

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR-PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa especial n.º 21, g. v. para transporte de gado cavallar, muar e asinino e tarifa de camionagem do despacho central de Collares, da Companhia Real.

## SUMMÁRIO

	Páginas
NA ZONA DO CENTRO—II—por J. Fernando de Sousa.....	97
PORTUGAL PARA EXCURSOES.....	98
PARTE OFICIAL—Termo de contrato definitivo para a construção e exploração do caminho de ferro do Vale do Vouga (conclusão) .....	99
TARIFAS DE TRANSPORTE .....	101
A PROPOSITO DO CINCOCENTENARIO—VIII .....	102
NOTAS DE VIAGEM—XIV — Automóveis e taxamet os—Auto omnibus—O metropolit no—Material pessimo e material bello.....	103
PARTE FINANCEIRA—Carteira dos accionistas—Boletim Commercial e Financeiro—Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras—Receitas das caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	104 e 105
COMMERCIO PORTUGUEZ .....	106
LINHA DO VALLE DO SADO.....	106
CINTRA-CASCAES .....	106
PAQUETES DA BOOTH LINE .....	106
CONCURSO DE VIACAO AMERICANA DO PORTO .....	107
AS LINHAS TRANSAFRICANAS .....	107
TRACÇÃO ELECTRICA .....	108
AUTOMOBILISMO .....	108
LINHAS PORTUGUEZAS—Mossamedes—Louzã Gouveia Lobito—Valle do Sado—Arganil—Mangualde—Covilhã—Estação de Valle de Paio—Evora a Arrayolos—Linha do Alto Minho—Portumão a Lagos .....	108
LINHAS ESTRANGEIRAS—Espanha—Italia .....	109
NOTAS VARIAS .....	109
AVISOS DE SERVICO .....	109
ARREMATACOES .....	109
AGENDA DO VIAJANTE .....	110
HORARIO DOS COMBÓIOS .....	111
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA .....	112

## Na zona do centro

11

**N**a Gazeta do 1 de março preconizei a construção de uma linha de via reduzida do Entroncamento por Thomar, Louzã, Arganil, Ceia e Gouveia a Mangualde, prolongando-se até Vizeu e dando uma ramificação que pela portella da Teixeira fosse à Covilhã, podendo mais tarde ser completada com outro ramal que fosse de Arganil por Taboa a Santa Comba, complemento que poderia ser adiado por mais largo espaço.

Essa linha de incontestável utilidade satisfaria vivas aspirações regionaes.

O que é e o que vale sob o ponto de vista do custo e do rendimento só um estudo prévio permitiria dizer-lo com alguma segurança.

Convinha pois sobremaneira proceder a um reconhecimento.

Qual o modo de levar a effeito tal empreendimento? Não é o Estado quem deve construir linhas que ficam entre outras concedidas a companhias, quando na zona tributária das linhas que exploram nas regiões extremas do paiz, tanto há que fazer ainda.

Tambem se não pode esperar da iniciativa privada que se abalance ao cometimento sem amparo que assegure remuneração ao capital.

Tem pois, as linhas indicadas que ser subsidiadas pelo Estado. O subsidio kilometrico representaria capital importante que o Estado teria de levantar com prejuizo

das operações de credito necessarias para as suas linhas complementares.

Impõe-se pois inquestionavelmente a garantia de juro, forma de auxilio que muitos condemnam em absoluto, sem razão aliás desde que se tomem as cautelas devidas para que os concessionarios sejam interessados no desenvolvimento do trafego.

Por varios modos se pôde chegar a esse resultado. Ainda não ha muito que para a garantia de juro da linha de Valle do Vouga se adoptou uma formula racional e adequada ao fim que se deve ter em vista. Equal criterio deve inspirar qualquer providencia que se tome em relação á linha do Entroncamento a Mangualde.

Pode o Estado assumir esse encargo?

Pode, a meu ver. Na melhor das hypotheses alguns annos decorreriam antes que esse encargo se tornasse efectivo. Até lá continuariam a decrecer as garantias existentes e augmentaria o rendimento dos impostos. Em 1911 esse rendimento crescerá consideravelmente por findar o prazo da sua cedencia nas linhas do Norte e Leste á Companhia Real na parte respeitante a mercadorias. Ainda mesmo quando algum novo encargo adviesse ao Thesouro, seria pequeno e sobejamente compensado pelo desenvolvimento da riqueza publica a que as linhas dariam lugar. Não é a construcção de linhas ferreas que arruinam as finanças; pelo contrario, o governo que tiver a coragem de lhe dar vigoroso impulso prestará relevante serviço ao paiz contribuindo efficazmente para o seu progresso economico.

Foram essas considerações que levaram o sr. Conde de Paço Vieira, durante a sua fecunda e infelizmente tão curta gerencia da pasta das obras publicas, a apresentar ás camaras uma proposta de lei tendente a promover a construcção de linhas ferreas na zona central do paiz, pela constituição de um fundo especial e pela autorização de concessões sobre bases determinadas.

Essa proposta, ou outra que nella se baseie com ligeiras modificações, tem hoje, como então, a maior oportunidade. O que desde já poderia ser feito, e convinha até que procedesse á classificação das linhas, era um reconhecimento rapido, sob o duplo ponto de vista technico e economico, que habilitasse o governo a pronunciar-se com conhecimento de causa.

O plano proposto pela commissão e actualmente sujeito ao exame do conselho superior de obras publicas, abrange linhas ácerca de cuja exequibilidade e utilidade divergem as opiniões, por falta de elementos seguros de apreciação.

Assim, propõem-se tres transversaes de via larga, constituindo a primeira o prolongamento da linha de Vendas Novas a Setil até Peniche; outra, substituindo o ramal da Merceana e indo do Carregado ás proximidades de Torres Vedras, e a terceira, que iria entestar em Mafra.

A não ser talvez a primeira, difícil será conseguir a construcção d'essas linhas, uteis, sem duvida, mas que nem asseguram á Companhia Real aumento de receita, compensador dos encargos de construcção e exploração, nem pôdem constituir concessões independentes a outra empresa.

O troço do Entroncamento a Rio Maior na linha de Setil a Peniche só se justifica sendo este construído por fazer com ella sistema.

A linha de Thomar por Villa Nova de Ourem á Nazareth, com um ramal para Leiria, tem rasão de ser e

será bastante frequentada por excursionistas, mas não dispensa auxilio do Estado.

A parte a oportunidade da sua construcção, dependente da possibilidade de ser pelo Estado assumido o respectivo encargo, ninguem contesta a conveniencia da sua classificação.

A parte do plano que se refere á zona entre o Tejo, a fronteira e a serra da Estrella, formada em grande parte pela bacia do Zêzere, foi objecto de viva controvérsia no seio da Associação dos Engenheiros Civis, que se pronunciava por uma linha unica derivada da de Thomar a Louzã, indo pela Certã e Oleiros á Covilhã, juntando-se antes com a que das proximidades de Arganil vem áquella cidade.

Essa linha era proposta em substituição de duas que a commissão propunha.

Depois do inquerito, propôz este uma linha pela Certã e Sarzedas a Castello Branco, cortando profundos valles affluentes do Zêzere e do Tejo, atravessando uma zona em parte pouco productiva e approximando-se bastante da linha da Beira Baixa, para constituir, sem grande vantagem, uma duplicação d'esta para o trafego, aliás pouco importante, de Castello Branco.

Determinou a sua inclusão no plano proposto a pre-occupação porventura rasoavel, de facilitar o accesso da capital do districto e de não deixar isolada a linha que se alastrava de Castello Branco pela Idanha e Penamacor.

Não parecem suficientes as razões adduzidas pela Comissão para justificar essa linha cara e de exiguo trafego. Embora se trate de um plano apenas, *schema* de classificação, não convém despertar esperanças e aspirações que não teem probabilidades de poderem ser attendidas.

Salvo melhor juizo, parece-me que além da linha que vá de Thomar a Mangualde apenas se deverá classificar a que d'ella bifurque e suba pela Certã e Oleiros ao encontro da linha de Arganil á Covilhã.

A linha de Castello Branco a Penamacor pôde sem inconveniente ficar isolada e constituir até objecto de um ensaio de linhas economicas com 0°,75 de largura apenas.

Qual das linhas alvitradadas se justifica? Só o estudo methodico na propria região, e não apenas sobre a carta, o pôde dizer.

Seja porém qual fôr o plano adoptado o que importa é tomar seriamente a peito e sem timidez nem acanhada pusilanimidade o desenvolvimento da viação accelerada na zona central do paiz, com a maxima confiança na sua productividade e na efficacia da sua accão de fomento. Tenhamos fé no futuro e nos recursos do paiz.

Ponto está em o administrar com sôlo criterio e largueza de vistas.

J. Fernando de Souza.

## Portugal para excursões

Os processos que a sciencia e a arte tem posto em pratica, desde os fins do seculo XVIII, para tornar mais rápidas, mais commodas e mais faceis, em frequencia e em preços, as relações dos povos entre si: — pela viação accelerada, pela navegação rapida em grandiosos e seguros paquetes, teem tido a propriedade de operar uma grande transformação nos usos e costumes de todos os povos civilizados, fazendo-os crear novos hábitos, novas necessidades que se impõem cada anno com mais vehemencia e se transmittem de paiz para paiz, de serra para serra, de familia para familia.

Uma das manifestações de novos hábitos foi a viagem de recreio, de instrução ou de hygiene.

Fulton, ao applicar á navegação a machine a vapor, resolvendo o maravilhoso problema do automovimento d'estas grandes massas fluctuantes; Stephenson e Seguin, ao crearem a locomotiva que devia rebocar o trem por sobre linhas metalicas, não pensavam, por certo, apezar da sua intelligente previdencia, que estes potentes elementos seriam empregados para recreio da humanidade,

para a fazer passear, estudar paizes, banhar-se em luxuosas praias e visitar alturas.

E' que no seculo XVIII o transporte não era ainda aproveitado senão para utilidade.

Os grandes galeões levavam a longiquas praias os navegadores, á busca de descobertas; os missionarios, no intuito da propaganda christã; os comerciantes, pela permute da fazenda ou a procura das riquezas.

Ao seculo passado pertencem a missão de aproveitar esses novos elementos de transporte que a sciencia pusera á disposição dos povos, para outro fim bem diverso — frívolo, segundo uns; de alta utilidade, segundo muitos mais: a viagem de excursão.

Foi então que os habitantes dos paizes frios, sempre exemplificadores da maior actividade, começaram a descer á zona temperada; para se aquecerem e para conhecer paizes.

Os ingleses, seguidos pelos americanos, invadiram o centro da Europa e extasiaram-se ante as bellesas naturaes da Suissa, e das preciosidades artisticas da Italia.

Os que ainda puderam prolongar a sua estada em paiz estrangeiro pelo inverno dentro, fundaram arraiaes no Egypto, na Palestina e nos Balkans.

E a França, vendo esta corrente de excursionistas á busca de torrão quente para o inverno, offereceu-lhes a Argelia, e mostrou-lhes, em Biskra, as movediças areias do deserto e magnetizou-os com as danças das mulheres de Oulad-Nail... mais movediças ainda.

Entretanto a Suissa, uberrima de encantadoras montanhas, pensava que o seu primacial interesse estava em atrair o estrangeiro, e nessa ordem d'idéias abria-lhes sumptuosos hoteis, estendia-lhes linhas ferreas cavalgando todos os montes, atravessando em arrojados viaductos, todos os valles, para levar toda essa multidão commoda mente ás alturas, onde os menos afoitos se não atreviam a ir presos á corda do guia ou agarrado ao cabo do alp-stock.

Reconheceu-se então que outra necessidade se impunha: a da publicidade, espalhada por toda a parte, por todos os meios, a todos os momentos, reclamando a attenção do excursionista; mostrando-lhe, pela forma grafica, as bellezas a admirar, as commodidades a disfrutar, as vantagens de cada ponto, o interesse de cada região.

E em breve a Italia, com os seus museus; a Escocia, com as suas montanhas; a Allemanha, com os seus castellos; a Austria, com os seu palacios; a Belgica, com as suas cidades fabris e os seus institutos scientificos; a Noruega com o seu sol da meia noite, o Egypto com as suas pyramides; a França, com a suavidade da sua costa mediterranica; todos os paizes emfim, sem exceptuar o longíquo Japão com os seus templos, as suas *musmés* pequenas e os seus grandes mares interiores, ergueram a voz em grita enorme, a chamar visitantes estrangeiros.

O mundo transformou-se numa grandiosa feira, em que cada qual, á porta da sua barraca, faz soar a bussina a chamar concorrência.

Havia, porém, até ha pouco, nesta feira enorme — continuemos a servir-nos da paradigma — uma pequena barraca a cuja porta ninguem fazia ruído.

Os proprios barraqueiros pouco apreciavam as bellezas que os rodeavam e se queriam procurar impressões, preferiam ir visitar as barracas vizinhas; mas dos frequentadores que se acotovelavam á porta dos outros establecimentos, a disputar bilhete de entrada, os raros que iam por curiosidade, á barraca silenciosa, e os que saiam de lá agradados do que haviam visto, da maneira affável como tinham sido recebidos, e alguns voltavam, alguns comunicavam á familia ou aos amigos, que valia a pena visitar aquelle interior modesto e confortavel; que naquelle diorama havia montanhas preciosas, rios que pareciam mares, vegetação por toda a parte; monumentos historicos em quantidade, e uma atmosphera soridente, e maravilhosas aguas de abundantes nascentes, e praias dignas de sumptuosos casinos, e montes merecedores de arrojados ascensores.

Mas todos esses reclamos teem sido poucos, e pouca é, portanto, a affluencia á modesta barraca, que o leitor já adivinhou ser o nosso paiz.

Pouco lhe tem valido a sua situação geographica, as bellissimas condições dos seus portos, especialmente Lisboa, porque se o mundo marítimo, na corrente dos seus interesses, mais pende para fazer a travessia do Oceano por outros roteiros que levem os grandes barcos aos portos onde esses grandes interesses se vinculam, nós, pela nossa parte, pouco ou nada temos feito para os chamar cá para lhes fazer preferir o caminho em que a travessia é menor, mais segura e mais commoda.

Só nos ultimos tempos alguma cousa se tem feito.

Melhorámos o nosso porto tornando facillimo, como em poucos, o embarque e desembarque de passageiros; temos reduzido as prescrições quarentenarias, as exigencias aduaneiras, aumentado a velocidade e a frequencia dos comboios, desenvolvido extraordinariamente nas duas principaes cidades os serviços da viação urbana, da illuminação publica, da construcção de avenidas. Precisamos que as demais cidades olhem por si e se melhorem tambem, e que umas e outras entrem no caminho de novos progressos, que são já antigos por toda a parte e aqui ou não existem ou ha d'elles apenas um pallido reflexo.

Muito nos resta ainda a fazer, na campanha energica, tenaz, para que se melhorem as condições das nossas cidades, das nossas praias de banhos, das estações d'aguas thermaes, das pequenas villas pittorescas empoleiradas nas montanhas, das localidades onde uma ruina ou um monumento historico chama a atenção do viajante. E por melhoramentos deve entender se o conforto dos hoteis o calcetamento das ruas, o aceio das habitações, a arborização das estradas, a fundação, nas cidades principaes, de grandes salões de concerto diario, para ponto de reunião de estrangeiros.

A nossa capital precisa de realizar uma grande festa annual, no mez de maio, como já por duas vezes se projectou sem que tão bella iniciativa vingasse.

No Porto, em Coimbra, outras festas se pôdem seguir, com pequenos intervallos, de forma que o estrangeiro, vindo aqui, tenha tempo para percorrer o paiz e gosar dos tres festejos.

As demais cidades tambem pôdem offerecer outras distracções, fazendo que em cada uma coincidam nos mesmos dias as romarias, as touradas e as feiras locaes.

As feiras! quanto ha que melhorar nesses mercados que em França, na Suisse, na Alemanha, são já um centro apreciavel de diversões e na America attingem o deslumbramento, produzem o delirio!

