

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario-director-editor

REDACTOR PRINCIPAL

L. DE MENDONÇA E COSTA J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXO D'ESTE NUMERO

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

SUMMARIO

	Paginas
PORTIMÃO A LAGOS—Por J. Fernando de Souza.....	81
AS FESTAS DE MAIO.....	82
PARTE OFFICIAL—Decreto de 30 de janeiro e termo de contrato definitivo para a construção e exploração do caminho de ferro do Valle do Vouga.....	83
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	85
A PROPOSITO DO CINCOENTENARIO—VII.....	85
SERVIÇOS ESPECIAES.....	86
NOTAS DE VIAGEM—XIII Paris—Hoteis—A viação—Os taxímetros—	87
PARTE FINANCEIRA—Carteira dos accionistas—Boletim Commercial e Financeiro Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	87 a 89
MOVES PARA HOTEIS.....	91
A LINHA DO BOURGET A MONT-DU-CHAT.....	90
OS TRANSPYRENAICOS.....	90
OS CAMINHOS DE FERRO EM 1906.....	91
TRACÇÃO ELECTRICAS.....	91
LINHAS PORTUGUEZAS—Regoa a Lamego—Guimarães a Fafe—Valle do Tamega—Pedras Salgadas—Alto Minho—Avis a Castello de—Vide—Valle do Vouga—Louzã-Figueira—Mossamedes—Invento Portuguez—Regulamento do trafego.....	91
LINHAS ESTRANGEIRAS—Espanha—França—Allemanha—Belgica—Austria—Russia.....	92
NOTAS VARIAS.....	92
AVISOS DE SERVIÇO.....	92
ARREMATACOES.....	93
AGENDA DO VIAJANTE.....	94
HORARIO DOS COMBOIOS.....	95
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	96

Portimão a Lagos

O contrato com a Companhia do Sueste, approvedo 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 littoral do Algarve, podendo descer nas curvas até o raio de 200^m e attingir o limite de 25^m nas inclinações.

Começou a companhia a construção de Faro em direcção a Messines e iniciou a abertura do tunnel na portella dos Termos; até que circunstancias 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 effeito. 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 Cazêvel a Faro com rampas de 15^m e curvas de 350^m, 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 construção dos prolongamentos, todos de via larga, entre os quaes figuravam a conclusão da linha do Algarve até Faro e a construção de um ramal de S. Bartholomeu de Messines ou Tunes por Silves até Villa Nova de Portimão, podendo o governo construir os prolongamentos

auctorizados se o concurso não surtisse effeito. Prescreviam-se os limites de 18^m para as rampas e 300^m 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 trafego regional. Assim, entre Faro e Loulé mediavam 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 Algós 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 100:000:3000 réis, servindo optimamente Lagôa e beneficiando-se na realidade Silves.

Esse alvitre não foi attendido, entendendo-se que era preceptivo ir a Silves. O anteprojecto 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 Odelouca 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 substituidos pela grande trincheira de Poço Barreto, e substituindo-se a série de pontes entre Silves e Portimão por uma unica junto d'esta villa.

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 dispendio immediato para servir Portimão, visto que as pontes a construir eram superiores em custo á ponte unica junto de Portimão e a linha ia á beira serra, afastada da região populosa e rica, deixando de servir o importante concelho de Lagóa. Agravar-se-hia assim o erro determinado pela preocupação de aproximar o ramal de Silves.

Prevaleceu a opinião favoravel 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 construcção fôra já iniciada. Em 10 de outubro d'esse anno abriu-se o lanço de Tunes a Algôs; em 10 de março de 1900, o de Algôs 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 construcção do troço de Portimão-Ferragudo a Lagos, enquanto se não attendiam necessidades mais urgentes noutros pontos do paiz.

Não era todavia descurado o assunto.

O engenheiro sr. Antonio 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 submettido a exame do Conselho Superior de Obras Publicas, e do qual darei noticia resumida.

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

No ante-projecto partira-se da hypothese que era aproveitada a ponte existente. O exame do assunto mostrou que seria preciso novo taboleiro, tornando-se difficil a coexistencia de vias distinctas para a viação ordinaria e para o caminho de ferro e os respectivos accesos, mórmente na margem direita no meio de uma povoação. Procedeu-se a sondagens numerosas, que demonstraram não serem tão difficéis como se julgava, as fundações. Optou-se pois pela construcção de nova ponte privativa da linha ferrea a montante da estrada.

Junto de Portimão fica a nova estação em condições difficéis de se construir; a linha sóbe para transpôr um contraforte, desce á varzea da Torre, continua ondulado para cortar os valles e os ligeiros contrafortes que os separam, tendo uma ponte de 22^m no ribeiro do Farellos, outra de 40^m sobre a ribeira do Arão e outra de 30^m na de Bensafrim todas metallicas, indo entestar em Lagos no rocio da cidade. A ponte de Portimão tem 6 vãos de 50^m e um tramo móvel de 8^m. Todas as outras pontes são de um tramo unico, com vigas semiparabolicas.

A extensão do lanço é de 20 kilometros. As terraplenagens attingem 238.700^m³. Os raios das curvas são de 700^m a 300^m, sendo estes em pequeno numero.

A extensão dos alinhamentos rectos é de 12.276^m contra 7.773^m em curva.

Os patamares sommam 7.893^m contra 12.216^m em pendentes, cuja inclinação maxima vae a 16^m,03.

A linha vae 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\$300 réis por kilometro, o que é devido á elevada

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

Expropriações.....	36:582\$361
Terraplenagens.....	119:371\$235
Edificios.....	55:915\$668
Aqueductos e pontes.....	32:295\$405
Pontes.....	184:200\$000
Obras accessorias.....	11:654\$760
Via.....	107:198\$600
Accessorios.....	4:840\$800
Telegrapho.....	1:320\$000

Como se vê, é consideravel o dispendio a fazer, sendo necessario que o ramal determine, pelo trafego proprio e pelo affluxo ás linhas exploradas, um augmento de receita liquida de cerca de 35:000\$000 por anno para que não haja encargo.

