

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario-director-editor

REDACTOR-PRINCIPAL

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

Redacção e administração

TELEPHONE N.º 27

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

Endereço telegraphico: Camiferro

LISBOA

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.

SUMMARIO

	Páginas
NA ZONA DO CENTRO—II—por J. Fernando de Sousa.....	97
PORTUGAL PARA EXCURSOES.....	98
PARTE OFFICIAL—Termo de contrato definitivo para a construção e exploração do caminho de ferro do Valledo Vouga (conclusão) ..	99
TARIFAS DE TRANSPORTE	101
A PROPOSITO DO CINCOCENTENARIO—VIII	102
NOTAS DE VIAGEM—XIV—Automoveis 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 portugueza e estrangeiras—Recetas das caminhas de ferro portuguezes e espanhoes.....	104 e 105
COMMERCIO PORTUGUEZ	106
LINHA DO VALLE DO SADO	106
CINTRA-CASCAES	106
PAQUETES DA BOOTH LINE	106
CONCURSO DE VIAÇÃO AMERICANA DO PORTO	107
AS LINHAS TRANSFRICANAS.....	107
TRACÇÃO ELECTRICÁ	108
AUTOMOBILISMO	108
LINHAS PORTUGUEZAS—Mossamedes—Louzã Gouveia—Lobito—Valle do Sado—Arganil—Mangualde—Covilhã—Estação de Valle de Paio—Evora a Arraiolos—Linha do Alto Minho—Portimão a Lagos ..	108
LINHAS ESTRANGEIRAS—Espanha—Italia	109
NOTAS VARIAS.....	109
AVISOS DE SERVIÇO.....	109
ARREMATACOES	109
AGENDA DO VIAJANTE.....	110
HORARIO DOS COMBOIOS.....	111
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	112

Na zona do centro

II

Na *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 á Covilhã, podendo mais tarde ser completada com outro ramal que fosse de Arganil por Taboã a Santa Comba, complemento que poderia ser adiado por mais largo espaço.

Essa linha de incontestavel 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 dizê-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 tributaria das linhas que exploram nas regiões extremas do paiz, tanto ha que fazer ainda.

Tambem se não pôde 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. Igual 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 vêr. Na melhor das hypotheses alguns annos decorreriam antes que esse encargo se tornasse effectivo. Até lá continuariam a decrescer as garantias existentes e augmentaria o rendimento dos impostos. Em 1911 esse rendimento crescerá consideravelmente por findar o praso 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 logar. Não é a construção 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 effizamente para o seu progresso economico.

Foram essas considerações que levaram o sr. Conde de Paçõ 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 construção 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 comissão 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, difficil será conseguir a construção d'essas linhas, uteis, sem duvida, mas que nem asseguram á Companhia Real augmento de receita, compensador dos encargos de construção 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 construido por fazer com ella systema.

A linha de Thomar por Villa Nova de Ourem á Nazaré, 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, ninguém 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 Zézere, 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 comissão propunha.

Depois do inquerito, propoz este uma linha pela Certã e Sarzedas a Castello Branco, cortando profundos valles afluentes do Zézere 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 tráfego, aliás pouco importante, de Castello Branco.

Determinou a sua inclusão no plano proposto a preocupação porventura razoavel, de facilitar o accesso da capital do districto e de não deixar isolada a linha que se alastrava de Castello Branco pela Idanha e Penamacôr.

Não parecem sufficientes as razões adduzidas pela Comissão para justificar essa linha cara e de exíguo tráfego. 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 Penamacôr pôde sem inconveniente ficar isolada e constituir até objecto de um ensaio de linhas economicas com 0^o,75 de largura apenas.

Qual das linhas alvitradas 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 acção de fomento. Tenhamos fé no futuro e nos recursos do paiz.

Ponto está em o administrar com são 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 rapidas, 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 habitos, novas necessidades que se impõem cada anno com mais vehemencia e se transmitem de paiz para paiz, de serra para serra, de familia para familia.

Uma das manifestações de novos habitos foi a viagem de recreio, de instrucção ou de hygiene.

Fulton, ao applicar á navegação a machina 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 metallicas, não pensavam, por certo, apesar da sua intelligente previdencia, que estes potentes elementos seriam empregados para recreio da humanidade,

para a fazer passear, estudar paizes, banhar-se em luvuosas 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 commerciantes, pela permuta da fazenda ou a procura das riquezas.

Ao seculo passado pertencem a missão de aproveitar esses novos elementos de transporte que a sciencia puzera á disposição dos povos, para outro fim bem diverso — frivolo, segundo uns; de alia 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 inglezes, seguidos pelos americanos, invadiram o centro da Europa e extasiaram-se ante as bellas naturaes da Suissa, e das preciosidades artisticas da Italia.

Os que ainda puderam prolongar a sua estada em paiz estrangeiro pelo inverno dentro, fundaram arraias 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-Naïl... mais movediças ainda.

Entretanto a Suissa, uberrima de encantadoras montanhas, pensava que o seu primacial interesse estava em attrair 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 commodamente 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 fórma graphica, as bellezas a admirar, as commodidades a disfructar, 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 mediterranea; todos os paizes enfim, sem exceptuar o longiquo 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 bu-sina a chamar concorrência.