Os hoteis: ainda ha pouco o sr. ministro da fazenda propoz á camara uma lei benefica para o seu melhoramento. Já se vê que essa bella tentativa, como tudo que é util entre nós, teve logo impugnadores, exigindo-se, a titulo de uma sonhada offensa de direitos insaciaveis, modificações de bases que por grande parte prejudicam o projecto.

Os passaportes, o espantalho que tanto mal nos fazia — esse está morto, faltando apenas que o diploma que o annulla, aprovado já pelo parlamento, seja convertido em lei.

As agencias das grandes empresas estrangeiras quise encarregam da permuta de passageiros entre os países, vão já estabelecendo-se entre nós.

A Hamburg-Amerika estabeleceu a sua agencia a cargo do sr. Carlos George, um allemão pela familia, mas verdadeiro portuguez pelo nascimento e pelo coração, que se devota activamente em fazer o nosso paiz conhecido lá fora.

A Booth Line tem montados os seus serviços de excursões a Portugal, e cada vapor que d'essa companhia atraca aos nossos caes (porque já todos atracam) traz-nos um enorme grupo de excursionistas.

A casa Cook, tão importante pelas suas relações universaes, pelas grandes excursões que organiza, acaba de fundar a sua agencia em Lisboa.

A agencia Lubin, de Paris, a mais activa e conhecida das casas francesas d'este genero, tambem estabeleceu delegação, a cargo do antigo representante do Principeps, sr. Vincent.

Uma outra agencia particular—a Portugal—acaba de

ser fundada na rua Aurea por um portuguez bem conhecedor d'este genero de negocio.

Isto tudo nos indica que o excursionismo em Portugal irá em franco progresso. Preciso é, pois, que aproveitemos o movimento favoravel para ir successivamente melhorar o paiz, preparando-o para receber essa corrente de visitantes.

Nunca, pois, se tornou mais bem cabida a phrase da patriotica poesia de Francisco Palha:

Acorda que o tempo corre,  
que o dormir não é viver.

## PARTE OFICIAL

### Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

#### Caminhos de Ferro do Estado

##### Conselho de Administração

###### Continuado do n.º anterior

43.º—A empresa construirá de pedra, ferro ou tijolo os viadutos, pontões, aqueductos e canos de rega, e as passagens superiores, inferiores e de nível, em numero suficiente e com as dimensões que exigir a sua estabilidade e segurança, o volume das aguas, a largura do caminho de ferro e a das estradas ordinarias ou caminhos a que algumas d'essas obras devam dar passagem.

A substituição, por outros, dos materiaes indicados para as obras de arte dependerá da approvação prévia do processo.

44.º—Os cruzamentos da linha com as estradas de primeira e segunda classe, caminhos municipaes e vicinaes, poderão ser de nível, excepto nos casos em que nos projectos aprovados forem designadas passagens superiores ou inferiores.

Em todos os cruzamentos ou passagens de nível em que o Governo entender que a frequencia de transito publico exige para a sua segurança a presença de guardas, a empresa será obrigada a estabelecer barreiras abrindo para o exterior e a confiar a respectiva vigilancia e manobras a guardas.

O pavimento d'estas passagens de nível será estabelecido mediante prévia approvação da fiscalização do Governo de forma a assegurar simultaneamente a facilidade de circulação nas estradas ou caminhos e a segurança da exploração da linha.

O angulo formado pelo eixo da via ferrea com o da estrada ou caminho atravessado não poderá ser inferior a trinta graus.

45.º—Quando a via ferrea passar sobre uma estrada de primeira classe, a abertura do viaducto não será inferior a seis metros e sessenta centimetros; sobre uma estrada de segunda classe, a seis metros; sobre uma estrada municipal, a cinco metros.

A altura do fecho da abobada acima do pavimento da estrada será de cinco metros pelo menos; a largura entre as teslas será de tres metros e cincuenta centimetros e a altura do parapeito de setenta centimetros, pelo menos.

46.º—Quando a via ferrea passar por baixo de uma estrada de primeira classe, a largura do viaducto será de seis metros e sessenta centimetros; sendo districtal, de seis metros, e sendo municipal, de cinco metros.

A abertura entre os pés direitos será, pelo menos, de quatro metros e cincuenta centimetros compreendidos os fossos.

A distancia vertical do intradorso à parte superior dos carris será, pelo menos, de cinco metros.

47.º—Quando o caminho de ferro atravessar um rio, canal ou uma corrente qualquer, a ponte terá a largura e altura dos parapeitos estipulados na condição decima quinta.

A abertura do vão e sua altura acima das aguas serão determinadas segundo os casos particulares, com approvação do Governo.

48.º—Onde for indispensavel ocupar com a linha ferrea, no todo ou em parte, o leito das estradas, serão estas, mediante approvação prévia do Governo, desviadas ou alargadas por conta da empresa de modo que fiquem completas e independentes da linha.

49.º—A abertura dos subterraneos será, pelo menos, de cinco metros entre as imposta e de quatro metros e quarenta centimetros entre os pés direitos ao nível dos carris; a altura acima d'este nível até o intradorso da abobada de revestimento será, pelo menos, de cinco metros.

A empresa fará todas as obras necessarias para prevenir qualquer perigo de desabamento ou infiltração.

§ unico. O Governo, sob proposta justificada da empresa, pode autorizar a redução das dimensões fixadas no presente artigo.

20.<sup>a</sup> — Nos pontos de encontro das estradas ordinarias com a via ferrea durante a feitura d'esta, a empresa construirá as precisas obras provisorias para que a circulação não seja interrompida.

21.<sup>a</sup> — A empresa restabelecerá e assegurará á sua custa o curso das aguas, que se tenha suspendido ou modificado em consequencia das obras do caminho de ferro, ou indemnizará o proprietario, segundo as leis que lhe forem applicaveis.

22.<sup>a</sup> — As acquisitiones que a empresa tiver a fazer de terrenos para as obras da linha e suas dependencias serão reguladas amigavel ou judicialmente pelas leis em vigor de expropriação por utilidade publica.

23.<sup>a</sup> — Quaesquer indemnizações devidas por prejuizos resultantes dos trabalhos de construcção, conservação ou de exploração da linha ficam a cargo da empresa.

24.<sup>a</sup> — Os trabalhos de construcção deverão começar no prazo maximo de sessenta dias, contados da data da publicação do presente contrato no *Diário do Governo*, e deverão estar concluidos no prazo de tres annos, contados da mesma data.

Este ultimo prazo será, porém, elevado a quatro annos se as variantes approvadas pelo Governo e apresentadas pela empresa, em harmonia com a condição terceira, abrangerem extensão superior a um quarto do comprimento total da linha.

25.<sup>a</sup> — A linha só poderá ser aberta ao transito publico com autorização do Governo, e depois de examinada por uma commissão de engenheiros.

26.<sup>a</sup> — O Governo fará fiscalizar por agentes seus a construcção e exploração da linha ferrea.

27.<sup>a</sup> — A empresa sujeitará á approvação do Governo as tarifas de passageiros e mercadorias, assim como o regulamento para o serviço de exploração, não podendo fazer-lhes alteração alguma sem nova approvação.

28.<sup>a</sup> — Os horarios e suas modificações, e em geral quaesquer condições de serviço, ficam dependentes de aprovado do Governo, e não podem ser anunciados ao publico pela imprensa, nas estações, ou por qualquer forma, sem que essa approvação tenha sido dada.

29.<sup>a</sup> — As alterações nas tarifas, depois de approvadas pelo Governo, serão anunciadas, pelo menos, com oito dias de antecipação.

30.<sup>a</sup> — A empresa fica obrigada a prestada gratuitamente os seguintes serviços :

1.<sup>a</sup> Transporte em qualquer comboio que a Direcção Geral dos Correios e Telegraphos designar das ambulancias postaes e dos empregados que manipularem as correspondencias.

As dimensões e peso por eixo, compreendendo a carga das ambulancias, não excederão as do modelo maior e mais pesado empregado no serviço regular das linhas de via reduzida do paiz.

2.<sup>a</sup> Concessão nos comboios em que não haja ambulancias postaes de um compartimento em uma carruagem de segunda classe, ou um espaço equivalente, para transporte das malas de correspondencia publica e dos seus conductores.

3.<sup>a</sup> Transporte de material dos correios, telegraphos e faroes.

4.<sup>a</sup> Limpeza externa das ambulancias postaes.

5.<sup>a</sup> Transporte de empregados da Direcção Geral das Obras Publicas e Minas e da Direcção Geral dos Correios e Telegraphos em serviço de inspecção e fiscalização, e dos funcionários do Ministerio das Obras Publicas que o respectivo Ministro designar.

6.<sup>a</sup> Licença para a collocação de linhas telegraphicais do Governo nos postes ou apoios das linhas telegraphicais ou telephonicas da linha ferrea.

31.<sup>a</sup> — Os militares ou marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagarão, apenas, por si e suas bagagens, metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

32.<sup>a</sup> — A empresa fica obrigada a pôr á disposição do Governo, per metade dos preços das tarifas geraes, todos os meios de transporte estabelecidos para exploração da linha, quando se trate de tropas ou material de guerra.

33.<sup>a</sup> — A empresa fica sujeita :

1.<sup>a</sup> Às leis e regulamentos vigentes ou que de futuro se promulgarem sobre viação publica, e especificadamente sobre a fiscalização da construcção e exploração de caminhos de ferro ;

2.<sup>a</sup> Aos regulamentos actuaes e aos que o Governo publicar para o serviço telegrapho-postal ;

3.<sup>a</sup> Às leis e regulamentos sanitarios em vigor tanto no que respeita á execução e conservação das obras, como ao estado das officinas, estações e dependencias da linha ferrea.

34.<sup>a</sup> — A empresa não terá direito a indemnização alguma pelos prejuizos que á linha ferrea provierem da abertura de novas vias de comunicação de qualquer natureza, ou de transtornos ou interrupção de serviço motivados por medidas temporarias de ordem publica e policial.

35.<sup>a</sup> — As empresas concessionarias de quaequer caminhos de ferro que venham a entroncar com a linha que faz objecto d'este contrato terão a faculdade de fazer circular nella as suas carruagens e vagons, sujeitando-se aos respectivos regulamentos de polícia e serviço, e pagando pelas pessoas e mercadorias uma portagem que, no caso de não haver acordo entre as empresas, será regulada pelas condições estabelecidas para as linhas do Estado.

Esta facultade será reciproca para todas as linhas.

36.<sup>a</sup> — Em compensação das obrigações que a empresa toma so-

bre si pelo presente contrato, é concedida á empresa por espaço de noventa e nove annos, a contar da data do contrato provisório de 25 de abril de 1903, a exploração da linha nos termos e com as condições no presente contrato estipuladas.

37.<sup>a</sup> — A empresa deverá conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha ferrea e suas dependencias com todo o material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e no mesmo estado deverá entregar tudo ao Governo findo aquelle prazo, fazendo sempre para esse fim á sua custa todas as reparações tanto ordinarias como extraordinarias.

§ unico. Se, porém, durante o mesmo prazo for destruida ou damnificada alguma parte do caminho de ferro, por motivo de guerra, sem culpa da empresa, o Governo a indemnizará, pagando-lhe o valor das reparações, depois de avaliadas, em dinheiro ou titulos de divida publica pelo seu valor no mercado.

38.<sup>a</sup> — Logo que tenha expirado o prazo de noventa e nove annos da concessão, a empresa entregará ao Governo, em bom estado de exploração e livre de quaequer encargos, a linha com todo o seu material fixo, edificios e dependencias de qualquer natureza que sejam, sem que por isso a empresa tenha direito a receber d'elle indemnização alguma.

Tambem lhe entregará todo o material circulante, mas tanto o valor d'este como o do carvão e de outros quaequer provimentos que entregar ao Governo ser-lhe-hão pagos segundo a avaliação de louvados.

Quando o Governo tomar conta da linha, finda a concessão, terá o direito de se pagar de quaequer despesas que sejam necessarias para a pôr em bom estado de serviço, pelo valor do material circulante, carvão e mais provimentos que todos ficarão servindo, nos ultimos cinco annos, de hypotheca especial a esta obrigação.

39.<sup>a</sup> — Em qualquer época, depois de decorridos os primeiros quinze annos, a contar dos prazos estabelecidos na condição vigesima quarta para a conclusão da construcção da linha, terá o Governo a faculdade de resgatar a concessão inteira.

Para determinar o preço da remissão toma-se o producto liquido obtido pela empresa durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva effectuar-se, deduz-se d'esta somma o producto liquido que corresponda aos dois annos menos productivos e tira-se a média dos outros annos, a qual constitue a importancia de uma annuidade, que o Governo pagará á empresa durante cada um dos annos que faltarem para terminar o prazo da concessão.

Porém, esta annuidade nunca será inferior ao producto liquido do ultimo dos sete annos tomados para base d'este calculo.

Neste preço da remissão não é incluido o valor do carvão ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo Governo, na occasião de serem entregues, pelo preço da avaliação.

40.<sup>a</sup> — A empresa será obrigada a receber e transmittir gratuitamente os telegrammas officiaes pelas suas linhas e apparelhos telegraphicos ou telephonicos nas condições que forem prescritas pelo Governo. Se o Governo entender que devem ser facultadas ao serviço telegraphico dos particulares certas estações da linha, deverão as respectivas condições ser estabelecidas por acordo entre o Governo e a empresa, por forma que em caso algum prejudiquem a exploração e muito especialmente os serviços necessarios á segurança da circulação dos comboios.

41.<sup>a</sup> — A empresa não poderá transferir a concessão de que trata este contrato sem prévio consentimento do Governo.

42.<sup>a</sup> — A Empresa, seus agentes, empregados e operarios ficarão sujeitos, em tudo que disser respeito a construcção e exploração, ás leis e regulamentos de Portugal.

43.<sup>a</sup> — A linha ferrea com os seus edificios, accessorios, dependencias e material fixo fica, desde a sua construcção ou collocação na linha, pertencendo ao dominio do Estado para todos os effeitos juridicos nos termos do direito commun e especial dos caminhos de ferro e das diversas condições d'este contrato.

Todo o material circulante, carvão e quaequer outros provimentos ficarão pertencendo ao dominio da empresa para os mesmos effeitos e nos mesmos termos com a declaração prévia de que o material circulante não poderá ser alienado senão para o effeito de ser substituido com vantagem do serviço publico.

44.<sup>a</sup> — O Governo usará dos meios apropriados para verificar as receitas e despesas da exploração, sendo a empresa obrigada a franquear-lhe toda a sua escrituração e correspondencia. A empresa prestará aos agentes do Governo todos os elementos para organização da estatistica da linha ferrea.

45.<sup>a</sup> — A concessão caducará, e o presente contrato será rescindido :

1.<sup>a</sup> Quando sejam excedidos os prazos marcados na condição vigesima quarta ;

2.<sup>a</sup> Se não começar a exploração dentro do prazo de um mez, depois de autorizada pelo Governo, nos termos da condição vigesima quinta ;

3.<sup>a</sup> Se, iniciada a exploração, a empresa a interromper por espaço superior a um mez.

§ 4.<sup>a</sup> — A rescisão do contrato será feita por meio de decreto publicado no *Diário do Governo*. Do decreto de rescisão poderá a-

empresa recorrer para o tribunal arbitral no improrrogável prazo de um mês, contado da data da publicação.

§ 2.º Caducando a concessão pelo não cumprimento da condição vigésima quarta, reverterá para o Estado o depósito de garantia ou o seu valor em obras.

§ 3.º Exceptuam-se das disposições dos n.ºs 1.º 2.º e 3.º, os casos de força maior devidamente comprovados, nos quais o Governo poderá prorrogar os prazos marcados, se o julgar conveniente.