Se não fosse a importancia militar da bahia de Lagos, annualmente frequentada pelas esquadras inglezas, convinha demorar ainda alguns annos a construcção 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, construida 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 restricto ao indispensavel para passageiros e grande velocidade

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

Exprimindo assim a minha opinião com sinceridade e franqueza, tal qual m'a dicta a consciencia, sei que desagradou, como desagradou em tempos aos habitantes de Lagos a defeza 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 inglezas 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 importancia e urgencia, são de opinião diversa os de Reguengos a 40 kilometros 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 Alcaer, Grandola, S. Thiago e Sines, privados da viação accelerada que lhes passa tão longe, os de Lamego, de Chaves, de Vimioso e Miranda, os da zona central. Descurámos durante annos a construcção de caminhos de ferro, consumindo em obras, em parte inuteis, nos edificios de Lisboa, milhares de contos para amparo dos pseudo operarios sem trabalho. Veiu uma iniciativa fecunda abrir novo periodo de actividade. Surgem pois as impaciencias.

E' natural e humano, mas não deve capitular perante ellas 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, á maneira do que ha muito tempo se faz em varias capitães europeas.

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 augmentar essas receitas, em procurar um meio efficaz de animar o commercio e o

industria da capital e regiões circumjacentes, e isto sem fadigas nem cançassos 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 official para o desideratum commum, 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 hotéis» 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 capitaes; é ella que adquire os artefactos especiaes de cada localidade, é ella que occupa os hotéis, 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 concorrência, pódem augmentar os ordenados dos artistas; os restaurantes, vendo crescer a freguezia pódem 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 lèr, que instruir-se.

Não é pois uma futilidade o acto da Camara Municipal tomando a iniciativa das *Festas da Cidade*; é um acto de sábia administração que dentro de quatro ou cinco annos se traduzirá em vantagens indiscutíveis, quando, pela sua organização, esses festejos tenham creado uma reputação européa 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 Hollanda, na Italia, e em Paris, o programma está organizado de fórma a attrair a concorrência.

Exposições de aves, de flores, de arte retrospectiva; concursos de bandas regimentaes, de tunas, de orpheons, de tiro, de gymnastica sueca, de bombeiros; paradas de alumnos das escolas officiaes, particulares e agricolas; regatas, fogos e illuminações no Tejo na cidade; feira; touradas, batalha de flores, emfim attractivos sufficientes 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 pódem introduzir em festejos d'esta ordem.

A riqueza dos trajos, o numero de figuras, a grande quantidade de cavallos ricamente ajaezados, o clangor de charamellas e anafis, as côres vibrantes dos veludos, o relampejar das bordaduras sob o sol rutilante, tudo

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

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

Esperamos pois, que no proximo anno seja incluído este numero no programma dos festejos o que os tornará mais sumptuosos e por isso mesmo ainda mais attraentes.

PARTE 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 concluída a do Pinhão.

A cobrança da portagem autorizada por lei não dará logar a tão consideravel 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 bracos com uma crise que os poderes publicos se acham empenhados 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 quaesquer 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 Magestade 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 mez 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 Magestade, secretario geral do mesmo Ministerio, achando-se presentes de uma parte o Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Conselheiro José Malheiro Reyvão, 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 Proença 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.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Simão de Gusmão Correia Arouca, ajudante do procurador geral da Coroa e Fazenda, e por elle Ex.^{mo} Ministro, primeiro outorgante, foi dito na minha presença 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 organisasse 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.º 4.º da clausula 52.ª do mesmo alvará, constituído pela cendencia da importancia dos impostos de transitio 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 1905, 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 approvedo 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 approvedas, na parte que dependia de sancção legislativa, as prescripções do contrato provisorio de 25 de abril de 1905, 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 1905, 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, fôra 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 Proença 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, acceta o presente contrato com todas as condições nelle inseridas e que, em harmonia com a base 1.ª do contrato provisorio de 25 de abril de 1905, renuncia ao subsidio indicado no n.º 4.º da clausula 52.ª do alvará de 23 de maio de 1901, o qual fica para todos os effeitos substituído 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.ª— A empresa effectuará á sua custa, e por sua conta e risco, pelo modo e nos prazos abaixo estipulados :

1.º A construção, segundo o projecto approvedo 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 immedições de S. Pedro do Sul, Vouzella, Oliveira de Frades, Couto de Esteves, Sever do Vouga, Oliveira de Azemeis, S. João da Madeira e Villa da Feira até a estação de Espinho 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, accessorios, casas de guarda, barreiras de abrir para fora, passagens de nivel, 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 imprevisas sem excepção ou distincção que forem necessarias para o completo acabamento d'este caminho de ferro.

2.º O fornecimento, conservação e renovação do material circulante, machinas e utensilios para as officinas, plataformas giratorias, reservatorios e apparatus hydraulicos, guindastes, signaes e em geral todo o material fixo e circulante, designado ou não designado, que fôr necessario para manter a linha ferrea em perfeito estado de exploração.

3.º 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 apparatus que forem precisos para a conservar em bom estado de serviço.

4.º A collocação de marcos kilometricos depois de terminada a linha e o levantamento do cadastro da mesma com a descripção 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 approvação do Governo, foi transferida a concessão feita primitivamente a Frederico Pereira Palha, ou à entidade que possa vir a substituir a mesma companhia nos termos da condição quadragésima primeira.

2.ª—Approvedos os projectos, fará a empresa, no prazo de um mez, 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 á empresa.

3.ª—A empresa terá a faculdade de introduzir no projecto approvedo pelo Governo quaesquer 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 approvação do Governo.

4.ª—Nenhum trabalho poderá ser iniciado sem que os respectivos projectos tenham sido approvedos pelo Governo.

5.ª—A largura da via será de um metro entre as faces interiores dos carris; a do caminho ao nivel da plataforma e dos carris, a maxima inclinação dos traineis, o minimo raio das curvas, as dimensões dos fossos e a inclinação dos 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 approvação do Governo, mediante parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas.

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

8.ª—As estações deverão ser feitas de pedra ou tijolo. O seu numero e situação serão fixados pelo Governo, sob proposta da empresa.

9.ª—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 approvação do Governo.

