a 27 de março.  
 Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**Cadiz, Luzon.**, Oartagena, Valencia, Barcelona e Filipinas, vapor espanhol **Isla de Luzon**. Sairá a 28 de março. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Dakar, Atlantique.**, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Atlan-**  
**tique**. Sairá a 18 de março. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.º



**Glasgow** (directo), vap. inglez **Irmgard Horn**. Espera-se a 20 ou 21 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



**Hamburgo**, vapor allemão **Santos**. Sairá a 21 de março.  
 Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**Hamburgo**, vap. allemão **Macedonia**. Sairá a 28 de março.  
 Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**Havre** e Londres, vapor inglez **Iberia**. Espera-se a 19 de março.  
 Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



**Havre** e Hamburgo vapor allemão **Silesia**. Sairá a 21 de março.  
 Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**Havre** e Hamburgo, vapor allemão **Antonius**. Sairá a 19 de março.  
 Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Havre** e Liverpool, vapor mglez **Anselm**. Sairá a 29 de março.  
 Agente, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



**Liverpool**, vapor inglez **Augustine**. Sairá a 20 de março.  
 Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



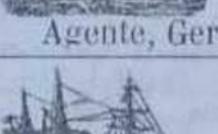
**Liverpool**, vapor espanhol **C. Lopez y Lopez**. Sairá a 28 de mar-  
 co. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fan-  
 queiros, 10, 1.º



**Madeira**, Pará e Manaus, vapor inglez **Je-  
 rome**. Sairá a 19 de março.  
 Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



**Madeira**, Santa Maria, S. Miguel, Terceira,  
 Graciosa (Praia), S. Jorge (Villa das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vap portuguez  
**S. Miguel**. Sairá a 20 de março.  
 Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



**Madeira**, S. Vicente, Pernambuco, Bahia,  
 Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Clyde**. Sairá a 25 de março.  
 Agentes, James Rawes & C.º, Rua de El Rei, 31, 1.º



**Madeira**, Pará e Manaus, vapor inglez **An-  
 tony**. Sairá a 29 de março.  
 Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



**Montevideo**, Buenos Aires e Rosario, va-  
 por allemão **S. Paulo**. Sairá a 29 de março.  
 Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**Paranaguá**, Desterro e Rio Grande do Sul,  
 vapor allemão **Sparta**. Sairá a 19 de março. Agentes Henry Burnay & C.º,  
 Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Penang**, Singapura, Hong-Kong, Shangae,  
 Kobe e Macau (via Napoles); vapor  
 allemão **Hohenstaufen**. Sairá a 25 de  
 março.  
 Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos vapor  
 allem. **Petropolis**. Sairá a 20 de março.  
 Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**Pernambuco** e Maceió, vapor inglez **Gla-  
 diator**. Espera-se a 22 de março. Agentes, Garland Laidley & C.º, Tra-  
 vessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, va-  
 por allemão **Rhaetia**. Sairá a 27 de março.  
 Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**S. Vicente**, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Ora-  
 via**. Sairá a 20 de março.  
 Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



**Vigo**, La Pallice e Liverpool, vapor inglez  
**Oriana**. Espera-se a 20 de mar-  
 co. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré,  
 64, 1.º



# CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

SERVIÇO DIRECTO COMBINADO COM A COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## 3.<sup>a</sup> Ampliação da Tarifa especial P n.<sup>o</sup> 11 de pequena velocidade

(Aprovada por despacho ministerial de 10 de Janeiro de 1907)

A partir de 1 de Março de 1907, a Tarifa especial P n.<sup>o</sup> 11, de pequena velocidade, em vigor desde 5 de Agosto de 1904, para transporte de varias mercadorias entre estações das duas redes, 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, com a seguinte repartição:

Das estações abaixo ás de Aveiro a Porto (Campanhã) ou vice-versa	1. <sup>a</sup> serie			2. <sup>a</sup> serie			3. <sup>a</sup> serie		
	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	2.465	2.535	5.000
	4. <sup>a</sup> serie			6. <sup>a</sup> serie			7. <sup>a</sup> serie		
	S. S.	C. R.	Total	S. S.	C. R.	Total	S. S.	C. R.	Total
Luz a Villa Real de Santo Antonio.	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. <sup>a</sup> serie			9. <sup>a</sup> serie			Pampilhosa		
	Aveiro a Porto-Campanhã			C. da Rainha a F. da Foz			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

É igualmente ampliada a 7.<sup>a</sup> Série 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 Fuzeta ou Portimão e com a seguinte repartição:

Das estações abaixo ás de Caldas da Rainha a F. da Foz ou vice-versa	Preços		
	S. S.	C. R.	Total
Tunes a Fuzeta 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 Extremoz, Borba e Villa Viçosa pelos preços seguintes :

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	5.ª Série			6.ª Série			8.ª Série			9.ª Série					
	Aveiro a Porto (Campanhã)						Aveiro a Porto (Campanhã)			Caldas 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
Extremoz .....	1.375	4.025		1.015	2.985		815	2.385		900	2.100		740	4.960	
Borba .....	1.475	3.925	5.400	1.090	2.910	4.000	875	2.325	3.200	900	2.100	3.000	740	4.960	2.700
Villa Viçosa.....	1.505	3.895		1.115	2.885		895	2.305		900	2.100		740	4.960	

Os preços primitivamente estabelecidos na tarifa para a estação de Extremoz, correspondem á estação do Ameixial, nome porque passou a ser designada a antiga estação d'aquelle nome.

Lisboa, 4 de Janeiro de 1907.

Pelo Engenheiro Director

*F. Figueiredo e Silva.*

**Exp.te**

**N.º 1.390**