46.º — Nos casos previstos na condição antecedente, o Governo porá em hasta pública e adjudicará, a quem mais oferecer, a exploração da linha pelo espaço de tempo que restar da presente concessão e nas mesmas condições em que esta é feita, quando o julgar conveniente, pertencendo ao arrematante, não só as obras executadas pela empresa, como também todo o material fixo e circulante, e perdendo, portanto, a mesma empresa todo e qualquer direito de propriedade sobre essas obras e material.

47.º — O preço da arrematação será entregue à empresa, depois de deduzidas quaisquer despesas que o Governo tiver feito, incluindo as de fiscalização.

48.º — Se dentro de seis meses, não houver quem arremate, serão as obras e o material fornecido adjudicado ao Estado, sem indemnização alguma, e o contrato rescindido para todos os efeitos jurídicos.

49.º — Fica expressamente declarado que, no caso de rescisão motivada por qualquer dos fundamentos indicados na condição quadragesima quinta o Governo não fica obrigado a indemnizar a empresa. Fica igualmente declarado que o Governo se não responsabiliza, em caso algum, por quaisquer dívidas da empresa, qualquer que seja o modo e título por que forem contraídas, nem garante nem caucciona contratos de empreitadas gerais ou parciais ou outros que a empresa faça.

§ único. Fica bem entendido e é expressamente estipulado que o Governo português tem preferência sobre todos os credores da empresa, qualquer que seja a origem dos respectivos créditos, obrigando-se a empresa, em todos os contratos que fizer, relativamente à linha, a respeitar os direitos do Estado.

50.º — Concede o Governo à empresa as seguintes vantagens nos termos das bases quinta e sexta, anexas à lei de 14 de julho de 1899 :

1.º As câmaras municipais a quem interessar a construção da linha ficam autorizadas a aplicar do fundo de viação ou a lançar mão de quaisquer outras receitas, quando as do fundo de viação sejam insuficientes, a quantia precisa para o pagamento das expropriações ;

2.º As juntas gerais de distrito ou outras quaisquer corporações que se representem, sempre que julguem de utilidade geral para o país, e particularmente para a circunscrição que administram, a construção das referidas linhas da rede complementar, ficam autorizadas a subsidiar a companhia concessionária pela forma que julgarem mais conveniente, não podendo, em todo o caso, lançar para este fim qualquer adicional sobre as contribuições directas do Estado superior a três por cento ;

3.º A companhia concessionária gozará durante trinta anos do benefício de uma elevação de tarifas de quarenta por cento sobre as que cobra o Estado nas suas linhas ferreas ;

4.º Os dividendos das ações e os juros das obrigações da companhia concessionária ficam isentos de qualquer imposto pelo prazo de trinta anos e de todos aqueles a que fosse obrigada pelas leis em vigor ;

5.º Sera concedida a importação livre de direitos do material fixo e circulante preciso para a construção e exploração do caminho de ferro, que não poderá ser fabricado em boas condições nos estabelecimentos industriais do país ;

§ único. Para a aquisição de quaisquer materiais serão préviamente ouvidas as empresas metallúrgicas do país, e os seus produtos preferidos em igualdade de qualidade e preço, tendo-se em atenção o agio do ouro e os direitos de importação.

51.º O Governo, em harmonia com a carta de lei de 20 de dezembro de 1906, garante à empresa o complemento do rendimento líquido anual até cinco por cento do capital de vinte contos de réis por cada quilómetro que se construir, não podendo, porém, o desembolso efectivo do Estado exceder seiscentos mil réis por quilómetro.

a) A extensão da linha é fixada para os efeitos da garantia de juro no máximo de cento e setenta quilómetros ;

b) As despesas de exploração serão computadas nas seguintes percentagens do rendimento bruto quilométrico, com a exclusão dos impostos de transito e sello — cincuenta por cento enquanto o rendimento bruto não atingir um conto e setecentos mil réis annuais, com o mínimo de seiscentos e cincuenta mil réis para a despesa ; cincuenta por cento e mais cem mil réis para rendimentos brutos de um conto e sete centos mil réis a dois contos e duzentos mil réis, não podendo porém a garantia de juro ser superior a que corresponder ao rendimento de um conto e sete centos mil réis ; cincuenta por cento para rendimentos de dois contos e duzentos mil réis a trez contos de réis ; quarenta e cinco por cento quando o rendimento excede a trez contos de réis ;

c) A garantia de juro será paga semestralmente e constituirá encargo do capítulo respectivo do orçamento do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria ;

d) A garantia de juro será paga em relação a cada troço de extensão não inferior a dez quilómetros, aprovado e aberto à exploração, desde o começo da mesma exploração ;

e) Logo que o rendimento líquido calculado pela fórmula indica exceder de cinco por cento ao ano do capital garantido, metade do mesmo pertencerá ao Estado até completo reembolso das quantias adeantadas em virtude da garantia de juro, bem como os juros simples dos mesmos na razão de cinco por cento ao ano.

52.º O depósito de 50.000\$000 réis realizado pela empresa servirá de garantia ao cumprimento das obrigações prescritas neste contrato, não podendo ser levantado sem que a empresa prove ter feito obras no valor equivalente ao dobro do mesmo depósito, passando então essas obras a servir de caução.

Este depósito vencerá, sendo em dinheiro, o juro que a Caixa Geral de Depósitos paga por depósitos idênticos, e sendo em títulos de dívida pública o respectivo juro.

53.º — A empresa cobrará e entregará ao Estado os impostos de transito e sello estabelecidos pelas leis para os transportes de passageiros e mercadorias em caminhos de ferro, ficando sujeita aos regulamentos respectivos.

54.º — São proibidos os contratos particulares destinados a reduzir os preços das tarifas. Exceptuam-se d'esta disposição os transportes que digam respeito ao serviço do Estado e as concessões feitas a indígenas.

55.º — As questões que se levantarem sobre a execução ou interpretação d'estas condições serão resolvidas pelo Governo, ouvindo o Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, com recurso para um tribunal arbitral.

Este tribunal será constituído por cinco árbitros, dos quais dois nomeados pelo Governo, dois pela empresa e um quinto, para desempate, a aprazimento de ambas as partes.

Faltando acordo para nomeação d'este quinto árbitro, será elle nomeado pelo Supremo Tribunal de Justiça.

56.º — A empresa, no exercício dos seus direitos e no cumprimento das suas obrigações em território português, tanto nas suas relações com o Estado como nas suas relações com os particulares, fica sujeita, para todos os efeitos, às leis e regulamentos portugueses e aos tribunais ordinários de Portugal, qualquer que seja a nacionalidade das pessoas que constituirem a empresa ou a representarem. Para esse fim a empresa elege domicílio em Lisboa e renuncia a qualquer outro fórum, sem prejuízo do disposto no § 1.º da condição quadragesima quinta e na condição quinquagesima quinta.

Não tendo a «Compagnie française pour la construction et l'exploitation des chemins de fer à l'étranger» efectuado até hoje o registo preceituado nos n.ºs 4.º e 5.º do artigo 49.º e no artigo 54.º do Código Commercial Português, o representante e procurador da referida sociedade obriga-se a dar inteiro cumprimento às citadas disposições do Código Commercial e a apresentar no Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, dentro do prazo improrrogável de sessenta dias, contados da data do presente contrato, documento comprovativo de haver sido feito o referido registo. Não sendo cumprida esta clausula ficará de nenhum efeito o presente contrato.

E com estas condições e clausulas deram os outorgantes por concluído o presente termo de contrato que annulla e substitue para todos os efeitos o alvará de 23 de maio de 1901.

Foram testemunhas presentes o segundo oficial d'este Ministério Carlos Augusto Elbling e o amanuense Arthur Eduardo Chichorro da Costa. — E eu, Ernesto Madeira Pinto, do Conselho de Sua Magestade, Secretário Geral do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever, rubriquei e vou subscrever o presente termo de contrato que vão assignar commigo as pessoas nelle mencionadas depois de a todas ser lido por mim. — (Lugar de duas estampilhas do imposto de sello na importância total de 2.500 réis, devidamente inutilizadas com a data de 5 de fevereiro). — José Matheiro Reymão — André de Proença Vieira — Carlos Augusto Elbling — Arthur Eduardo Chichorro da Costa — Ernesto Madeira Pinto. — Fui presente, Simão de Gusmão Correia Arouca.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.º 21, g. v., da Companhia Real-gado. — Como prometemos na quinzena passada, acompanha este número a nova tarifa para transporte de gado cavallar, muar ou asinino.

O preço do transporte por cabeça representa a redução approximada de 25 por cento sobre a tarifa geral, e de 32 por cento no transporte por vagons completos ; mas como por esta tarifa se permite, para o vagon completo, a carga de 8 cabeças em vez das 6 de cavalos ou muares que a tarifa geral fixa, resulta ainda que a redução se eleva a quasi 50 por cento.

Exemplificando :

A distancia de 200 kilometros, 4 vagons com 24 cavallos pagavam, pela tarifa geral, 117\$600 réis.

A mesma distancia, pela tarifa nova, 3 vagons com os mesmos 24 animaes pagam 60\$000 réis.

*Despacho Central em Collares.* — Tambem começa hoje a vigorar este serviço muito util para os transportes directos d'aquelle importante região para qualquer ponto do paiz.

## A propósito do Cincocentenario

### Synopse dos Directores da linha Este e Norte

VIII

(Continuação)

Ao marasmo que se dava em Portugal interior á concessão da primeira linha ferrea testa das rôdes E. e N. sucedeu um febril contagio que deu em resultado serem concedidas as construções de novas linhas, a de Sul e Sueste tendo por terminusa povoação do Barreiro, e a de Cintra.

A primeira concedida ao abastado capitalista José Maria Eugenio d'Almeida, associado ao grande proprietario alemtejano, marquez de Ficalho tinha por sim ligar Lisboa a Badajoz directamente tornando o seu traçado a corda de que a directriz pelo vale do Tejo a Abrantes constituia o arco.

A empresa Salamanca prevendo o risco certo da perda do trânsito internacional para a nova linha de leste, se aquella condição fosse mantida á projectada linha do Sul, exigiu que no seu contrato, fosse garantida a proibição de concessão de qualquer linha parallelia ás que tomava para construção, a menos que entre as duas rôdes não medeiasse a distancia de 40 kilometros, ao que o Governo acedeu inutilizando para a rôde Sul o principal e rasoavel fim a que era destinada.

A concessão da linha de Lisboa a Cintra feita ao conde de Claranges Luccotte teve começo importante de construção, por um traçado muito mais racional que o actual, e de que por unica memoria, se conserva um arco de pedra que deviava ser a boca de um tunel e que na Boaviagem, desviava o traçado marginal ao Tejo para seguir a Cintra onde o conde Luccotte fez construir o renque de casas a que deu o nome de Villa Estephania em homenagem á esposa do chefe do Estado, e actual terminus do ramal de Cintra.

A seguir-se o plano Luccotte as duas linhas Cintra e Cascaes não ficariam como ficaram, isoladas uma da outra, sendo o traçado commun com entroncamento na Boaviagem.

Vencidas as dificuldades que por parte da corporação militar se debatiam em relação á travessia do Tejo que uns opinavam se effectuasse em Tancos escapando a esse alvitre o castello de Almourol que vandalicamente sacrificado e demolido, serviria de base para a construção de um pegão central da ponte que devia ligar ali as duas margens.

Graças á incontestável proficiencia em assuntos militares do Duque de Saldanha, prevaleceu a sua opinião para que a travessia se effectuasse em Constancia na confluencia dos dois rios Zezere e Tejo onde actualmente se encontra.

Foram da maior dificuldade as construções dos pegões para vencer o obstáculo que lhes oppunham as fortes correntes dos dois caudalosos rios junto da sua confluencia.

A aptidão profissional, dedicação inexcedivel e zeloso empenho no trabalho do então novel engenheiro Lourenço de Carvalho manifestaram-se por modo evidente, na construção d'este tão importante ramo de serviço novo e até então desconhecido no paiz que, além da grande estima que conquistou de seus superiores, desde logo lhe prognosticaram um futuro distinto nos melhoramentos materiaes que lhe sucedessem.

O engenheiro Keunard a quem foram dadas de empreitada as construções das pontes metalicas das duas

linhas E. e N. altamente manifestava o seu reconhecimento pelo valioso auxilio que encontrou no solicto engenheiro portuguez cujo nome honrava a sua classe e que tão precocemente se tornou saudoso a seus admiradores.

Constitue a linha de Leste desde Entroncamento até Abrantes uma série de obras d'arte da maior importancia e difícil execução, a que o novel engenheiro dava seguimento com incansavel zelo e inteligente dedicação.

A construção da linha de Leste apresentava as maiores dificuldades, pois que se já até Santarem os transportes de materiaes por via fluvial eram limitados ás exiguis condições de navegação do Tejo e marés, muito maior obstáculo encontrava entre Santarem e Abrantes por esta via e além de Abrantes por falta de serviço fluvial e completa ausencia de estradas.

Houve que recorrer á travessia em barcos da margem norte para a do sul e ali aproveitar o auxilio de carretas alemtejanas, que, por sua pouca quantidade disponivel além dos serviços agrícolas, que não podiam abandonar, elevaram em tempo e despesas o serviço de abastecimentos de materiaes de toda a especie exigidos na construção de um caminho de ferro.

Apressavam-se, portanto, os trabalhos que desde Lisboa podesse ir aproximando a distancia da parte a construir, e por isso a construção de pontes era febrilmente activada para evitar soluções de continuidade.

O empreiteiro Oppermann construia isoladamente e como podia os edificios para estações, casas de guarda, etc.

A estação de Lisboa apenas possuia para serviço com o Tejo uma velha ponte ou *jetty* de madeira, que, pelo excessivo e continuo trabalho a que era obrigada a meudo, exigia reparações, sendo os prumos em que o taboleiro assentava atacados de *satalé* que obrigava a successivas substituições.

Para embarque e desembarque de volumes de grande peso tinha a empresa Salamanca adquirido em Inglaterra um guindaste installado sobre um leito de vagon e que era empregado simultaneamente nos serviços de carga e descarga terrestres e fluviales.

Em um embarque de uma caldeira de locomotiva destinada a Ovar, o guindaste despenhou-se da ponte ao rio, tendo miraculosamente escapado todos os operarios que se ocupavam neste trabalho.

Tendo a linha do Sul comprado em Inglaterra uma magnifica cabrea, que ou por falta de conhecimento na sua manobra ou por ser julgada inconveniente para aquella administração, foi comprada, por baixo preço, pela empresa e installada no extremo da ponte de madeira da estação de Lisboa.

Um violento temporal que se desencadeou sobre Lisboa, a barca belga *Boyelden*, que estava ancorada perto da muralha da estação, garrou e submergiu-se por completo a pouca distancia da terra, mas por tal forma foi acessada que ficou por completo destruidos o caseo e a mastreação. Nos embates sobre a jetty antes de se afundar, obrigou a famosa cabrea a desabar sobre o rio, destruindo-a por completo.

Parece que um poder superior se empenhava em pôr à prova de desastres a energia, dedicação e proficiencia do director da empresa, D. Eusebio Page e do engenheiro em chefe da construção, João Evangelista de Abreu.

Neste duello, porém, em que a fatalidade tentava inutilizar-lhes os esforços, mais redobravam de coragem que sempre venciam todos os obstáculos.

Foi um d'estes bem triste pelas consequencias funestas que occasionou, o que sucedeu no assentamento da 7.<sup>a</sup> asna de ferro da *gare* da estação, em que se empregavam operarios ingleses contratados pelo empreiteiro Oppermann, e que, ou por imprudencia ou falta das necessarias construções, fez desabar sobre o solo as 7 asnas já montadas do lado occidental, occasionando a morte de 3 operarios, despenhados e esmagados na queda das pesadas columnas de ferro, que ficaram completamente inutilizadas.

Nada, porém, desanimava os activos directores e cooperadores no febril empenho, em que, cada qual no cargo que desempenhava, adquiria novas forças para superar as contrariedades que se lhes oppunham.