10.ª—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.ª—As machinas locomotivas serão construídas segundo os melhores modelos conhecidos, e satisfarão a todas as condições actualmente prescriptas ou ás que de futuro o forem, para pôr em circulação as mesmas machinas.

As carruagens dos viajantes deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas e guarnecidas de assentos. Havê-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 prescriptas 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.ª—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.

(Continúa).

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, demos em edição da Companhia Real.

Servem, portanto, as duas edições para completar as collecções de quem tenha estas separadas, segundo as rédes.

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 accessorias 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 approvada uma tarifa das linhas do Minho e Douro combinadas com as de Salamanca e de Medina, para o transporte de gado grosso para E-panha, sobre a base de um preço modico por vagon e kilometro.

Aluguer de comboios d'excursão.—Foi approvada 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 1,500 réis por kilometro e 100,000 réis por comboio. E' um trabalho util de unificação de tarifas.

A proposito do Cincoentenario

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 communicação do centro commercial de Lisboa com os seus suburbios mais industriaes e depositos importantes de vinhos e azeites, etc., como são Xabregas, Beato, Poço do Bispo e Olivaes, limitados á unica estrada aproveitavel marginal ao Tejo, abruptamente dominada pelas colinas que tornam da maior difficuldade o seu ingreme accesso.

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'artilheria 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 locais 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 occupadas por pessoal do serviço, ou serviam de arrecadação a utensilios d'aquelle estabelecimento 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 occupavam e levadas para as officinas e depositos do Arsenal.

A Empresa constructora chegou a occupar alguns d'esses locais, especialmente o que constituia jardim dos officiaes, situado em frente da porta da actual entrada dos passageiros, resguardando ali materiaes de construcção, 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 réde ferroviaria do paiz.

Todos os então miseros 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 accesso 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 Apollonia 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 differença de nivel 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 accesso a yelivros de carga de mercadorias, era pelo largo que se fazia a communicação 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 trafego no serviço de mercadorias, pouca variação soffreu 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 difficuldades de accordo 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, conjunctamente 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 defeituoso 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 iluminação a luz electrica, quando a baixa mar era durante a noute, o que constituia motivo de curiosidade para os habitantes da capital que em barcos concorriam a gozar do espectáculo dos trabalhos nocturnos, pela claridade até então desconhecida, simulando o dia.

Era tal, nessa epoca, 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 sufficientes 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 cêrca dos Jeronymos, estabelecer fornos que a inexperiencia do chefe e o abuso de confiança dos subordinados de uma fortuna promettedora 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 aproveitavel 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 necessario importar de Inglaterra carregamentos d'este material de tão absoluta necessidade nas construcções 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 construcção, accedeu á proposta do general d'engenheiros Chelmick, para estabelecer em Xabregas uma fabrica de ceramica, aproveitando o grês das barreiras desmoronadas e o terreno que os successivos desabamentos deixavam livre, cedendo-lhe gratuitamente o solo e o grês.

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 grês desagregado como um projecto elaborado pelo engenheiro chefe do serviço do material e tracção da Empresa para a construcção de fornos de serviço continuo nessa epoca aqui desconhecidos e garantindo-lhes por documento assignado pelo engenheiro-director, o consumo immediato de um milhão de tijollos, o que lhes cobria o custo da construcção e fabrico inicial.

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

Taes eram as dificuldades que então tornavam tão difficil a construcção das linhas ferreas, mas que nem por isso desanimaram os que com tanto afino e dedicacção souberam vencer os obstaculos que se lhes oppunham.

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

Para a construcção dos tuneis de Chão de Maçãs e Albergaria, houve que importar operarios italianos e espanhoes, por ser esse trabalho completamente ignorado em Portugal, e como esses trabalhos fossem iniciados isoladamente antes da ligacção 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 terrivel malta amotinada.

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

tuacção de grande differença de nivel, e d'aquelle com Pombal, ponto forçado de serventia da linha do Norte, havia necessidade de estabelecer a communicacção 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 difficuldades na exploracção futura d'aquella importantissima communicacção accelerada entre as duas capitães do paiz, que apesar de já actualmente modificadas ainda agravam os serviços da exploracção, tanto no sentido ascendente como no descendente.

A falta de experiencia, ás exigencias politicas e ao desejo patriotico de Fontes Pereira de Mello, passando sobre todas as difficuldades 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 execucao rapida das duas arterias principaes, nacionaes e internacionaes, de que actualmente se goza o resultado.

Na direcção da construcção 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 habitacção 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 attraia os principaes habitantes das povoações proximas, como Pombal, Soure, Coimbra, etc., fazendo ali reviver as lendarias tradições dos antigos castelões da idade média, por faustosos festins e diversões de que ficou duradoira fama.

NOTA. — Sem pretensões a historiador official do estabelecimento ferroviario em Portugal, garantimos a verdade do que aqui temos escrito em relação a factos da vida intima das nossas linhas de Este e Norte.

Constando-nos que alguém classificou de fantasioso e effectivamente pouco crível, 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 cosinheiro de s. ex.^a, ignoramos se ainda vive; o que sabemos é que aquelle mestre de culinaria não aproveitou para os seus appetitosos menús, o tempero que lhe foi tão inoportunamente offerecido 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 vae annunciado 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 praso 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 praso de utilizacção, 3 a 15 mezes.

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

NOTAS DE VIAGEM

XIII

Paris. — Os hotéis. — A viação. — Os taxímetros.

Por mais que se conheça a grande capital franceza, Paris offerece 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 criação 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 seguido 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 provisório, até, dias depois, conseguir encontrar o que lhe convém.

Em 1900 dava-se este facto, attribuível naturalmente á exposição internacional; pois nos annos seguintes, sem exposição, continuou mais e mais a situação a ser a mesma ou a piorar 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 commerciante que vae fazer as suas compras, raro encontra facilmente o alojamento modesto que desejaria e tem que installar-se nos grandes hotéis dos arredores da Opera ou dos Campos Elyseos.

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

Para temperar esta difficuldade, 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 *metró*, como lá lhe chamam), emquanto 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 aparelhos de contagem, aperfeiçoada com os rodados em maços pneumáticos, o fiacre, o pequenino trem (que, apesar de pequeno, serve para 4 e até para 5 pessoas) que foi, e é 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 offerece 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 tem razão.