# NOTAS DE VIAGEM

XIV

**Automoveis o taxametros—Auto-omnibus.—O metropolitano.—Material pessimo e material bello.**

Tratemos ainda dos serviços de viação em Paris, já que a falta de espaço, no numero passado, nos cortou a phrase em meio :

Outro serviço, embora mais caro, mas bem melhor, é o dos automoveis de praça pertencentes á Companhia Franceza, cuja tarifa taxametrica é levemente mais elevada que a dos trens, mas a rapidez e a commodidade da viagem bem o compensam.

Essa tarifa (que reduzimos a moeda portugueza) é, para uma ou duas pessoas :

Primeiros 900 metros 135 réis; cada 300 metros mais 18 réis para mais de duas pessoas; primeiros 750 metros 135 réis; cada 250 metros mais 18 réis.

D'isto resulta, a distancias redondas, serviço de dia :

Trem a cavalos	Autom. veis		
	2 pessoas	4 pessoas	
1.500 metros.....	153 réis	171 réis	198 réis
2.000 " " .....	171 "	199 "	225 "
3.000 " " .....	225 "	261 "	297 "

Ha ainda os *fiacres* automoveis, de luxo, que, em geral, se encontram proximo do Grand Hotel, no *boulevard* dos Italianos, e que custam 1,25 fr. (235 réis) o primeiro kilometro, e 0,50 fr. (90 réis) cada kilometro mais.

Comparem-se estes preços com o que custa entre nós o serviço de carruagens, e vér-se-ha se tem ou não razão quem gosta de estar em Paris... só para andar de trem!

Felizmente que entre nós espera-se que ainda em abril seja inaugurada a adopção de trens com taxametro, o que fará completa revolução no serviço—bem necessaria, indispensavel e urgente—e ameaça mesmo outra revolução... a dos cocheiros que se consideram prejudicados por... não mais poderem explorar o publico.

Pobres victimas do progresso; curvemo-nos ante a sua desgraça com a reverencia com que elles nos ameaçam chicotear-nos, quando não lhes pagamos 23000 réis por cada hora de carro!

De justiça é dizer-se que este grande melhoramento terá o publico que agradecê-lo á iniciativa da Empresa de Carruagens de Luxo, da rua do Instituto Agricola, á qual pertencem os primeiros 12 trens em que serão aplicados os taxametros, e que se apresentarão na praça com cocheiros decentemente uniformizados, e não menos á actual Camara Municipal de Lisboa, que vae provando um alto interesse em desmarroquinizar a capital, adoptando com empenho medidas civilizadoras, e promovendo os progressos da cidade.

Foi, nesta ordem d'ideias, que a tarifa—equal á de Paris—foi sem reluctancia approveda e será em breve posta em vigor.

Outra novidade encontraram os visitantes do anno passado na capital franceza: os omnibus automoveis que a respectiva companhia pôz em serviço em duas das suas linhas — Hotel de Ville à porta Maillot e S. Germano a Montmartre.

São estes uns vehiculos perfeitamente equaes aos outros omnibus, só com a diferença de serem movidos por motor mecanico em vez de cavallos, tendo portanto o lugar do conductor em baixo.

Andam bem, mas como os pneumaticos teem que ser protegidos por pequenas laminas de metal, para evitar as *derrapages* (desvio do carro para os lados) isto produz uma trepidação violenta e incomoda.

Não acha porém, inconveniente nesse trepidar contínuo o publico, o grande publico de Paris, sempre bem dis-

posto, sempre frívolo e sempre activo, para tomar os carros por completo, fazendo estes successivas carreiras sem um lugar vago.

Ha até quem vá, de propósito, ao extremo da carreira, só para tomar o auto, e como a entrada nos carros é por senhas, ha quem tenha a paciencia de esperar mais de uma hora para conseguir obter lugar.

Finalmente, a outra novidade em viação parisiense era a ligação do *metro* na linha da margem esquerda do Sena, permitindo fazer toda a volta da cidade, o que attentas as muitas paragens, ( pelo facto da via não ser quadrupula, o que permitiria realizar expressos) e a pouca velocidade dos trens, em comparação com os de Nova-York, representa um trajecto de proximo duas horas.

Outro serviço subterraneo em que também já se emprega a tracção electrica é o da visita aos esgotos.

Esta typica excursão, a que não se furtam quantos vão de visita a Paris, faz-se com toda a commodidade sentado em um barco, dos muitos que constituem um longo comboio que navega no canal, sob uma abobada a que estão ligadas todas as canalizações e onde veem desembocar os esgotos das ruas.

Já se vê que á hora da visita, que é duas vezes por semana, estes ramaes de esgoto estão fechados, e antes da visita o canal geral é despojado das sujidades *principaes*, das quaes só pequenas amostras ficam para gaudio dos curiosos visitantes.

Lá dentro não deixa de acudir-nos á ideia a vida calamitosa que o Luciano das ratas passa nos esgotos de Lisboa, cujo confronto não faremos por não haver comparação possível.

D'outras melhorias de viação não dá notícia quem já conhecia bem a cidade e quem, tendo visto tanto do que o mundo tem de bom, reconhecendo que Paris tem attractivos que prendem e encantos como nenhuma outra capital, não sente, todavia, aquelles deslumbramentos que á primeira vista produz a grande rainha do Sena.

Vê-se, até, com pasmo, como velhos meios de transporte se conservam no mesmo estado, desde mais de vinte annos, e entre estes causa admiração a vetustez, a falta de commodidade e das mais simples noções de aceio, do material de caminhos de ferro nas linhas de cintura, de Versailles e outras.

Mais de uma vez este jornal tem dado noticia de adopção de novo material nestas linhas. Não duvidemos de que assim seja, mas o facto é que aquelle em que viajamos, e todo o que vimos nas estações, são ainda as velhas carruagens de dois pisos, baixas de tecto a ponto de uma pessoa alta ter que se curvar para se pôr de pé, pessimos estofos, iluminação bruxuleante, sujidade por toda a parte. Isto no piso inferior, porque o superior, que também é de 2.ª classe, esse é impossivel, com assentos de madeira cobertos de pó e fumo, que nem para transporte de mercadorias servia.

O que se diria por cá, se na linha de cintura, e especialmente na de Cintra (a que pode comparar-se e tantas vezes se tem comparado á de Versailles) se adoptasse material d'aquelle!

As nossas carruagens de dois andares, em que o superior é de 3.ª classe, são uns palacios e um primor de aceio, ao pé d'aquelle.

O que, sim, tem melhorado, e consideravelmente, é o material das grandes linhas, especialmente o dos expressos.

Ahi a transformação é quasi completa, e os antigos vehiculos de compartimentos isolados vão passando a ser empregados só nos pequenos ramaes, sendo hoje só adoptadas as grandes carruagens de corredor lateral, com todas as commodidades e confortos, largos vidros através dos quaes se gosa bem o panorama de toda a linha; iluminação electrica ou por incandescencia; ventiladores, para o verão, aquecimento inferior, de inverno.

E' deste material que se compõe o bello expresso que de manhã parte de Paris para Limoges, linha que preferimos para o regresso por ser diferente da que segue por Tours e Poitiers, já aqui descrita, e da qual trataremos no proximo artigo.

# PARTE FINANCEIRA

## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Nos termos dos artigos 29.<sup>o</sup> e 30.<sup>o</sup> dos estatutos, é convocada a reunião da Assembléa Geral ordinaria para o dia 12 de abril pela 1 hora da tarde no Banco Commercial de Lisboa, para apresentação do relatorio e contas da gerencia do anno findo, sua discussão e votação, procedendo também à eleição da mesa da Assembléa Geral e dos corpos gerentes para o biennio de 1907 e 1908.

O deposito das acções ao portador poderá efectuar-se, nos termos dos estatutos, ou na sede da Companhia, rua de S. Nicolau, n.<sup>o</sup> 88, 1.<sup>o</sup>, ou na sua agencia no Porto, casa Pinto da Fonseca & Irmão, praça de D. Pedro, 138.

Não comparecendo numero suficiente de accionistas, fica desde já convocada a segunda e definitiva reunião para o dia 29 de abril, no mesmo local e hora.

Lisboa, 23 de março, de 1907. — O Presidente da Mesa da Assembléa Geral, José Adolpho de Mello e Sousa.

## Boletim Commercial e Financeiro

Dois factos, ocorridos durante a quinzena, vieram pôr novamente em sobresalto os principaes mercados. São elles: a baixa consideravel que sofreram os valores dos caminhos de ferro americanos e a elevação da taxa do Banco de França de 3 para 3 1/2 por cento.

De ha muito que o Stock-Exchange é dominado pelo mercado de Nova-York, o qual se acha a braços com uma d'essas crises que teem sempre uma profunda repercussão no mercado de Londres.

Ha algumas semanas que a reacção minava persistentemente o mercado americano. Ultimamente porém a crise tomou proporções avassalladoras, provocando a *degringolade*.

A propósito, diz o correspondente de um jornal financeiro que nem em 1884, anno atravessado por uma longa e irresistivel depressão, nem em 1893 em que a oposição do Senado á abrogacão da lei Sherman e o enfraquecimento da reserva de ouro do Estado crearam ao mercado uma situação terrível, nem em 1901 por occasião da lucta titanica que se desenvolveu em torno da questão Northern-Pacific e deu lugar a um grande panico, nem finalmente, durante o tormentoso mez de novembro de 1903 se assistiu a convulsões semelhantes áquellas em que acaba de se debater o mercado de Nova-York.

Todas as tentativas empregadas para restabelecer a tranquilidade dos espiritos desorientados foram inuteis. Se com relação a alguns valores se conseguiu reparar as perdas soffridas, esse resultado não foi possivel conseguir-se para os dos caminhos de ferro americanos. Segundo os telegrammas regularmente recebidos sobre os preços d'estes valores, averigua-se que as cotacões de alguns d'elles perderam de 30 a 40 pontos.

Apesar de tudo deve accentuar-se que não ha a deplorar nenhuma d'estas catastrophes financeiras que se sucedem ordinariamente ás grandes crises de bolsa.

As causas da depressão profunda por que acaba de passar o mercado americano são de vária ordem. E' certo porém que não podem filiar-se na situação industrial e commercial da America. A industria americana nunca esteve tão florescente e o commercio tem adquirido uma expansão que cada vez aumenta mais. D'isso dão prova evidente os algarismos representativos do movimento commercial. As estatísticas de janeiro d'este anno mostram, em comparação com as de igual mez de 1906, um aumento de 19 milhões de dollars nas exportações. Por seu lado as importações passaram de 106 milhões e meio a 125 milhões e meio.

Como é obvio, uma das primeiras consequencias d'esta prodigiosa actividade commercial da America é o aumento considerável do trafeço dos caminhos de ferro e o correspondente aumento das suas receitas. Segundo uma estatística publicada pelo *Financial Chronicle*, o producto bruto de 150 linhas, sommando 180.526 milhas contra 177.336 milhas em 1905, elevou-se a 2.103.087.760 dollars em 1906, tendo sido em 1905 de 1.894.068.617 dollars. Enquanto que o aumento de extensão das linhas exploradas foi apenas de 1,78 %, a receita bruta aumentou 11,03 %.

Por alguns elementos já publicados relativamente a 1907 se vê que continua a ser prospéra a situação das companhias de caminhos de ferro americanos.

Se as condições economicas da America não justificam a depreciação dos valores dos caminhos de ferro explicam-a até certo ponto.

E é assim que a especulação, animada pela grande prosperidade dos Estados Unidos, tomou partidas excessivas de valores de caminhos de ferro, esperando desfazer-se de uma boa parte d'esses valores, em momento opportuno, contando que o publico se entusiasmisse com o aumento continuo das receitas e a

perspectiva de grandes dividendos. Não sucede, porém, assim, visto que o publico não só não se entusiasmou como se desinteressou nos ultimos mezes d'este genero de papel, e decidiu-se a realizar o que possuia.

As condições do mercado monetario muito contribuiram para esta atitude do publico. A tensão monetaria que se manifestou tão profundamente no fim do anno de 1906 e que por momentos se attenuou no principio d'este anno, voltou a accentuar-se, observando ao exodo do ouro da Europa para os Estados Unidos.

Nas circumstancias actuaes não poderão as companhias de caminhos de ferro americanos encontrar novos recursos na emissão d'acções ou obrigações a longo prazo, nas condições normaes. E comtudo o desenvolvimento do seu trafeço e a necessidade de lutar contra a concorrência criam lhes a necessidade de capitais. Veem-se por isso obrigadas a recorrer á emissão de obrigações, a curto prazo, cujo serviço não lhes custará annualmente menos de 6 %.

\*

O outro acontecimento importante da quinzena foi a elevação de 3 para 3 1/2 % da taxa de desconto do Banco de França.

Desde 1899 que a taxa d'este estabelecimento de credito se conservava inalteravelmente a 3 %. Naquelle anno, no mez de dezembro, o Banco levantou bruscamente a taxa de 3 para 3 1/2 %, depois para 4 1/2 %.

Então as causas do agravamento monetario filiavam-se nas dificuldades occasionadas pela guerra do Transvaal.

Pelo que respeita ao recente agravamento da taxa do mesmo Banco variam as razões apresentadas até aqui pelos diferentes jornaes financeiros.

Por que nos escasseia o espaço limitamo-nos a transcrever em seguida um trecho de um artigo que um importante periodico parisiense publicou sobre o assunto:

«Os negócios estrangeiros veem-se protegidos por nós, por isso que lhes facultamos dinheiro em condições bem melhores que as que podem ser-lhes concedidas a dentro das suas respectivas fronteiras. Estariamos assim a fazer jogo dos nossos concorrentes industriais. As sociedades e Estados que teem emprestimos a contratar dão a preferencia ao mercado de Paris, conseguindo assim obter fundos em condições muito mais vantajosas do que na Alemanha e mesmo na Inglaterra».

Em todo o caso parece não serem estranhos á decisão do Banco os recentes acontecimentos relativos ao desastre dos valores de caminhos de ferro americanos. E então tratarse-hia muito simplesmente de uma medida preventiva, uma especie de advertencia á especulação, procurando assim evitar que ella se lance em perigosas aventuras.

\*

### Relatórios de 1906

*Banco Nacional Ultramarino.* — Segundo o relatorio da gerencia de 1906, d'este importante estabelecimento de credito, os lucros do referido anno somaram 436.031 \$739 réis que tiveram a seguinte distribuição: amortização de diversas contas, 12.000 \$000 réis; fundo de reserva, 27.022 \$485 réis; reserva de liquidações, 45.694 \$550 réis; dividendo de 6 %, 324.000 \$000 réis; conta nova, 26.414 \$704 réis.

O fundo de reserva ficou elevado a 800.000 \$000 réis e a reserva para liquidações a 823.000 \$000 réis.

A média da circulação de notas, durante o anno, foi de réis 2.805.528 \$900, pelo que a percentagem para o governo importou em 7.013 \$820 réis.

De novo o nosso mercado bolsista voltou á situação de apatia em que de ha muito se encontra. A animação nos negócios, que registamos no anterior boletim, foi verdadeiramente ephemera, visto que, a brieve trecho, o movimento um tanto anormal que se deu em alguns dos valores sobre que principalmente incide a especulação paralizou quasi por completo, afrouxando as cotacões.

Também não foi indiferente ao nosso mercado a grande baixa dos valores de caminhos de ferro americanos, visto que em tales valores se achavam como de costume interessados alguns dos nossos bolsistas.

A liquidação do presente mez figura-se isenta de dificuldades e com pequenos prejuízos para a especulação.

	EM 30 DE MARÇO		EM 30 DE MARÇO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	52 1/4	52 1/8	51 7/8	51 3/4
» 90 d/v.....	52 13/16	—	52 9/16	—
Paris cheque.....	544	546	548	550
Berlim » .....	223 1/2	224 1/2	225	226
Amsterdam cheque.....	377 1/2	379 1/2	382	383
Madrid cheque.....	828	833	820	825

A. C.

## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

## MARÇO

BOLSAS	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30	
Lisboa : Inscrições de assent.	43,35	43,58	-	43,60	43,60	-	43,55	-	43,55	43,50	-	-	43,55	-
" coupon ..	43,20	43,25	-	43,30	43,25	-	43,28	-	43,21	43,20	-	-	43,20	-
Obrig. 4% 1888.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 assent ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon ..	-	-	-	54.000	-	53.700	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2% assent ..	-	62.200	-	-	-	-	-	-	-	62.500	-	-	-	-
" 4 1/2% coupon int ..	-	62.200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" externo 1.ª série.....	64.000	64.000	-	64.100	64.000	64.000	64.000	-	63.800	63.600	-	-	65.800	-
" 3% 1905.....	9.450	-	-	9.400	-	-	-	-	-	9.450	-	-	9.450	-
" Tabacos coupon.....	104.100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	175.500	-	-	-	-	175.000	-	-	-	-	-	-	-	-
" " Commercial .....	-	-	-	-	136.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " Nac. Ultramarino .....	91.000	94.000	-	94.500	94.500	94.500	94.000	-	-	-	-	-	-	-
" " Lisboa & Açores .....	112.600	-	-	112.600	112.600	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon .....	-	104.100	-	104.000	104.200	104.200	-	-	104.000	104.000	-	-	-	-
" Comp. Phosphoros .....	-	68.800	-	-	66.200	66.200	66.200	-	66.200	66.200	-	-	66.200	-
" " Real .....	-	-	-	-	-	-	-	-	80.600	-	-	-	-	-
" " Nacional .....	12.900	-	-	12.000	-	12.900	12.850	-	12.800	12.750	-	-	12.300	-
Obrig. prediaes 6% .....	-	-	-	-	-	91.600	91.600	-	91.500	-	-	92.000	-	-
" " 5% .....	87.000	-	-	-	87.000	86.100	87.000	-	87.000	-	-	86.400	-	-
" C. Beira Alta .....	-	-	-	-	-	38.650	38.650	-	38.600	38.600	-	-	-	-
" " Real 3% 1.º grau .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " " 3% 2.º "	-	-	-	58.750	-	-	58.600	-	58.500	58.500	-	-	-	-
" " Nacional 1.ª série .....	-	74.300	-	74.300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " Atravez d'Africa .....	86.300	-	-	86.200	86.100	86.000	-	-	86.000	-	-	-	86.300	-
Paris : 3% portuguez 1.ª série .....	69,05	69,05	69,30	69	69,15	69	68,80	68,75	68,60	68,60	68,20	67,80	-	-
Acções Comp. Real .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres .....	-	-	57	59,50	59	57,25	57,50	57	57	56	55	55	-	-
" Madrid-Zaragoza .....	412,50	393	410	418	415	402,50	-	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes .....	230	225	235	235	234	220	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau .....	370,50	373	373	371	372	370	370	-	-	-	360	361	-	-
" " 2.º "	323	322	321	320	320,25	320,50	320	320	321	320	310	311	-	-
" Beira Alta .....	211	-	211	211	211	211,25	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres .....	-	184	188	189	188	187,50	182	183,50	180	175	175,35	175,50	-	-
Londres : 3% portuguez .....	69,50	69,50	69,50	69,50	69,50	69,37	69,25	69,25	69,12	69,25	69,50	-	-	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa .....	91	-	91,50	-	-	93,06	-	-	92,12	92,12	90,50	-	-	-

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhos	Período de exploração	1907			1906			Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1907	1906	1907	1906
COMPANHIA REAL	de 8		Réis	Réis	de 8	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	12 18 Fev	1073	93.113.000	86.778	1073	92.893.000	86.573	692.339.100	682.854.000	9.455.000	-
	19 25 "	"	96.412.000	89.852	"	92.893.000	86.573	788.751.000	775.747.000	13.004.000	-
	26 4 Mar	"	98.261.000	91.575	"	95.017.000	88.552	887.012.000	870.764.000	16.218.000	-
Vendas Novas	12 18 Fev	70	1.450.000	20.714	70	1.964.000	28.057	14.289.000	14.479.000	-	190.000
	19 25 "	"	1.611.000	23.014	"	1.964.000	28.057	15.9.000.000	16.443.000	-	543.000
	26 4 Mar	"	1.683.000	24.042	"	1.654.000	23.628	17.583.000	18.097.000	-	514.000
Coimbra á Louzã	12 18 Fev	29	426.000	14.689	-	-	-	2.687.000	-	-	-
	19 25 "	"	350.000	12.068	-	-	-	3.037.000	-	-	-
Sul e Sueste	26 4 Mar	"	368.000	12.689	-	-	-	3.405.000	-	-	-
	1 10 Mar	597	33.555.271	56.206	573	27.531.220	48.047	239.764.670	209.879.503	29.885.167	-
Minho e Douro	1 10 Mar	372	37.124.000	99.795	343	36.981.817	107.818	263.681.000	253.195.028	10.485.972	-
	19 25 Fev	253	6.682.171	26.411	253	6.972.576	27.559	60.485.279	57.577.758	2.907.521	-
Beira Alta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional — Vizeu, Miranda e Bragança	5 11 Fev	185	3.119.113	16.860	105	1.958.535	18.651	18.069.812	11.029.451	7.040.361	-
	12 18 "	"	2.435.563	13.165	"	1.650.428	15.718	20.505.275	12.679.939	7.825.336	-
Guimarães	1 10 Fev	34	2.122.675	62.431	34	2.014.705	59.256	8.571.756	8.054.450	517.306	-
	11 20 "	"	1.623.035	47.736	"	1.934.890	56.908	10.194.791	9.989.340	205.451	-
Porto á P. e Famalicão	1 28 "	64	12.713.123								

## COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação, por classes da pauta, de Janeiro a Agosto

	(Valores em mil réis)	
	1908	1905
Importação para consumo		
I—Animaes vivos .....	4 570.348	4 823.009
II—Materias primas para as artes e industrias.....	16.018.384	15.873.532
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	4.828.952	4.602.922
IV—Substancias alimenticias .....	11.381.306	13.523.465
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na scien- cia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos .....		
VI—Manufacturas diversas.....		
Taras.....		
Totaes.....	3.972.916	2.725.998
Exportação nacional e nacionalizada		
I—Animaes vivos .....	3.349.007	3.307.759
II—Materias primas para as artes e industrias.....	75.550	80.585
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	41.196.463	41.937.279
IV—Substancias alimenticias .....		
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na scien- cia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos .....		
VI—Manufacturas diversas.....		
Totas.....	2.674.899	2.214.366
	4.727.769	3.913.414
	4.102.586	1.081.332
	10.150.106	10.036.227
	64.262	52.060
	1 338.591	4.340.408
	20.058.213	18.667.807

## Linha do Valle do Sado

Os povos da região interessada reclamam a construção immediata d'esta linha, allegando com razão a sua alta importancia económica e a crise de trabalho que está imminente, devido á prolongada estiagem que nos afflige.

Teem-se atribuido erradamente a demora da construção á oposição d'elementos influentes da Companhia Real o que não é verdade. A verdadeira causa d'essa demora foram as dificuldades suscitadas pelo traçado entre Setubal e Palma, e de que os leitores da *Gazeta* teem conhecimento. Em attenção á importancia d'aquelle cidade e para mais uma bifurcação nas linhas do Sul, fez-se da linha do Sado a continuação do ramal, arcando-se com as dificuldades da passagem de Matareca em vez de sair do Pinhal Novo, como aconselharia a economia da construção e o encurtamento do percurso para Lisboa.

Os leitores da *Gazeta* conhecem a historia d'essa questão. O projecto da passagem de Matareca apesar d'elaborado com grande proficiencia suscitou graves objecções do Conselho Superior d'Obras Publicas o que levou ao estudo de uma directriz intermédia partindo de Palmella que teve o voto favorável do Conselho Superior.

Tão grande foi a oposição de Setubal a esta solução que pelo sr. conselheiro Pereira dos Santos foi mandado fazer novo estudo partindo de Setubal, estudo que está concluído e vai ser submetido ao Conselho Superior. Por um traçado o mais directo possível, é atravessado o esteiro principal ao sul do esteiro do Carvão, tendo as sondagens mostrado a exequibilidade d'essa solução que não suscita as objecções opostas ao traçado pela boca do esteiro.

E' pois d'esperar que fique assim resolvido este difícil problema technico, mostrando mais uma vez que nunca são de mais os estudos.

Estão estudados e aprovados os lanços desde o Pneiro até a Caveira, e vai ser submetido à aprovação superior o projecto da Caveira a Alvolade. Vae-se finalmente estudar o lanco de Alvolade a Garvão.

Justo é que se faça um esforço e se empreenda a construção d'esta linha que nenhuma outra sobreleva em importancia económica.

## Cintra-Cascaes

Foi a França um dos directores da companhia de Cintra ao Oceano, para tratar da construção da linha pedida ha muito por aquella companhia e cujo alvará de concessão está lavrado, ligando Cintra a Cascaes.

Seria natural, seria logico, seria infallivel, noutro paiz, accrescentar-se que a companhia já estava formada, que dispunha de capitais mais que suficientes, que o director fôra ao estrangeiro unicamente encomendar o material, e a construção ia começar assim que elie chegassem, e com a maior actividade, de forma a poder proceder-se ainda este anno, na época propria, á abertura á exploração da nova linha electrica, visto que para isso só falta a construção da linha e do fio conductor, sendo a energia fornecida pela actual geradora que a tem demais até.

Infelizmente no nosso paiz, apesar do muito que se tem impulsionado a iniciativa particular, ainda os homens de negócios, os capitalistas, continuam retraindo-se em entrarem em empresas novas, embora elles sejam de molde a garantir um enorme juro do capital.

E esta é, mais que qualquer outra, uma linha de futuro assegurado e que bem administrada dará um rendimento superior a todas as linhas similares.

Cintra reune na época calmosa milhares de veraneadores e attráe, durante todo o anno, milhões de visitantes.

Cascaes e os Estoris são estações de verão e inverno, o chamariz de estrangeiros, o ponto de reunião do nosso mundo elegante.

Além d'isso, estas duas cidades completam-se entre si: Cintra tem a frescura das suas sombras durante o dia, e a falta de distrações tornam monotona a noite.

Os Estoris, pelo contrario; calmosos e desabrigados á hora do sol, teem á noite o attractivo dos seus casinos, do Sporting-Club de Cascaes, a frescura não humida das suas avenidas.

A permuta de veraneadores deve, pois, ser constante, as relações continuas entre as duas colonias que, por meio da via de comunicação rápida, commoda e barata, se misturariam em uma só.

Além d'isso, não é arriscado calcular que a maior parte, quasi a totalidade, dos que vão de Lisboa a um ou outro d'aquelles pontos, em lugar de regressar pela mesma linha farão a circulação d'uma e outra.

Isto posto não se comprehende como a linha de ligação não está, de ha muito, construída, e mesmo não se explica como seja uma companhia estranha que faça a ligação por uma via electrica, quando o naturalmente indicado seria que a Companhia Real construisse e explorasse essa linha que, longe de prejudicar as suas, mais lh'as valorizava, porque os passageiros fariam todo o trajeto nos seus carros.

Mas a Companhia não quiz aproveitar esta vantagem e bom é, pois, que outra a aproveite, sendo só para lastimar se os capitais portuguezes não reconhecerem o interesse que d'ahi lhes advém deixarem os lucros da empresa a mãos de estrangeiros.

Se assim suceder mais uma vez se ouvirá, depois, o commentario tão sabido entre nós:

—Quem havia de dizer!

## Paquetes da Booth Line

Mais um novo e elegante vapor faz esta companhia na carreira que mantém desde muitos annos entre Liverpool, Leixões, Lisboa, Madeira, Pará e Manaus.

Ainda ha pouco aqui démos a descrição do paquete *Lanfranc*, um dos mais modernos barcos que andam hoje no serviço transatlântico. O *Antony*, assim se chama este que deixou o nosso porto no dia 29, é no género d'aquelle, um pouco maior e ainda com mais comodidades e confortos. Embora menos luxuoso, é comodo d'uma simplicidade de ornamentação atraente, que lhe imprime um ar de frescura, de leveza, de hygiene que

muito convém especialmente em viagens para paizes quentes.

A sua tonelagem é de 6.439 ton. e mede 434 pés de comprido por 52 de largo, deslocando 14.5 nós, com ma-chinas de 5.000 cavallos, e duplo helice. Foi concluido o. mezo passado no estaleiro do rio Tyne, por R. & W. Harrthorn, Leslie & C.<sup>o</sup>

A tripulação compõe-se de 146 homens, commandada por Henry Forbes, havendo dois portuguezes: um cos-nheiro e um creado. Conta 86 camarotes de primeira classe, sendo quatro de luxo, comportando 202 passageiros, e beliches de terceira classe podendo alojar 350 pessoas. Não tem segunda classe. No salão de jantar que é um dos mais vastos que temos visto, pôdem sentar-se 200 pessoas em 18 mesas. Emfim todas as dependencias taes como os banhos, hospital, dispensa, cosinhas, salas de musica, de fumar e jogo, escritorio de informaçōes, etc., são bem dispostas commodas e elegantes.

Sobre a ponte ha 16 barcos podendo comportar cerca de 400 pessoas, sendo dois d'estes em lona, sistema novo, conservando-se fechados durante a viagem e abrindo automaticamente logo que teem que entrar em ser-viço.

Em todos os camarotes de 1.<sup>a</sup> ha ventoinhas electricas e fechos de pressão para que as portas possam conser-var-se entreabertas, augmentando a ventilação.

Os representantes da empresa, em Lisboa os srs Garland Laydley & C.<sup>o</sup>, foram d'uma extrema amabilidade no convite que fizeram á imprensa, para ir visitar o seu novo barco, vindo expressamente ao nosso escritorio um dos seus agentes superiores trazer-nos o convite.

Não nos tendo sido possível visitar o vapor nessa ocasião fomos, porém, vél-o no dia da partida, quando já se preparavam para deixar o nosso porto os numerosos passageiros, que todos se mostravam satisfeitos pelo barco e pelo excellente serviço de bordo.

## Concurso de viação americana no Porto

O sr. Bernardo Lucas advogado da Companhia Carris de ferro do Porto, publicou um volumoso livro com a exposição dos direitos da mencionada companhia, ex-ellentemente impresso na typographia a vapor da Empresa Guedes, d'aquella cidade.

E' este livro uma resposta e analyse á publicação que os srs. Paiva Irmãos e Mathieu Lughan, haviam feito sobre o concurso aberto pela camara municipal e que foi muito debatido na imprensa politica de varios matizes.

O auctor sustenta que os direitos da companhia Carris de ferro foram offendidos virtualmente pela concessão a Paiva Irmãos & Mathieu Lughan do privilegio da viação, e que essa offensa se não tornou ainda em prejuizo pratico porque não foi dada a approvação do governo ao contrato de 22 de dezembro de 1906, entre a camara e os citados concessionarios.

Embora o governo haja aprovado o contrato provisório, o sr. Bernardo Lucas entende que pode reconsiderar em presença de argumentos e factos novos que apresenta, e quando o não faça, espera esse resultado dos tribunaes.

Começa o illustre advogado por um erudito capitulo sobre a distincção entre a *via ferrea* e o *tremvia* como nós dizemos ha muitos annos, explicando a etimologia das palavras mas chamando aos comboios trens o que não é legitimo em portuguez.

Esta lição é necessaria num paiz em que a affeição aos vocabulos estrangeiros desnecessarios, chega a vulgarizar a palavra *rail*, carril, que se ouve frequentemente na boca dos que descarrilam ou *desraillham* no purismo.

De varias considerações que faz, chega á conclusão de que o caracteristico da diferença não está na forma do carril, mas em ser a linha assente na via publica e ter carris que não dificultem nella a passagem de peões e veículos.