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 transitio, lêr, 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 taxímetro—é uma delicia.

Porque o taxímetro veio resolver o mais difficil problema da viação urbana—dar ao passageiro a completa liberdade, sem offerecer 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 taxímetro todos estes inconvenientes desaparecem. Como o cocheiro ganha segundo o percurso que faz, convém-lhe executá-lo com prestesa porque mais depressa fica livre.

Se ha uma paragem, o aparelho 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 aparelho.

Os dois processos mais correntes para a falcatrua são: A applicação do preço de serviço nocturno em lugar do diurno. Isto percebe-se porque o mostrador indica a cor verde em lugar da branca. O outro é quando se toma um trem immediatamente que outro alugador o deixa; o cocheiro não maneja o taxímetro 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 aparelho 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 FINANCEIRA

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, saíram sorteadas as de n.ºs 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 sede 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 continúa por enquanto sem alteração digna de especial registro.

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

O ultimo balancete do Banco de Inglaterra não revela mudança notavel na situação d'este estabelecimento. A reserva ficou em L. 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 Brazil e Argentina, vae-se accentuando com maior intensidade, sendo cada vez mais frequentes as remessas de ouro para aquelle 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 aquelle Banco não pôde por agora baixar a sua taxa de desconto.

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

Tambem no mercado de Paris se esperam emissões importantes de fundos d'Estado, de valores industriaes e valores bancarios estrangeiros.

Segundo o ultimo balancete, a carteira do Banco de França augmentou 236 milhões de francos, a circulação 182 milhões e as contas correntes 19 milhões. Os emprestimos sobre titulos diminuiram 4.000.000 francos, a reserva d'ouro 8 milhões e meio e a conta do thesouro 6.604.000 francos.

O parlamento americano acaba de votar uma lei que introduz no regimen monetario dos Estados-Unidos algumas das modificações reclamadas, instantemente e de ha muito, pela gente de negocios. 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 vicios do regimen monetario 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 attende ás reclamações do publico americano, o qual reclamava moeda fiduciaria de pequenos valores. A nova lei baixa de 20 para 10 dollars o valor minimo 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 tambem que os bancos nacionaes tenham um terço da sua circulação exclusivamente em notas de cinco dollars.

Tambem a lei Aldrich vem obtemperar a dois inconvenientes importantes, de ha muito apontados pelos que criticavam o regimen monetario dos Estados Unidos: a immobilização de sommas importantes nas caixas do thesouro e a falta d'elasticidade do volume da circulação fiduciaria.

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

A lei Aldrich suprime a distincção, estabelecida até aqui, entre as receitas do thesouro, determinando que todas ellas deem entrada nas caixas dos bancos nacionaes 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 importancia e que tem por fim tornar o volume de papel-moeda mais susceptivel de se adaptar ás necessidades geraes, de augmentar ou diminuir segundo as necessidades, ou, por outras palavras, dar á massa da moeda fiduciaria a elasticidade que lhe é indispensavel e cuja falta foi considerada como uma das principaes causas das innumeradas crises monetarias que os Estados Unidos tem soffrido.

Até agora os bancos nacionaes não podiam retirar da circulação mais de tres milhões de dollars de notas por mez. Esta restricção 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, ellas davam apenas margem a um lucro insignificante, lucro que chegava a desaparecer quando, em epochas de abundancia de capitais disponiveis o aluguer do dinheiro baixava.

D'esta fórma 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 importancia de notas que os bancos nacionaes podem pôr fóra da circulação em cada mez.

E' pouco provavel que a nova lei venha afastar de todo as probabilidades de novas crises monetarias nos Estados Unidos. Pôde 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 circumstancias exigirem, os recursos necessarios á actividade industrial e commercial e ao espirito de especulação que caracterizam a nação americana.

Relatorios de 1906

Companhia Portuguesa de Phosphoros. Acha-se publicado o relatorio d'esta Companhia, relativo á gerencia de 1906.

Os lucros liquidos sommaram 469:871:995 réis, propondo a administração que sejam applicados pela seguinte fórma:

Para fundo de reserva, 5% sobre 456:649:640 réis, conforme o artigo 34.º dos estatutos, 22:832:480 réis; dividendo 9%, incluindo 150:000:000 réis applicados 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 16.º dos estatutos, 18:664:965 réis; dita de 2% ao conselho fiscal, idem, 3:732:990 réis; para a caixa de soccorros ao pessoal operario 1:000:000 réis; saldo para conta nova, réis, 18:736:060.

O fundo de reserva fica assim elevado a 773:647:040 réis.

As commissões 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 relatorio consigna o augmento constante da venda dos seus productos, augmento de que resultou um accrescimento da renda a pagar ao Estado.

Esse accrescimento, que em 1903 fôra de 10:179:875 réis, elevou-se no anno findo a 38:820:625 réis.

Faz ainda o relatorio a narrativa de todas as occorrencias 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.

Tambem o relatorio 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 operario.

O orçamento rectificado para 1907-1908, apresentado pela respectiva comissão da camara dos deputados e que vae entrar em discussão conjunctamente 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 69 310:026:557 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 1.529:170:429 réis.

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

Os valores coloniaes 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 cambiaes:

	EM 28 DE FEVEREIR		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

Moveis para hotéis

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 hotéis existentes—maus, pessimos, inconfortaveis, quasi inhabitaveis—e á creação d'outras novas, com o fim de habilitar o paiz a proseguir nesse benefico movimento que, pela primeira vez, nelles se vae accentuando, de chamar os estrangeiros a admirar as bellas 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 praso, aos hotéis 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 hotéis, — de mais de cem quartos — que se installe de novo.

Tanto bastou para que o operariado da industria da marcenaria se manifestasse contra o projecto, protestando que essa proposta offende a marcenaria portugueza, porque a julga inhabil para fabricar mobiliario de luxo, e a prejudica, porque cria uma concorrência 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 com muito prazer o declaramos — a maior sympathia.

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 indecifrável que por todas as fórmulas, no momento actual, Portugal precisa atrair o excursionista. E' questão vital que não podemos pôr de parte.