Regeita assim a classificação italiana e não considera tremvia qualquer troço em *leito-proprio*.

O assunto é atrrente e de bom grado, entrariamos nelle como nos está pedindo a pena, mas seria traer a nossa missão, que se limita a dar um breve sumario do copioso trabalho do illustre advogado que é homem de estudo e de talento.

Só diremos que o exemplo da linha de Cintra á Praia das Maçãs prova de mais.

Mas o que se deseja provar é que a camara não podia abrir concurso para concessão de linhas em todas as vias publicas municipaes ou em *leito proprio* embora sejam linhas americanas ou de tremvias.

Discute em seguida largamente o debatido ponto tratado já pelos accionistas da companhia de serem incluidas no concurso e portanto na concessão Paiva Irmãos & Lughan, zonas de que não podia dispôr a mesma camara por estarem fóra da sua alçada, taes como a parte da linha marginal desde a rua do Infante D. Henrique a Leça da Palmeira, que é do concelho de Bouças, a de S. Roque da Lameira, a do Marquêz de Pombal á Cruz das Regateiras, a da Batalha á ponte D. Luiz.

Julga o auctor que as affirmações dos accionistas estão de *pé e bem firmes*, o que mostraria a incompetencia da camara para fazer a concessão d'esses troços.

Com muita subtileza e vigor sustenta em seguida que as concessões de base feitas pela camara á companhia, a saber, a da linha da Restauração e a concessão geral de 21 agosto de 1873 são contratos subsistentes e de duração illimitada, contra a opinião dos srs. drs. Guimaraes Pedroza e Bernardo de Albuquerque, e que não podem portanto ser revogados a arbitrio da camara a qual só mediante indemnização cobrará ou resgatará a concessão.

Não foi isso o que estudámos na nossa aula de legislação de obras publicas, mas por isto mesmo mais admiramos a erudição e a dialectica do auctor.

Prova depois que a falta dos termos a que se referem os srs. Paiva e Lughan não é essencial o que também se nos asfigura exacto.

O livro traz como annexos grande numero de documentos, a começar pelo programma do concurso aberto pela camara do Porto, diplomas legislativos e officiaes, portarias e decretos, leis, officios, representações, etc.

E' um trabalho por onde se pôde fazer ideia d'esta importante questão administrativa e que merece a leitura dos technicos e dos juristas revelando sempre os dotes de extensa erudição do seu auctor.

O. S.

## As linhas transafricanas

Na imprensa da especialidade agita-se actualmente a questão de novas linhas africanas que cruzam o conti-nente negro em todas as direcções pondo em communicação directa o velho com o novo mundo através das regiões barbaras e inhospitais dos areaes africanos.

E' de Tanger, onde actualmente já uma locomotiva percorre os carris com grande assombro dos mauritanos, que partirá, a grande linha euro-afro-americana, sonhada pelos espanhóes.

Desde o ponto mais ao norte da Africa, atravessando Marrocos e o Sahara, poderá seguir-se até Dakar em caminho de ferro. D'este porto, transatlanticos luxuosos farão o transporte de passageiros e mercadorias para Pernambuco, importante porto brasileiro, o mais proximo de Africa.

Em Pernambuco commodos e rapidos comboios levarão o viajante a todos os pontos da America do Sul, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Aires, ao Chile, ao Perú, à Bolivia, ao Equador, etc.

Uma outra linha a construir será a Grande Equatorial que cortará o continente africano seguindo aproximadamente a linha do Equador partindo do Golfo da Guiné para ir terminar no mar Indico.

Os ingleses com o senso pratico que caracteriza a sua raça, previram este vasto futuro do movimento trans-africano e foram os primeiros a conceber o vasto plano dando-lhe principio com a linha de Mombasa a Port-

Florença, cidade banhada pelas aguas do lago Victoria Nyassa.

Desde o mar da India Oriental pôde-se actualmente em caminho de ferro, a linha de Uganda, até o coração da Africa, até o maior lago africano, que em dimensões é o terceiro do mundo.

Por seu lado, a França estuda e espalha por meio da sua imprensa a conveniencia de uma linha que partindo de Livreville, Congo frances, entre no Congo Independente, chegando aos grandes lagos.

Não deseja a Alemanha a questão, e por sua vez pensa em ligar os grandes lagos com o porto de Tanga. A Espanha, porém, não satisfeita com a ideia da linha de Tanger a Dakar, quer tambem colher interesses com a Grande Equatorial e pretende que a linha valorize Fernando Pó, colonia improdutiva para a metropole.

Só nós conservamos a nossa indifferença olympica perante os interesses que se debatem, como se esta luta não tivesse a menor influencia para a nossa prosperidade.

Despertámos um pouco por occasião do estabelecimento da linha de navegação da Argentina. Depois voltámo-nos para o outro lado e continuámos placidamente o sonho interrompido, como se mais nada tivessemos a fazer.

Pois valia bem a pena que abrissemos os olhos, ao menos por algumas horas.

Os ministerios do Ultramar e Estrangeiros teem bem que pensar se quizerem tratar d'isto.

## Tracção electrica

### Porto

A Companhia de Viação Electrica adquiriu o palacio e quinta que foram do barão de Massarellos, sitos na Avenida de Massarellos, para ali estabelecer as suas instalações.

### Espanha

Foi sollicitada a concessão de uma linha de cremalheira, com motor electrico, de Bilbau a Begoña, partindo de La Cruz nas imediações do Instituto Geral e Technico de Biscaya, e terminando na antiga fonte do Leão, proximo da egreja de Begoña, na extensão total de metros 657,91.

### Italia

Foi aprovado pela estancia competente o projecto para uma linha ferrea de via larga, servida por electricidade, ligando Ponte Nossa a Clusone.

Foi feita a concessão de uma linha electrica de Leriano ao Lago Maggiore.

## Automobilismo

### Lisboa

A Cooperativa de Auto-Omnibus escolheu já os modelos dos carros para seu serviço, tendo feito já as suas encomendas para a Alemanha e para a Italia.

Os tipos são diferentes, o que bem se explica por causa de fazer experiencias comparativas que habilitem a direcção a fazer a sua escolha definitiva.

No modelo alemão, a carroagem tem lotação para vinte e dois passageiros, indo tres na plataforma. A iluminação é por electricidade.

O aspecto da carroagem é muito elegante.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Mossamedes.**—Foi aberto um credito especial para despesas de construção do caminho de ferro de Mossamedes a Chella.

—Está em exploração provisoria o troço da linha construído até a Pedra Grande, a pedido da Companhia Commercial d'Angola, para o transporte de importantes carregamentos de borracha.

**Louza-Gouveia.**—As populações interessadas trabalham para levar a effeito a construção de uma linha ferrea que seja o prolongamento da linha Coimbra-Louzã, seguindo por Goes, Arganil, Oliveira do Hospital, Ceia e Gouveia, indo entroncar na linha da Beira Alta em Mangualde. D'este ponto sairão dois ramaes: um para a Covilhã, e o outro para Santa Comba Dão.

**Lobito.**—Continuam com grande actividade os trabalhos nesta linha, tendo progredido consideravelmente.

**Valle do Sado.**—A Camara Municipal de Grandola resolveu pedir ao governo que dê começo aos trabalhos nesta linha em varios pontos simultaneamente para fazer face á crise de trabalho que se annuncia proxima naquella região.

**Arganil-Mangualde-Covilhã.**—Trabalha-se junto da Companhia da Beira Alta para que esta, directamente ou por meio d'outra linha sua subsidiaria, tome o encargo da construção da linha de Arganil a Mangualde e Covilhã.

**Estação de Valle de Paio.**—Foram adeadas as terraplenagens do recinto d'esta estação da linha de Ponte de Sôr, por não ter conseguido dotação para concluir o troço a que pertence, de Arraiolos a Mora, ao qual faltam apenas os edificios e a superstructura. Nas mesmas condições se acham os troços do Pocinho a Carviães e da Livração a Amarante, com a diferença de que esses os edificios estão em construção adeantada, faltando só a superstructura e o material circulante.

**Evora a Arraiolos.**—Este troço, com 25 kilometros de extensão está concluído devendo-se abrir á exploração até 15 do corrente mez. Tem as estações de Loredo, Senhora da Graça e Arraiolos e os apeadeiros de Leões e Sempre-Noiva.

**Linhos do Alto-Minho.**—Foi encarregado de dirigir os estudos e a construção o habil engenheiro o sr. José Maria de Vasconcellos e Sá, que já foi examinar o terreno para elaborar o seu plano e trabalhos. Apesar de haver o projecto de um lanço de 10 kilometros aprovado, esse mesmo tem de ser estudado de novo a fim de deixar uma estação no campo do Salvador em Braga, conforme a cidade deseja e de preparar uma variante por Amares, aconselhada pelo trafego da linha, pois vae aproximar-a do Gerez e Caldellas e servir o importante conselho de Amares.

**Portimão a Lagos.**—Veio uma commissão dos habitantes de Lagos sollicitar do Governo a pronta construção d'este troço, allegando a importancia industrial e commercial da cidade, o intenso movimento da região e a concorrencia que determinam periodicamente a vinda das esquadras inglesas á bahia.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### ESPAÑA

Começou a vigorar em 15 do mez ultimo, uma nova tarifa applicável ás excursões organizadas pelos centros e sociedades scientificas, litterarias, de beneficencia, pessoal das empresas de espectáculos, estudantis e musicas, logo que reunam dez ou mais individuos.

Esta nova tarifa diz tambem respeito ás pessoas que concorram aos congressos e assembleias agrícolas ou industriais, incluindo tambem as que tomam parte em peregrinações, bem como favorece o transporte de animaes domesticos destinados a exposições e concursos.

A Companhia de Madrid a Saragoca e Alicante entaboliu negociações para a compra da linha de Zafra a Huelva.

Já foi autorizada a abertura á exploração do troço da linha de Murcia a Granada, compreendido entre Gradix e Baza.

Espera-se que em breve seja definitivamente aberta á circulação a linha de Murcia a Granada, o que já por tantas vezes tem sido anunciado.

Trata-se activamente de conseguir que recomeçem os trabalhos da linha de Avila a Salamanca, que há já annos estão suspensos.

#### ITALIA

Trata-se de promover a construção d'uma linha ferrea que ligue a estação de Sedico-Bribano com Agordo, o mais importante e populoso centro de todo o valle do Cordevole.

Está sendo estudada uma nova linha directa entre Napolis e Termoli que encurtará o percurso em cem kilometros.

A linha será de dupla via, com curvas de raio superior a quinhentos metros e com a inclinação maxima de 12 %, podendo esta percentagem descer a 10 sem que por isso aumente a extensão da linha, mas augmentando a despesa.

Foi pedida a concessão por setenta annos para uma linha ferrea de Ostellato a Comacchio.

As populações das regiões interessadas tratam de obter do governo a construcção da linha de Sarnano a Ancona, passando por Urbisaglia, Macerata e Osimo. D'esta forma fica ligada a região dos Apeninos com o mar.

## Notas varias

**Pessoal femenino nas linhas ferreas.**—Em 1867 admitiu a administração dos caminhos de ferro do Estado da Suecia a primeira empregada ao seu serviço, o que muito desgostou os empregados do sexo forte.

Actualmente são duzentas e doze as empregadas, tendo a sua associação de classe.

Estas empregadas dividem-se em duas classes. Uma d'ellas, a das empregadas de carteira, conta cento e sessenta individuos, de regular cultura intellectual, e em geral parentes de altos funcionários. Entram para o serviço na edade de 18 a 30 annos, com o salario de sessenta a setenta coroas mensaes. A coroa vale aproximadamente 240 réis da nossa moeda.

Teem que servir dois a tres annos antes de serem definitivamente providas no cargo. Treze annos depois de serem nomeadas effectivas pôdem chegar a salario maximo de duas mil e duzentas coroas annuaes incluindo a remuneração de horas de serviço extraordinarias e gratificações.

A duração do trabalho regulamentar é de seis horas por dia.

Aos 59 annos d'edade e depois de 30 annos de serviço teem direito á reforma, com 80 % do ordenado que vencerem ao tempo.

As empregadas de segunda categoria pertencem ás classes inferiores e são, em geral filhas de empregados dos caminhos de ferro.

Para serem admittidas teem que apresentar attestado de exame de instrução primaria; o seu salario maximo não vae além de mil coroas por anno, incluindo gratificações.

## Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Ampliação da tarifa especial n.º 7 de grande velocidade em applicação desde 1 de janeiro de 1906

Desde 1 de abril de 1907 considerar-se-ha incluida no quadro de preços de bilhetes de ida e volta de ou para Coimbra, da tarifa especial interna n.º 7 de grande velocidade, em vigor, a estação de Miranda do Corvo, da nova linha de Coimbra a Louzã, com os preços de: 1.ª classe 640; 2.ª classe 500; 3.ª classe 370 réis.

O prazo de validade d'estes novos bilhetes será de 1 dia.

Ficam em tudo o mais em vigor as condições da referida tarifa especial interna n.º 7 de grande velocidade.

Lisboa, 26 de março de 1907.

#### Bilhetes de ida e volta para Porto tarifa especial n.º 7—grande velocidade

Com motivo dos festejos que se devem realizar no Porto, por occasião da reunião do Congresso Nacional de Tuberculose naquela cidade, nos dias 4 a 8 da proximo mez de abril, é prorrogado por mais 4 dias o prazo de validade dos bilhetes de ida e volta da tarifa especial n.º 17 de g. v., vendidos nos dias 2 a 5 do mesmo mez, para as estações de Porto (Campanhã e S. Bento).

Lisboa, 26 de março de 1907.

#### Estação Central de Collares

Em 1 de abril proximo futuro, será aberto ao serviço publico um Despacho Central em Collares, explorado pela Companhia Cintra ao Oceano, para transporte de volumes pequenos, recovagens e mercadorias de grande e pequena velocidade, entre a estação do caminho de ferro de Cintra e o referido Despacho Central.

Este serviço de transportes, será regulado pela nova tarifa de camionagem, combinada entre esta Companhia e a Companhia Cintra ao Oceano, que se acha publicada, para começar a vigorar desde a data da abertura do novo Despacho Central, e que para consulta e venda se acha á disposição dos interessados nas estações d'esta Companhia.

O novo Despacho Central, que se denominará Collares Central, será habilitado a expedir e receber remessas, nas condições das respectivas tarifas, para ou de qualquer estação das linhas d'esta Companhia ou suas combinadas e para ou dos Despachos Centraes estabelecidos.—Lisboa, 27 de março de 1907.

## Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

#### Adjudicação de empreitada

Pelo presente se faz publico que no dia 9 de abril de 1907, pelas doze horas da manhã, perante o chefe da 2.ª secção da construção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder a concurso publico para a adjudicação da empreitada n.º 28 do apeadeiro da Sempre Noiva, entre perfis 465 e 470 do lanço da Senhora da Graça a Arraiolos, na linha de Evora a Ponte do Sôr.

Base da licitação 4:400\$000 réis.

Pa-a ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou na thesouraria de qualquer das Direcções dos caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 110\$000 réis.

O concorrente a quem a adjudicação fôr feita reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação. Este reforço ha de realizar-se na thesouraria da direcção em que fôi feito o deposito provisorio, e ficará á ordem da Direcção do Sul e Sueste, por intermedio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na Secretaria da Direcção do Sul e Sueste (Largo de S. Roque, 22), e na 2.ª secção de construção, em Evora, onde pôdem ser examinados nos dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde.

O acto de arrematação realiza-se na secretaria da mesma secção, em Evora.—Evora, 11 de março de 1907.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Venda de sucata metallica

No dia 15 d'abril pela 1 hora e meia da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de sucata metallica.

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

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação do Rocio.—Lisboa, 20 de março, de 1907.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

**CINTRA** **Hôtel Setto.** — 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 razonaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

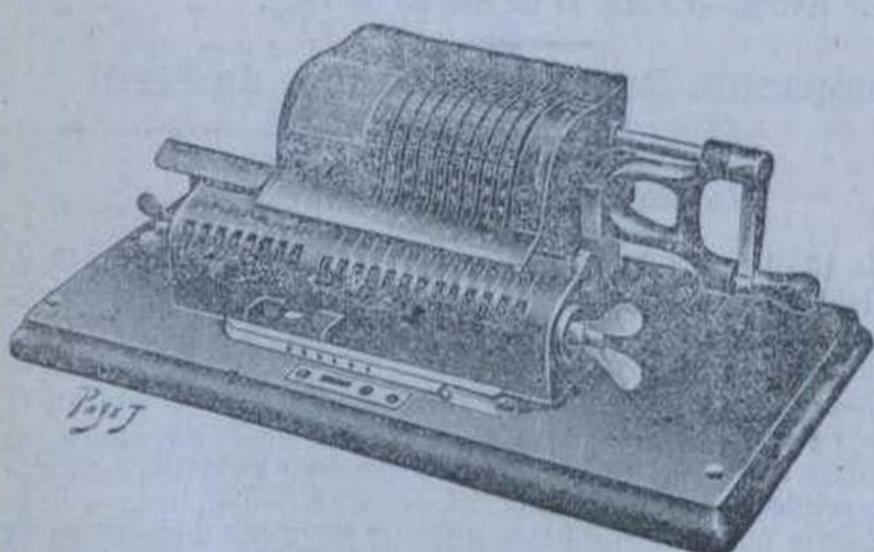
**PORTO** **João Pinto & Irmão.** — Despachantes. — Rua Mousinho da Silveira, 134.

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

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

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

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



## MACHINAS DE CALCULAR DACTYLE

Somma, subtracção, multiplicação, divisão, raiz quadrada

Rapidez extraordinaria

Exactidão rigorosa

**PREÇO 90\$000 REIS**

VENDEM-SE NA

**GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO**  
**Rua Nova da Trindade, 48, 1.<sup>o</sup> — LISBOA**

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

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

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta Redacção.

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

COMPANHIA REAL			BEIRA ALTA			PORTO		
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Figueira	Pampilhosa	Figuelra	Parlida	Chegada	Partida
Partida	Chegada	Partida	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-15 m.	9-29 m.	9-10 m.	9-55 m.	8-30 m.	8-30 m.	8-57 t.	2-52 m.	8-31 m.
9-35 m.	9-49 m.	10-10 m.	10-25 m.	9-32 t.	9-27 t.	9-32 t.	9-20 m.	12-45 t.
4-0 t.	4-14 t.	4-22 t.	4-41 t.	—	—	5-10 t.	2-0 t.	7-10 t.
5-40 t.	5-54 t.	6-20 t.	6-35 t.	7-33 t.	9-23 n.	8-55 n.	4-4 t.	6-4 t.
11-25 n.	11-39 n.	12-0 n.	12-15 n.	12-30 n.	15-3 n.	12-30 t.	12-20 m.	12-30 m.
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a								
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	Lisboa-Rocio	Povoa	Lisboa-Rocio	Lisboa-Rocio	Valença	Porto
Partida	Chegada	Partida	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-30 m.	6-5 m.	5-20 m.	5-50 m.	7-25 t.	7-32 m.	8-10 m.	8-31 m.	8-31 m.
7-0 m.	7-28 m.	7-25 m.	7-55 m.	8-25 t.	8-32 t.	9-20 m.	12-45 t.	12-45 t.
7-10 m.	8-15 m.	8-19 m.	8-45 m.	9-25 t.	9-32 t.	11-34 n.	2-0 t.	7-10 t.
10-10 m.	10-38 m.	8-53 m.	9-25 m.	12-30 t.	15-3 n.	12-30 t.	12-20 m.	12-30 m.
11-30 m.	11-55 t.	10-50 m.	11-16 m.	12-30 t.	15-3 n.	12-30 t.	12-20 m.	12-30 m.
4-0 t.	4-28 t.	12-10 t.	12-36 t.	—	—	—	—	—
2-30 t.	2-58 t.	14-0 t.	2-6 t.	—	—	—	—	—
4-52 t.	5-20 t.	3-10 t.	3-36 t.	—	—	—	—	—
5-24 t.	5-56 t.	5-31 t.	5-57 t.	—	—	—	—	—
7-0 t.	7-28 t.	7-40 t.	8-6 n.	—	—	—	—	—
8-30 n.	8-53 n.	9-10 n.	9-36 n.	—	—	—	—	—
10-0 n.	10-28 n.	10-40 n.	11-6 n.	—	—	—	—	—
12-30 n.	12-5 n.	—	—	—	—	—	—	—
Mais os de Cascaes, excepto os a								
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Lisboa-Rocio	Setil	Novas	Setil	Marco	Porto
Partida	Chegada	Partida	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-30 m.	7-15 m.	5-20 m.	5-50 m.	6-25 m.	7-8 m.	8-11 m.	8-31 m.	8-31 m.
7-0 m.	7-28 m.	7-25 m.	7-55 m.	8-31 m.	9-20 t.	9-45 m.	12-45 t.	12-45 t.
7-10 m.	8-15 m.	8-19 m.	8-45 m.	9-25 t.	9-32 t.	10-30 t.	12-45 t.	12-45 t.
10-10 m.	10-38 m.	8-53 m.	9-25 m.	11-34 n.	12-30 t.	12-30 t.	12-30 t.	12-30 t.
11-30 m.	11-55 t.	10-50 m.	11-16 m.	12-30 t.	15-3 n.	12-30 t.	12-20 m.	12-30 m.
4-0 t.	4-28 t.	12-10 t.	12-36 t.	—	—	—	—	—
2-30 t.	2-58 t.	14-0 t.	2-6 t.	—	—	—	—	—
4-52 t.	5-20 t.	3-10 t.	3-36 t.	—	—	—	—	—
5-24 t.	5-56 t.	5-31 t.	5-57 t.	—	—	—	—	—
7-0 t.	7-28 t.	7-40 t.	8-6 n.	—	—	—	—	—
8-30 n.	8-53 n.	9-10 n.	9-36 n.	—	—	—	—	—
10-0 n.	10-28 n.	10-40 n.	11-6 n.	—	—	—	—	—
12-30 n.	12-5 n.	—	—	—	—	—	—	—
Mais os de Cascaes, excepto os a								
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Figueira	Porto	Figuelra	Porto	Tua	Porto
Partida	Chegada	Partida	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-30 m.	7-30 m.	4-43 t.	9-30 m.	3-29 t.	—	—	7-53 t.	5-21 m.
Aveiro	Porto	Aveiro	Setil	Novas	Setil	Setil	Setil	Setil
Partida	Chegada	Partida	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
3-54 m.	3-54 m.	6-33 m.	5-46 t.	8-21 n.	9-21 n.	10-45 t.	11-45 m.	12-45 t.
Ovar	Porto	Ovar	Setil	Novas	Setil	Setil	Setil	Setil
Partida	Chegada	Partida	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-21 m.	7-21 m.	9-2 m.	5-20 m.	6-55 m.	7-55 m.	8-21 t.	9-21 n.	10-21 m.
8-55 t.	8-55 t.	7-37 t.	3-38 t.	5-18 t.	6-18 t.	7-27 t.	8-21 n.	9-21 n.
Esmoriz	Porto	Esmoriz	Setil	Novas	Setil	Setil	Setil	Setil
Partida	Chegada	Partida	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-18 m.	4-18 m.	6-0 m.	7-15 t.	8-15 t.	9-15 t.	10-45 t.	11-45 m.	12-45 t.
Espinho	Porto	Espinho	Setil	Novas	Setil	Setil	Setil	Setil
Partida	Chegada	Partida	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-31 m.	9-31 m.	10-34 m.	8-10 m.	9-9 m.	10-9 m.	11-45 t.	12-45 t.	12-45 t.
10-50 m.	10-50 m.	11-50 m.	9-20 m.	10-47 m.	11-47 m.	12-45 t.	13-45 m.	13-45 m.
11-55 t.	11-55 t.	12-55 t.	10-55 t.	11-55 m.	12-55 m.	13-55 t.	14-55 m.	14-55 m.
12-55 t.	12-55 t.	13-55 t.	11-55 t.	12-55 m.	13-55 m.	14-55 t.	15-55 m.	15-55 m.
13-55 t.	13-55 t.	14-55 t.	12-55 t.	13-55 m.	14-55 m.	15-55 t.	16-55 m.	16-55 m.
14-55 t.	14-55 t.	15-55 t.	13-55 t.	14-55 m.	15-55 m.	16-55 t.	17-55 m.	17-55 m.
15-55 t.	15-55 t.	16-55 t.	14-55 t.	15-55 m.	16-55 m.	17-55 t.	18-55 m.	18-55 m.
16-55 t.	16-55 t.	17-55 t.	15-55 t.	16-55 m.	17-55 m.	18-55 t.	19-55 m.	19-55 m.
17-55 t.	17-55 t.	18-55 t.	16-55 t.	17-55 m.	18-55 m.	19-55 t.	20-55 m.	20-55 m.
18-55 t.	18-55 t.	19-55 t.	17-55 t.	18-55 m.	19-55 m.	20-55 t.	21-55 m.	21-55 m.
19-55 t.	19-55 t.	20-55 t.	18-55 t.	19-55 m.	20-55 m.	21-55 t.	22-55 m.	22-55 m.
20-55 t.	20-55 t.	21-55 t.	19-55 t.	20-55 m.	21-55 m.	22-55 t.	23-55 m.	23-55 m.
21-55 t.	21-55 t.	22-55 t.	20-55 t.	21-55 m.	22-55 m.	23-55 t.	24-55 m.	24-55 m.
22-55 t.	22-55 t.	23-55 t.	21-55 t.	22-55 m.	23-55 m.	24-55 t.	25-55 m.	25-55 m.
23-55 t.	23-55 t.	24-55 t.	22-55 t.	23-55 m.	24-55 m.	25-55 t.	26-55 m.	26-55 m.
24-55 t.	24-55 t.	25-55 t.	23-55 t.	24-55 m.	25-55 m.	26-55 t.	27-55 m.	27-55 m.
25-55 t.	25-55 t.	26-55 t.	24-55 t.	25-55 m.	26-55 m.	27-55 t.	28-55 m.	28-55 m.
26-55 t.	26-55 t.	27-55 t.	25-55 t.	26-55 m.	27-55 m.	28-55 t.	29-55 m.	29-55 m.
27-55 t.	27-55 t.	28-55 t.	26-55 t.	27-55 m.	28-55 m.	29-55 t.	30-55 m.	30-55 m.
28-55 t.	28-55 t.	29-55 t.	27-55 t.	28-55 m.	29-55 m.	30-55 t.	31-55 m.	31-55 m.
29-55 t.	29-							



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 2 de Abril sairá o paquete **Nile** para

**S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**

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

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

## Vapores a sair do porto de Lisboa



**Africa Occidental**, vap portuguez **Ca-zango**. Sairá a 7 de abril. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1.<sup>o</sup>



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



**Africa Oriental** (via Suez), vapor allemão **Konig**. Sairá a 8 de abril.

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



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Cordoba**. Sairá a 5 de abril.

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



**Barcelona**, Cette e Marselha, vapor franez **n.º 6**. Sairá a 15 de abril. Agentes Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Bordeos**, vapor franez **Amazone**. Sairá a 3 de abril.

Messageries Marítimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Buenos Aires** (directo), vap. allem. **Cap Vilano**. Sairá a 7 de abril.

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



**Cabo Verde** e Guiné, vapor portug. **Guine**. Sairá a 14 de abril.

Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.<sup>o</sup>



**Cherburgo**, Southampton e Londres, vapor ingl. **Araguaya**. Espera-se a 10 de abril. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua de El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. franez **Chili**. Sairá a 1 de abril. Messageries Marítimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. franez **Magellan**. Sairá a 15 de abril. Messageries Marítimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Hamburgo**, vapor allemão **San Nicolas**. Sairá a 3 de abril.

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



**Havre** e Hamburgo vap. allemão **Rio Par-do**. Sairá a 22 de abril.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Iquitos**, vapor inglez **Javary**. Sairá a 22 de abril.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool**, vapor inglez **Minho**. Sairá a 3 de abril.

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



**Londres** (via Havre), vapor inglez **Lusitania**. Espera-se a 22 de abril.

Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, Pará e Manaus, vapor inglez **Am-brose**. Sairá a 7 de abril.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, Pará e Manaus, vap. inglez **Cle-ment**. Sairá a 17 de abril.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Aragon**. Sairá a 8 de abril.

Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>; Rua de El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Rio Grande**. Sairá a 11 de abril.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Paranaguá**, Desterro e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Louise**. Sairá a 13 de abril. Agentes Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Asuncion**. Sairá a 10 de abril.

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



**Port-Vendres**, Cette e Marselha, vapor franez **saint Bar-nabé n.º 5**. Sairá a 22 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**S. Miguel**, Terceira, Graciosa (St. Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal, Flores e Corvo, vapor portuguez **Fun-chal**. Sairá a 5 de abril.

Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Nile**. Sairá a 22 de abril.

Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua de El Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oronsa**. Sairá a 3 de abril.

Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vap. inglez **Ori-na**. Sairá a 17 de abril.

Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Vigo**, Corunha e Liverpool, vap. ingl. **Oris-sa**. Sairá a 22 de abril.

Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Vigo**, Cherburgo e Liverpool, vapor inglez **Lanfranc**. Sairá a 8 de abril.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Linhos de Leste e Norte e seus Ramaes, de Lisboa a Cintra e Torres Vedras,  
de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos, da Beira Baixa e de Vendas Novas*

## TARIFA ESPECIAL N.º 21—GRANDE VELOCIDADE

PARA TRANSPORTE DE

## GADO CAVALLAR, MUAR E ASININO

por cabeça e por wagon completo

Em applicação desde 1 de Abril de 1907

## PREÇOS DE APPLICAÇÃO

Por cabeça . . . . .	e kilometro	50 réis — Tabella E
Por wagon completo . . . . .		100 réis — Tabella F

Mínimo de percurso a taxar: 60 kilómetros ou pagando como tal

## CONDIÇÕES

1.<sup>a</sup> As taxas kilometricas serão applicadas nos percursos que abranjam linhas de concessão diferente, à somma das distâncias de aplicação.

2.<sup>a</sup> Nos preços d'esta tarifa não estão comprehendidas as despezas accessórias que serão cobradas em conformidade com a respectiva tarifa.

3.<sup>a</sup> Os remettentes terão que mencionar nas notas de expedição a qualidade e quantidade dos animaes entregues para transporte, bem como o numero de cabeças que pretendem carregar em cada wagon.

4.<sup>a</sup> As operações de carga e descarga do gado serão feitas por gente, conta e risco dos expedidores e dos consignatarios, respectivamente, sob a vigilancia dos chefes das estações.

5.<sup>a</sup> Os preços d'esta tarifa serão ligados de officio com os dos Caminhos de Ferro do Estado nas estações de Porto-Campanhã e Vendas Novas e com os da Companhia de Madrid a Saragoça e Alicante, na fronteira de Badajoz.

6.<sup>a</sup> A Companhia só responde pelos accidentes que se produzam por culpa sua ou do seu pessoal. Pelas avarias ou danos que possam ocorrer pela natureza especial d'estes transportes, ou por causa de força maior, declina o caminho de ferro toda e qualquer responsabilidade.

7.<sup>a</sup> A carga máxima de cada wagon será de

6 cavalos ou muares.  
8 jumentos.

§ unico. Por tolerancia poderá o carregamento de cada wagon elevar-se a

8 cavalos ou muares.  
10 jumentos.

sem pagamento de qualquer supplemento de taxa, mas n'este caso a Companhia declina toda a responsabilidade pelos accidentes ou danos que possam sofrer os animaes.

8.<sup>a</sup> Só é permittida a carga mixta do gado cavallar e muar n'um mesmo wagon.