Para esse fim ha que preparar-lhe acomodações condignas.

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

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 hotéis 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 constroem, guardam e exploram esses grandiosos monumentos não ha que contar com capitaes portuguezes. Só nos paizes onde o dinheiro não encontra juro superior a 3 por cento se obtem capitaes para taes 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 ellas nunca adquirirão para a sua installação.

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

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

Mas não perde só isso.

O projecto offerece como dissémos, grandes vantagens aos hotéis *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 hotéis *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 mezas e lavatorios de pinho—nacional, já se vê—que são ornamento e conforto elegante de grande parte dos nossos hotéis provinciaes.

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 difficuldade de obter forças hydraulicas, estudou-se a installação de motores a gaz para a produção de fluido. A installação electrica será completada por uma bateria de accumuladores, que servirá de reserva para o caso de avaria nos motores.

A potencia electrica é calculada para quarenta cavallos, suppondo 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 construido 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 quatro passageiros em cada direcção.

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

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 prevèr para a receita um excedente de 26.100 francos. A differença representa o juro de 7,8 por cento para o capital empregado.

Os transpyrenaicos

Foi já assignado o accordo 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 Puygordá, entroncando em Ripoll com as linhas espanholas.

A segunda partirá de Olovon 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 praso maximo de dez annos.

Os caminhos de ferro europeus em 1906

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

O principado de Liechtenstein vem nesta estatística incluído na Austria-Hungria, como pertencendo as suas linhas ferreas á réde da Bosnia-Herzegovina; Monaco vem incluído na réde franceza; Malta, Nova Jersey e Man vem incluídas na Inglaterra.

O total das linhas d'estas tres 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 vêr-se qual a extensão das linhas ferreas dos estados europeus em 1906 e o seu augmento comparado com a do anno anterior.

Nações	Rédes em 1 de janeiro de 1906	Augmento 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 augmento de 64 sobre 1905.

De 1901 a 1905 a Allemanha augmentou 5.086 kilometros á sua réde; 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 superficie respectiva vemos que occupa o primeiro lugar 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 superficie territorial, mas com a população nos respectivos Estados, encontramos em primeiro lugar 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 Publicas da Prussia mesmo com a correcção que acima fazemos ás suas indicações, que o nosso Portugal quanto á extensão das suas linhas occupava em 1 de janeiro de 1906 o decimo quinto lugar entre os Estados europeus; quanto aos que mais tinham desenvolvido as suas linhas em 1905, occupa o decimo segundo lugar; quanto á relação entre a extensão da sua réde e a superficie territorial occupa o decimo terceiro; e quanto á relação com a população o decimo setimo.

Precisamos augmentar ainda muito a nossa réde para occuparmos o lugar que nos compete.

Tracção electrica

Porto

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

Espanha

Foram pedidas concessões para a construcção e exploração de um tremvia electrico 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.

Italia

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

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

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

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

As carruagens acomodam dezeseis passageiros, pesam 1.500 kilos, são accionadas por dois motores de quatro kilovats que fazem girar as rodas trazeiras, e possuem freios rapidos de grande poder.

São illuminadas e aquecidas por electricidade.

A velocidade é de 25 kilometros á hora.

LINHAS PORTUGUEZAS

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

O seu custe está orçado em 489 contos.

Guimaraes a Afe.—Vão muito adeantados os trabalhos de assentamento da via, esperando-se que no dia 20 do corrente já as machinas 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 Baia, o transporte de pedra é feito com uma machina movida a gazolina.

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

Alto Minho. Foi já assignado o contrato definitivo, confirmando o trespasse 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 districtos de Évora 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 horario que a Companhia Real vai estabelecer começarão a ser empregadas carruagens automotoras para o serviço directo entre Louzã e Figueira da Foz.

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

Invento portuguez. No dia 9 do corrente, foram os vogaes technicos 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 construcção do Sul e Sueste, examinar a installação de concentraçào 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 intelligente direcção do sr. Augusto Sequeira, chefe de via e obras.

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

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

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

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

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

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

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAHA

Trata-se de constituir uma companhia para a construcção e exploração de uma rede de caminhos de ferro de via reduzida compreendendo as linhas de Rioja, Navarra, Victoria a Bilbao, 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 kilometros.

O governo espanhol está tratando com as companhias de caminhos de ferro a creação 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*.

Diz-se mesmo que este comboio começará a fazer-se ainda este mez.

ALLEMANHA

Vão ser reformadas as tarifas nas linhas allemãs, diminuindo

o preço do transporte de bagagens, os supplementos que se pagavam nos combcios rapidos, e deixando de haver bilhetes de ida e volta.

BELGICA

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

Haverá oito comboios de luxo, diarios, entre as duas cidades com a velocidade média de 110 kilometros á hora.

AUSTRIA

No orçamento do Estado para 1907 foi incluída a verba de cinco milhões e tresentas mil coróas para aquisição de material ferroviario para as linhas do Estado.

Além d'isso foi approvedo o projecto de lei estabelecendo a verba de trinta e um milhões e meio de coróas para augmento de material circulante.

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

D'estas oitocentas mil são destinadas á applicação de freios automaticos em todo o material já existente.

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

RUSSIA

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

Notas varias

Um novo productor de electricidade. Um engenheiro escocez descobriu o meio de transformar directamente a energia calorifica em energia electrica, sem o emprego de machinas de vapor, ou motores de qualquer especie.

Tralam de qualquer cousa como de uma pilha thermo electrica, 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, mettidos em um banho formado por uma solução de potassa caustica.

Aquecendo-se o banho até uma temperatura pouco superior á da ebulição, desenvolve-se uma fortissima corrente electrica que pode ser recolhida nos elementos extremos da série.

Esta bateria, a que o auctor chama *dinelectro* portase como qualquer outra bateria mas com uma tal potencia que por cada dois kilos de peso dos elementos se obtem um cavallo de força.

Para que a bateria funcione é absolutamente indispensavel, 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 auctor pensa em applicá-lo aos automoveis.

Applicado á tracção ferroviaria tambem deve ser de grande vantagem, não só pela sua simplicidade mas porque o custo das locomotivas seria muitissimo reduzido, a e sua alimentação excessivamente economica.