9.<sup>a</sup> Cada expedição poderá ser acompanhada de um ou mais conductores ou tratadores, que pagarão a respectiva passagem pela 3.<sup>a</sup> classe. Os tratadores seguirão no mesmo wagon ou wagons em que a remessa fôr transportada e terão a seu cuidado, sem qualquer ingerencia da Companhia, a alimentação e tratamento dos animaes. Se, por circunstancia accidental, a Companhia tiver que fazer qualquer despesa com os animaes, quer durante o trajecto, quer antes ou depois d'elle effectuado, fica a entrega da remessa captiva do respectivo pagamento.

10.<sup>a</sup> A Companhia não é obrigada a effectuar estes transportes pelos comboios correios, directos, expressos, rápidos ou tramways.

11.<sup>a</sup> No que não fôr contrario ao que a presente estipula, ficam em vigor as condições da Tarifa Geral.

Lisboa, 24 de Março de 1907.

O Director Geral da Companhia

A. Leproux

# TARIFAS ESPECIAES INTERNAS DE GRANDE VELOCIDADE

## Tabella de preços E

Base 30 réis por cabeça e kilometro

### OBSERVAÇÕES

- 1.<sup>a</sup> — A unidade a contar por kilometro é a determinada na tarifa que fôr applicada.
- 2.<sup>a</sup> — As despezas accessorias não estão incluidas nos preços a seguir.
- 3.<sup>a</sup> — Os minimos de percurso a taxar e de cobrança serão os da tarifa applicada.

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		<b>101 a 105</b>	3.150	<b>201 a 205</b>	6.150	<b>301 a 305</b>	9.150	<b>401 a 405</b>	12.150
<b>1 a 10</b>	300	<b>106 a 110</b>	3.300	<b>206 a 210</b>	6.300	<b>306 a 310</b>	9.300	<b>406 a 410</b>	12.300
<b>11 a 15</b>	450	<b>111 a 115</b>	3.450	<b>211 a 215</b>	6.450	<b>311 a 315</b>	9.450	<b>411 a 415</b>	12.450
<b>16 a 20</b>	600	<b>116 a 120</b>	3.600	<b>216 a 220</b>	6.600	<b>316 a 320</b>	9.600	<b>416 a 420</b>	12.600
<b>21 a 25</b>	750	<b>121 a 125</b>	3.750	<b>221 a 225</b>	6.750	<b>321 a 325</b>	9.750	<b>421 a 425</b>	12.750
<b>26 a 30</b>	900	<b>126 a 130</b>	3.900	<b>226 a 230</b>	6.900	<b>326 a 330</b>	9.900	<b>426 a 430</b>	12.900
<b>31 a 35</b>	1.050	<b>131 a 135</b>	4.050	<b>231 a 235</b>	7.050	<b>331 a 335</b>	10.050	<b>431 a 435</b>	13.050
<b>36 a 40</b>	1.200	<b>136 a 140</b>	4.200	<b>236 a 240</b>	7.200	<b>336 a 340</b>	10.200	<b>436 a 440</b>	13.200
<b>41 a 45</b>	1.350	<b>141 a 145</b>	4.350	<b>241 a 245</b>	7.350	<b>341 a 345</b>	10.350	<b>441 a 445</b>	13.350
<b>46 a 50</b>	1.500	<b>146 a 150</b>	4.500	<b>246 a 250</b>	7.500	<b>346 a 350</b>	10.500	<b>446 a 450</b>	13.500
<b>51 a 55</b>	1.650	<b>151 a 155</b>	4.650	<b>251 a 255</b>	7.650	<b>351 a 355</b>	10.650	<b>451 a 455</b>	13.650
<b>56 a 60</b>	1.800	<b>156 a 160</b>	4.800	<b>256 a 260</b>	7.800	<b>356 a 360</b>	10.800	<b>456 a 460</b>	13.800
<b>61 a 65</b>	1.950	<b>161 a 165</b>	4.950	<b>261 a 265</b>	7.950	<b>361 a 365</b>	10.950	<b>461 a 465</b>	13.950
<b>66 a 70</b>	2.100	<b>166 a 170</b>	5.100	<b>266 a 270</b>	8.100	<b>366 a 370</b>	11.100	<b>466 a 470</b>	14.100
<b>71 a 75</b>	2.250	<b>171 a 175</b>	5.250	<b>271 a 275</b>	8.250	<b>371 a 375</b>	11.250	<b>471 a 475</b>	14.250
<b>76 a 80</b>	2.400	<b>176 a 180</b>	5.400	<b>276 a 280</b>	8.400	<b>376 a 380</b>	11.400	<b>476 a 480</b>	14.400
<b>81 a 85</b>	2.550	<b>181 a 185</b>	5.550	<b>281 a 285</b>	8.550	<b>381 a 385</b>	11.550	<b>481 a 485</b>	14.550
<b>86 a 90</b>	2.700	<b>186 a 190</b>	5.700	<b>286 a 290</b>	8.700	<b>386 a 390</b>	11.700	<b>486 a 490</b>	14.700
<b>91 a 95</b>	2.850	<b>191 a 195</b>	5.850	<b>291 a 295</b>	8.850	<b>391 a 395</b>	11.850	<b>491 a 495</b>	14.850
<b>96 a 100</b>	3.000	<b>196 a 200</b>	6.000	<b>296 a 300</b>	9.000	<b>396 a 400</b>	12.000	<b>496 a 500</b>	15.000

# TARIFAS ESPECIAES INTERNAS DE GRANDE VELOCIDADE

## Tabella de preços F

Base 100 réis por wagon e kilometro

### OBSERVAÇÕES

- 1.<sup>a</sup>— A unidade a contar por kilometro é a determinada na tarifa que fôr applicada.
- 2.<sup>a</sup>— As despezas accessorias não estão incluidas nos preços a seguir.
- 3.<sup>a</sup>— Os minimos de percurso a taxar e de cobrança serão os da tarifa applicada.

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		<b>101 a 105</b>	10.500	<b>201 a 205</b>	20.500	<b>301 a 305</b>	30.500	<b>401 a 405</b>	40.500
<b>1 a 10</b>	1.000	<b>106 a 110</b>	11.000	<b>206 a 210</b>	21.000	<b>306 a 310</b>	31.000	<b>406 a 410</b>	41.000
<b>11 a 15</b>	1.500	<b>111 a 115</b>	11.500	<b>211 a 215</b>	21.500	<b>311 a 315</b>	31.500	<b>411 a 415</b>	41.500
<b>16 a 20</b>	2.000	<b>116 a 120</b>	12.000	<b>216 a 220</b>	22.000	<b>316 a 320</b>	32.000	<b>416 a 420</b>	42.000
<b>21 a 25</b>	2.500	<b>121 a 125</b>	12.500	<b>221 a 225</b>	22.500	<b>321 a 325</b>	32.500	<b>421 a 425</b>	42.500
<b>26 a 30</b>	3.000	<b>126 a 130</b>	13.000	<b>226 a 230</b>	23.000	<b>326 a 330</b>	33.000	<b>426 a 430</b>	43.000
<b>31 a 35</b>	3.500	<b>131 a 135</b>	13.500	<b>231 a 235</b>	23.500	<b>331 a 335</b>	33.500	<b>431 a 435</b>	43.500
<b>36 a 40</b>	4.000	<b>136 a 140</b>	14.000	<b>236 a 240</b>	24.000	<b>336 a 340</b>	34.000	<b>436 a 440</b>	44.000
<b>41 a 45</b>	4.500	<b>141 a 145</b>	14.500	<b>241 a 245</b>	24.500	<b>341 a 345</b>	34.500	<b>441 a 445</b>	44.500
<b>46 a 50</b>	5.000	<b>146 a 150</b>	15.000	<b>246 a 250</b>	25.000	<b>346 a 350</b>	35.000	<b>446 a 450</b>	45.000
<b>51 a 55</b>	5.500	<b>151 a 155</b>	15.500	<b>251 a 255</b>	25.500	<b>351 a 355</b>	35.500	<b>451 a 455</b>	45.500
<b>56 a 60</b>	6.000	<b>156 a 160</b>	16.000	<b>256 a 260</b>	26.000	<b>356 a 360</b>	36.000	<b>456 a 460</b>	46.000
<b>61 a 65</b>	6.500	<b>161 a 165</b>	16.500	<b>261 a 265</b>	26.500	<b>361 a 365</b>	36.500	<b>461 a 465</b>	46.500
<b>66 a 70</b>	7.000	<b>166 a 170</b>	17.000	<b>266 a 270</b>	27.000	<b>366 a 370</b>	37.000	<b>466 a 470</b>	47.000
<b>71 a 75</b>	7.500	<b>171 a 175</b>	17.500	<b>271 a 275</b>	27.500	<b>371 a 375</b>	37.500	<b>471 a 475</b>	47.500
<b>76 a 80</b>	8.000	<b>176 a 180</b>	18.000	<b>276 a 280</b>	28.000	<b>376 a 380</b>	38.000	<b>476 a 480</b>	48.000
<b>81 a 85</b>	8.500	<b>181 a 185</b>	18.500	<b>281 a 285</b>	28.500	<b>381 a 385</b>	38.500	<b>481 a 485</b>	48.500
<b>86 a 90</b>	9.000	<b>186 a 190</b>	19.000	<b>286 a 290</b>	29.000	<b>386 a 390</b>	39.000	<b>486 a 490</b>	49.000
<b>91 a 95</b>	9.500	<b>191 a 195</b>	19.500	<b>291 a 295</b>	29.500	<b>391 a 395</b>	39.500	<b>491 a 495</b>	49.500
<b>96 a 100</b>	10.000	<b>196 a 200</b>	20.000	<b>296 a 300</b>	30.000	<b>396 a 400</b>	40.000	<b>496 a 500</b>	50.000



# COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Serviço combinado com a Companhia Cintra ao Oceano*

## DESPACHO CENTRAL EM COLLARES (COLLARES-CENTRAL)

### TARIFA DE CAMIONAGEM

**Em applicação desde 1 de Abril de 1907**

### PREÇOS

Art. 1.<sup>º</sup> — Volumes de peso não superior a 10 kilos, cujo transporte no caminho de ferro se faça ao abrigo de tarifas especiaes, tanto internas como combinadas:

Cada volume.....	<b>50 réis</b>
------------------	----------------

Art. 2.<sup>º</sup> — Vinhos engarrafados, fructas, aguas em garrafões ou garrafas e palha:

Até 50 kilos.....	<b>150 réis</b>
.. 60 ..	<b>160 ..</b>
.. 70 ..	<b>170 ..</b>
.. 80 ..	<b>180 ..</b>
.. 90 ..	<b>190 ..</b>
.. 100 ..	<b>200 ..</b>
Cada 10 .. a mais.....	<b>8 ..</b>

Art. 3.<sup>º</sup> — A) Recovagens, animaes pequenos transportados a peso no caininho de ferro, moeda de cobre ou bronze a peso e mercadorias não especificadas nos artigos 1.<sup>º</sup> e 2.<sup>º</sup> e nas alineas B) e C) d'este artigo:

Até 50 kilos.....	<b>100 réis</b>
.. 60 ..	<b>110 ..</b>
.. 70 ..	<b>120 ..</b>
.. 80 ..	<b>130 ..</b>
.. 90 ..	<b>140 ..</b>
.. 100 ..	<b>150 ..</b>
Cada 10 .. a mais.....	<b>7 ..</b>

B) — Objectos volumosos e de pouco peso (menos de 200 kilos por metro cubico) materias explosivas, inflammaveis ou perigosas e mobilia, duplo dos preços da alinea A).

C) — Quadros, espelhos, estatuas, moveis artisticos, instrumentos de musica e objectos de arte em geral, triplo dos preços da alinea A).

**Excepções:** — Não estão ao abrigo d'esta tarifa, podendo, porém, o transporte ser regulado por ajuste particular com a Companhia Cintra ao Oceano, as expedições de volumes de peso indivisivel superior a 4:000 kilogrammas e dos de dimensões superiores a 4<sup>m</sup>,50 de comprimento e a 1<sup>m</sup>,40 de largura e bem assim as remessas do Despacho Central para a estação de Cintra ou vice-versa.

### Condições

1.<sup>a</sup> — O Despacho Central estará aberto para todo o serviço de recepção e entrega de volumes pequenos, recovagens e mercadorias de grande e pequena velocidade: de 1 de Abril até 30 de Setembro, das 7 horas da manhã até às 5 horas da tarde e de 1 de Outubro até 31 de Março, desde as 8 horas da manhã até às 4 horas da tarde.

Nos domingos e dias santificados o Despacho Central fechará ao meio dia.

2.<sup>a</sup> — O transporte entre Cintra e Collares, das remessas destinadas ao Despacho ou d'elle procedentes, é feito pela Companhia Cintra ao Oceano, em material proprio, transitando sobre a sua via ferrea, no mesmo dia em que lhe forem entregues as remessas pelos expedidores ou pela Companhia Real, conforme o caso, devendo porém, ser dada preferencia ás remessas de volumes pequenos e de recovagens e mercadorias em grande velocidade.

§ unico — Aos domingos e dias santificados poderá a Companhia Cintra ao Oceano transportar apenas o serviço de grande velocidade, transportando no dia seguinte, á primeira hora, as restantes remessas.

A referida Companhia tambem poderá transportar, no dia seguinte áquelle em que lhe forem entregues, as remessas de peso superior a 2.000 kilogrammas.

3.<sup>a</sup> — O Despacho Central poderá recusar-se a fazer a expedição de remessas, quando entenda que o seu valor não cobre os gastos de camionagem e transporte pelo caminho de ferro e o remettente não queira n'este caso satisfazer-lhe previamente a respectiva importancia ou prestar garantia, que a Companhia Cintra ao Oceano aceite como idonea e sufficiente.

4.<sup>a</sup> — Na escripturação das remessas expedidas pelo Despacho Central ou a elle consignadas pelas estações do caminho de ferro ou por outros despachos, será incluida no preço do transporte, com designação especial, a taxa de camionagem entre a estação de Cintra e o referido despacho.

5.<sup>a</sup> — A camionagem, quer as remessas sejam em portes cobrados ou a cobrar, poderá ser paga á expedição ou no destino, excepto quando se trate de objectos transportados por ajuste especial com a Companhia Cintra ao Oceano ou a que sejam applicaveis as alineas *B* e *C*) porque, n'este caso, será paga directamente á Companhia Cintra ao Oceano ou aos seus representantes.

6.<sup>a</sup> — As importancias dos portes a cobrar e desembolsos das remessas consignadas ao Despacho Central serão abonadas á Companhia Real pela Companhia Cintra ao Oceano e cobradas por esta Companhia directamente dos consignatarios no acto da entrega das remessas.

7.<sup>a</sup> — As remessas consignadas ao Despacho Central, que não forem retiradas no prazo de 10 dias, serão consideradas como abandonadas e entregues pela Companhia Cintra ao Oceano ao Serviço de Reclamações da Companhia Real, captivas do pagamento de todos os debitos que as gravem, dos quaes farão parte uma nova taxa de camionagem igual á da condução de Cintra a Collares e os direitos de armazenagem correspondentes. A estas remessas serão applicadas as condições em vigor para as remessas abandonadas ao caminho de ferro.

8.<sup>a</sup> — As expedições consignadas ao Despacho Central de Collares poderão ser retiradas na estação de Cintra quando os destinatarios a tempo o requisitem, sendo comtudo cobradas na integra as taxas estipuladas pela presente tarifa, quer se trate de portes pagos ou de portes a pagar.

9.<sup>a</sup> — No Despacho Central estará sempre á disposição do publico um livro em que poderão ser feitas quaisquer reclamações contra o serviço do mesmo despacho. Estas reclamações poderão tambem ser enviadas directamente ao Engenheiro Chefe dos Serviços Commerciaes da Companhia Real, estação de Santa Apolonia.

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

Lisboa, 27 de Março de 1907.

O Director Geral da Companhia

A. Leproux

Copyrigths