Ávisos 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 mez de março, continuam a ser diarios os comboios tramways n.º 211 e 212, entre Faro e Villa Real de Santo Antonio, com as marchas constantes do cartaz horario em vigor.

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

Expedições de mexilhão para Espanha

Tendo cessado a prohibição em Espanha da importação de mexilhão, nos mezes de janeiro a julho, previne-se o publico de que serão accéptas para despacho nas estações d'esta Direcção, em qualquer epoca do anno, remessas d'aquelle marisco, com destino ás estações das linhas hespanholas.

Ficam pelo presente annulladas as disposições constantes do aviso ao publico 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 prohibição em Espanha da importação de mexilhão, nos mezes de janeiro a julho, previne-se o publico de que serão accéptas para despacho nas estações d'esta Companhia, em qualquer epoca do anno, remessas d'aquelle marisco com destino ás estações das linhas espanholas.

Ficam pelo presente annulladas as disposições constantes do aviso ao publico B. 4475 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 publico B. 4527 de 14 de dezembro de 1906 pelos nomes de Carvalhosa e Trémoa, 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.ª classe 18\$300 réis, 2.ª classe 12\$900, 3.ª classe 8\$600; de Porto-Campanhã, 1.ª classe 21\$300 réis, 2.ª classe 14\$900, 3.ª classe 10\$100.

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

Comboios especiaes directos, com sleeping-gar, vagon-restaurante e carruagens de 1.ª classe (numero 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 especiaes 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 sede nesta cidade na estação de Cam-

panhã, ao concurso publico para a arrematação da 6.ª empreitada parcial de obras accessorias a executar entre os perfis 9 e 76, do 1.º lanço do ramal de acesso da estação de Vianna do Castello ao logar da Abelheira.

O deposito provisorio, 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 praso 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 á direcção até as 12 horas da manhã do dia em que o concurso tiver logar.

As condições da arrematação, caderno de encargos, bem como os respectivos desenhos, pódem 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 que no dia 26 de março de 1907, pelas doze horas do dia, na secretaria da 2.ª secção de via e obras, em Evora, perante o respectivo chefe, terá logar a arrematação para a empreitada do fornecimento de 4.000 metros cubicos de balastro.

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

Os licitantes pódem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisorio 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 acêrca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação pódem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez da manhã ás tres horas da tarde, na secretaria da 2.ª 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 construcções

Deposito provisorio 1.º lote, 40\$000 réis; 2.º lote, 150\$000 réis.

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

1.º lote, madeiras de casquinha e spruce.

2.º 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 Apollonia.

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

Proposta para o fornecimento de madeira lote n.º... da tarefa n.º 114 e redigidas segundo a formula seguinte: Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, o lote n.º... 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 assignatura por extenso e em letra bem intelligivel).

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

Fornecimento d'agua-raz

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

HAMBURGO **Sautier & C.^a** — Commissões, 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.^{er} ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

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

MAFRA **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1\$000 reis por dia até 1\$500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aos srs. subscriptores dos telephones MEMOTELEFONIO

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

Especialidade d'esta Redacção

PREÇO 500 REIS.

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

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

Vendem-se **SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES** nesta Redacção.

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

COMPANHIA REAL

C. Sodré		Algés	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	
9-15 m.	9-29 m.	9-10 m.	9-53 m.	
9-35 m.	9-49 m.	10-10 m.	10-25 m.	
4-0 t.	4-14 t.	4-22 t.	4-44 t.	
5-40 t.	5-54 t.	6-20 t.	6-35 t.	
11-25 n.	11-39 n.	12-0 n.	12-15 n.	

Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e l.

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
5-30 m.	6-5 m.	5-20 m.
7-0 m.	7-28 m.	7-25 m.
7-40 m.	8-15 m.	8-19 m.
10-10 m.	10-38 m.	10-50 m.
11-30 m.	11-55 t.	10-50 m.
1-0 t.	1-28 t.	12-10 t.
2-30 t.	2-58 t.	1-40 t.
4-22 t.	5-20 t.	3-40 t.
5-24 t.	5-56 t.	5-31 t.
7-0 t.	7-28 t.	7-40 t.
8-30 n.	8-58 n.	9-10 n.
10-0 n.	10-28 n.	10-40 n.
12-30 n.	1-5 n.	

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
6-15 m.	7-15 m.	6-0 m.
8-10 m.	9-3 m.	8-5 m.
9-10 m.	9-46 m.	8-56 m.
9-45 m.	10-48 m.	9-15 m.
10-40 m.	11-16 m.	9-56 m.
10-45 m.	11-52 m.	10-50 m.
12-15 t.	1-22 t.	11-26 m.
1-40 t.	2-16 t.	12-15 t.
1-45 t.	2-52 t.	1-30 t.
3-10 t.	3-46 t.	2-26 t.
3-15 t.	4-15 t.	3-15 t.
4-40 t.	5-16 t.	4-35 t.
4-47 t.	5-17 t.	4-28 t.
5-20 t.	6-10 t.	5-26 t.
6-10 t.	6-16 t.	6-1 t.
6-15 t.	7-22 t.	6-56 t.
7-40 t.	8-16 n.	7-5 t.
7-45 t.	8-52 n.	8-0 n.
9-15 n.	10-22 n.	9-20 n.
10-40 n.	11-16 n.	9-56 n.
10-45 n.	11-52 n.	10-50 n.
12-25 n.	1-15 n.	11-20 n.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio	Queiluz	Lisboa-Rocio
9-35 m.	10-6 m.	10-36 m.
11-50 m.	12-1 t.	12-34 t.
4-46 t.	4-17 t.	2-33 t.
3-50 t.	4-21 t.	4-35 t.
7-14 t.	7-42 t.	8-33 n.
9-50 n.	10-21 n.	11-50 n.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio
6-30 m.	7-33 m.	5-0 m.
7-26 m.	8-32 m.	6-40 m.
8-50 m.	9-54 m.	7-50 m.
10-37 m.	11-41 m.	9-5 m.
11-24 m.	12-1 t.	11-1 m.
12-44 t.	1-44 t.	1-0 t.
3-3 t.	4-7 t.	3-4 t.
4-37 t.	5-36 t.	4-40 t.
5-23 t.	6-18 t.	4-54 t.
6-15 t.	7-19 t.	5-39 t.
8-50 n.	9-48 n.	6-37 t.
11-0 n.	12-1 n.	9-10 n.
12-20 n.	1-24 n.	10-45 n.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio	Sacavem	Lisboa-Rocio
7-10 m.	7-54 m.	6-40 m.
8-15 m.	8-50 m.	7-40 m.
9-51 m.	10-35 m.	10-30 m.
10-5 m.	11-29 m.	11-31 m.
11-30 m.	12-14 t.	12-30 t.
1-29 t.	2-13 t.	1-35 t.
3-11 t.	3-55 t.	3-30 t.
4-45 t.	5-29 t.	4-39 t.
5-40 t.	6-24 t.	5-45 t.
6-42 t.	7-26 t.	7-7 t.
8-5 n.	8-49 n.	7-55 t.
9-42 n.	10-26 n.	9-27 n.
		11-5 n.

Lisboa-Rocio	Povoas	Lisboa-Rocio
12-30 t.	1-28 t.	7-32 m.
10-30 n.	11-28 n.	9-27 t.
4-39 t.	5-32 t.	6-35 m.
4-35 t.	5-39 t.	5-27 m.
6-5 t.	7-26 t.	7-53 t.
12-30 n.	1-33 n.	

Lisboa-Rocio	V. Franca	Lisboa-Rocio
4-39 t.	5-32 t.	6-35 m.
4-35 t.	5-39 t.	5-27 m.
6-5 t.	7-26 t.	7-53 t.
12-30 n.	1-33 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.
8-30 m.	10-31 m.	11-15 m.
3-50 t.	7-5 t.	7-36 t.

Entroncamento Lisboa-R.

Lisboa-Rocio	Porto	Lisboa-Rocio
8-5 m.	7-4 t.	6-55 m.
9-45 m.	3-21 t.	8-49 m.
2-0 t.	12-22 n.	12-45 t.
5-30 t.	11-16 n.	5-0 t.
9-30 n.	7-47 m.	8-36 n.

Figueira	Porto	Figueira
7-30 m.	4-43 t.	9-50 m.

Aveiro	Porto	Aveiro
3-54 m.	6-33 m.	6-46 t.

Ovar	Porto	Ovar
7-21 m.	9-2 m.	5-20 m.
5-55 t.	7-37 t.	3-38 t.

Esmoriz	Porto	Esmoriz
4-45 m.	6-0 m.	3-15 t.

Espinho	Porto	Espinho
9-34 m.	10-34 m.	8-10 m.
10-50 m.	11-50 m.	9-20 m.
1-15 t.	2-15 t.	11-5 m.
3-55 t.	4-55 t.	1-31 t.
9-30 n.	10-33 n.	7-55 t.

Coimbra	Louzã	Coimbra
5-0 m.	6-27 m.	7-10 m.
11-30 m.	12-57 t.	1-0 t.

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

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

Lisboa-R.	Valencia	Alcantara	Lisboa-R
10-30 m.	9-30 t.	6-0 m.	11-46 m.
7-25 t.	12-30 n.	8-40 m.	4-58 t.
7-35 t.	5-58 m.	6-35 t.	6-27 m.

Lisboa-Rocio	Guarda	Lisboa-Rocio
10-30 m.	12-0 n.	6-15 m.
9-30 n.	10-35 m.	2-55 t.

Lisboa-Rocio	Caldas Rainha	Alfarellos
12-15 t.	4-53 t.	12-0 t.

Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R
7-10 m.	9-1 t.	5-5 m.
5-55 t.	3-21 m.	5-30 t.

Alfarellos	Figueira	Alfarellos
5-0 m.	6-10 m.	10-5 m.
11-25 m.	12-19 t.	6-48 t.
7-56 t.	8-29 n.	7-44 t.
8-47 n.	9-24 n.	12-25 n.
3-45 n.	4-22 m.	

Amieira	Figueira	Amieira
3-0 m.	3-21 m.	2-15 m.
1-40 t.	2-1 t.	5-5 m.
4-58 t.	5-17 t.	12-50 t.
6-20 t.	6-41 t.	4-8 t.
		5-30 t.

BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira
1-50 m.	9-23 m.	5-15 m.
4-51 t.	3-35 t.	10-53 m.
7-5 t.	8-55 n.	4-25 t.

Pampilhosa	Mangualde	Pampilhosa
9-20 n.	12-45 n.	6-15 m.

Pampilhosa	V. Formoso	Pampilhosa
5-10 m.	4-45 t.	9-25 m.
9-50 m.	4-0 t.	1-50 t.
1-35 t.	7-2 t.	4-15 t.

SUL E SUESTE

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

Lisboa	Setubal	Lisboa
8-0 m.	9-28 m.	8-5 m.
10-30 m.	12-40 t.	10-15 m.
1-55 t.	3-46 t.	2-5 t.
3-25 t.	5-2 t.	4-0 t.
4-50 t.	6-27 t.	8-21 n.

Pinhal Novo	Setubal	Pinhal Novo
8-45 n.	9-7 n.	5-29 t.

Lisboa	Evora	Lisboa
5-50 m.	10-50 m.	5-10 t.

Casa Branca	Evora	Casa Branca
6-0 t.	7-17 t.	7-37 t.

Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa
8-0 m.	3-21 t.	5-35 m.
4-50 t.	11-55 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.	11-40 n.	5-0 m.
8-0 m.	4-16 t.	6-10 m.
4-50 t.	5-51 m.	

Lisboa	Portimão	Lisboa
5-50 m.	1-45 m.	9-53 n.
8-0 m.	9-26 n.	6-40 t.
4-50 t.	3-55 m.	

Tunes	Portimão	Tunes
9-23 m.	10-30 m.	9-53 n.

Portimão	Villa Real	Portimão
6-20 m.	12-15 t.	1-10 t.

Faro	Villa Real	Faro
6-32 m.	9-0 m.	9-23 m.
3-48 t.	6-14 t.	6-3 t.

MINHO E DOURO

Porto	Famalicão	Porto
2-20 t.	3-47 t.	4-58 m.
5-40 t.	6-59 n.	4-3 t.
9-25 n.	10-52 n.	7-20 t.

Porto	Braga	Porto
4-45 m.	7-26 m.	6-2 m.
8-3 m.	10-34 m.	8-1 m.
9-33 m.	12-9 t.	11-0 m.
12-10 t.	1-36 t.	11-0 m.
4-10 t.	6-6 t.	4-47 t.
5-40 t.	8-51 n.	7-27 t.

Nino	Braga	Nino
8-33 m.	9-2 m.	9-20 m.
11-35 m.	12-9 t.	12-50 t.

Porto	Vianna	Porto
4-45 m.	8-56 m.	7-8 m.
4-10 t.	6-40 t.	6-20 t.

Porto	Valença	Porto
8-5 m.	12-57 t.	2-52 m.
12-10 t.	3-32 t.	9-20 m.
5-40 t.	11-34 n.	2-0 t.

Vianna	Valença	Vianna
7-15 m.	9-14 m.	4-55 m.
3-35 t.	5-20 t.	8-0 m.
6-46 t.	8-15 n.	4-4 t.

Porto	Penafiel	Porto
4-30 t.	6-11 t.	5-15 m.
9-25 n.	11-10 n.	7-10 t.

Porto	Marco	Porto
9-35 m.	12-4 t.	1-8 t.

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

Porto	Tua	Porto
3-22 t.	7-55 t.	5-21 m.

Porto	Barca d'Alva	Porto
7-17 m.	3-1 t.	2-8-3 m.
12-0 t.	4-55 t.	11-20 m.

Porto	Villa Real	Porto
7-47 m.	1-54 t.	4-45 m.
3-22 t.	8-30 n.	12-44 t.

Regoa	Villa Real	Regoa
6-55 m.	8-43 m.	6-45 t.

Marco	Tua	Marco
2-51 t.	9-11 n.	4-50 m.

Regoa	Barca d'Alva	Regoa
5-55 m.	11-0 m.	4-30 t.

VIZEU

Santa Comba	Vizeu	Santa Comba
6-30 m.	9-5 m.	11-45 m.
11-15 m.	1-30 t.	1-57 t.
11-5 n.	1-19 n.	9-53 n.

BRAGANÇA

Foz-Tua
















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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa

	Africa Occidental , vap portug. Loanda . Sairá a 22 de março. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1. ^o		Havre e Liverpool, vapor mglez Anselm . Sairá a 29 de março. Agente, Garland Laidley & C. ^a , Travessa da Ribeira Nova, 26, 1. ^o
	Africa Oriental (via Suez), vapor allemão Prasident . Sairá a 23 de março. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2. ^o		Liverpool , vapor inglez Augustine . Sairá a 20 de março. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Travessa da Ribeira Nova, 26, 1. ^o
	Africa Oriental , vapor portuguez Africa . Sairá a 1 de abril. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1. ^o		Liverpool , vapor espanhol C. Lopez y Lopez . Sairá a 28 de março. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o
	Bahia, Rio de Janeiro e Santos, Pernambuco . Sairá a 25 de março. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2. ^o		Madeira , Pará e Manaus, vapor inglez Jerome . Sairá a 19 de março. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Travessa da Ribeira Nova, 26, 1. ^o
	Barcelona , Palamós, Cete e Marselha, vapor francez Saint Thomas . Sairá a 24 de março. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 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
	Barcelona , Cete e Marselha, vapor francez Saint Barnabé . Sairá a 28 de março. Agentes Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^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. ^a , Rua de El Rei, 31, 1. ^o
	Bordeos , vapor francez Magellan . Sairá a 21 de março. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1. ^o		Madeira , Pará e Manaus, vapor inglez Anthony . Sairá a 29 de março. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Travessa da Ribeira Nova, 26, 1. ^o
	Buenos Aires (directo), vap. allem. Konig Friedrich August . Sairá a 27 de março. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2. ^o		Montevideo , Buenos Aires e Rosario, vapor allemão S. Paulo . Sairá a 29 de março. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2. ^o
	Cadiz , Oartagena, Valencia, Barcelona e Philippinas, vapor espanhol Isla de Luzon . Sairá a 28 de março. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		Paranaguá , Desterro e Rio Grande do Sul, vapor allemão Sparta . Sairá a 19 de março. Agentes Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o
	Dakar , Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez Atlantique . Sairá a 18 de março. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 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
	Glasgow (directo), vap. inglez Irmgard Horn . Espera-se a 20 ou 21 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^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
	Hamburgo , vapor allemão Santos . Sairá a 21 de março. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2. ^o		Pernambuco e Maceió, vapor inglez Gladiator . Espera-se a 22 de março. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Travessa da Ribeira Nova, 26, 1. ^o
	Hamburgo , vap. allemão Macedonia . Sairá a 28 de março. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o		Pernambuco , Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão Rhaetia . Sairá a 27 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. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o		S. Vicente , Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez Oravia . Sairá a 20 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , 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		Vigo , La Pallice e Liverpool, vapor inglez Oriana . Espera-se a 20 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o
	Havre e Hamburgo, vapor allemão Antoniu . Sairá a 19 de março. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 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.^a Ampliação da Tarifa especial P n.º 11 de pequena velocidade

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

A partir de 1 de Março de 1907, a Tarifa especial P n.º 11, de pequena velocidade, em vigor desde 5 de Agosto de 1904, para transporte de varias mercadorias entre estações das duas 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. ^a serie			2. ^a serie			3. ^a 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
Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	4. ^a serie			6. ^a serie			7. ^a 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. ^a serie			9. ^a serie					
	Aveiro a Porto-Campanhã			C. da Rainha a F. da Foz			Pampilhosa		
	S. S.	C. R.	Total	S. S.	C. R.	Total	S. S.	C. R.	Total
Luz a Villa Real de Santo Antonio.	1.825	1.875	3.700	1.500	2.000	3.500	1.650	1.860	3.510

É igualmente ampliada a 7.^a 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