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

Os proprios barraqueiros pouco apreciavam as bellezas que os rodeavam e se queriam procurar impressões, preferiam ir visitar as barracas visinhas; mas dos frequentadores que se acotovelavam á porta dos outros estabelecimentos, 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 affavel como tinham sido recebidos, e alguns voltavam, alguns communicavam 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 atmospheria sorridente, 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, augmentado a velocidade e a frequência dos comboios, desenvolvido extraordinariamente nas duas principaes cidades os serviços da viação urbana, da iluminação 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 attenção do viajante. E por melhoramentos deve entender-se o conforto dos hoteis, o calçamento 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 podem seguir, com pequenos intervallos, de fôrma que o estrangeiro, vindo aqui, tenha tempo para percorrer o paiz e gosar dos tres festejos.

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

As feiras! quanto ha que melhorar nesses mercados que em França, na Suissa, na Allemanha, 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 título de uma sonhada offensa de direitos insaciaveis, modificações de bases que por grande parte prejudicam o projecto.

Os passaportes, o espantinho 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 se encarregam da permutta de passageiros entre os pazes, 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 fóra.

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 francezas d'este genero, tambem estabeleceu delegação, a cargo do antigo representante do *Prin-*

temps, sr. Vincent.

Uma outra agencia particular—a Portugal—acaba de

ser fundada na rua Aurea por um portuguez bem conhecido 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 OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Continuado do n.º anterior

13.ª—A empresa construirá de pedra, ferro ou tijolo os viaductos, pontes, pontões, aqueductos e canos de rega, e as passagens superiores, inferiores e de nível, em numero sufficiente 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.

14.ª—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 approvados forem designadas passagens superiores ou inferiores.

Em todos os cruzamentos ou passagens de nível em que o Governo entender que a frequência de transitto 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 fôrma 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.

15.ª—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 testas será de tres metros e cincoenta centimetros e a altura do parapeito de setenta centimetros, pelo menos.

16.ª—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 cincoenta centimetros compreendidos os fossos.

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

17.ª—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.

18.ª—Onde fôr indispensavel occupar 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.

19.ª—A abertura dos subterraneos será, pelo menos, de cinco metros entre as impostas 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, poderá autorizar a redução das dimensões fixadas no presente artigo

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

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

22.ª — As acquisições 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.ª — Quaesquer indemnizações devidas por prejuizos resultantes dos trabalhos de construcção, conservação ou de exploração da linha ficam a cargo da empresa.

24.ª — Os trabalhos de construcção deverão começar no praso maximo de sessenta dias, contados da data da publicação do presente contrato no *Diario do Governo*, e deverão estar concluidos no praso de tres annos, contados da mesma data.

Este ultimo praso 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.ª — A linha só poderá ser aberta ao transito publico com autorização do Governo, e depois de examinada por uma commissão de engenheiros.

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

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

29.ª — As alterações nas tarifas, depois de approvadas pelo Governo, serão annunciadas, pelo menos, com oito dias de anticipação.

30.ª — A empresa fica obrigada a prestada gratuitamente os seguintes serviços:

1.º 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.º 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.º Transporte de material dos correios, telegraphos e faroes.

4.º Limpeza externa das ambulancias postaes.

5.º Transporte de empregados da Direcção Geral das Obras Publicas e Minas e da Direcção Geral dos Correios e Telegraphos em serviço de inspecção e fiscalizaçao, e dos funcionarios do Ministerio das Obras Publicas que o respectivo Ministro designar.

6.º Licença para a collocação de linhas telegraphicas do Governo nos postes ou apoios das linhas telegraphicas ou telephonicas da linha ferrea.

31.ª — 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.ª — A empresa fica obrigada a pôr á disposição do Governo, por 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.ª — A empresa fica sujeita:

1.º As leis e regulamentos vigentes ou que de futuro se promulgarem sobre viação publica, e especificadamente sobre a fiscalizaçao da construcção e exploração de caminhos de ferro;

2.º Aos regulamentos actuaes e aos que o Governo publicar para o serviço telegrapho-postal;

3.º As leis e regulamentos sanitarios em vigor tanto no que respeita á execuçao e conservação das obras, como ao estado das officinas, estações e dependencias da linha ferrea.

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

35.ª — As empresas concessionarias de quaesquer 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 vagoes, sujeitando-se aos respectivos regulamentos de policia e serviço, e pagando pelas pessoas e mercadorias uma *portagem* que, no caso de não haver accordo entre as empresas, será regulada pelas condições estabelecidas para as linhas do Estado.

Esta faculdade será reciproca para todas as linhas.

36.ª — 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 1905, a exploração da linha nos termos e com as condições no presente contrato estipuladas.

37.ª — A empresa deverá conservar, durante todo o praso 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 praso, fazendo sempre para esse fim á sua custa todas as reparações tanto ordinarias como extraordinarias.

§ unico. Se, porém, durante o mesmo praso fôr 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.ª — Logo que tenha expirado o praso de noventa e nove annos da concessão, a empresa entregará ao Governo, em bom estado de exploração e livre de quaesquer 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 indemnizaçao alguma.

Tambem lhe entregará todo o material circulante, mas tanto o valor d'este como o do carvão e de outros quaesquer 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 quaesquer 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.ª — Em qualquer epoca, 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 praso 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.ª — A empresa será obrigada a receber e transmittir gratuitamente os telegrammas officiaes pelas suas linhas eapparelhos 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 accordo 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.ª — A empresa não poderá transferir a concessão de que trata este contrato sem prévio consentimento do Governo.

42.ª — 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.ª — 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 commum e especial dos caminhos de ferro e das diversas condições d'este contrato.

Todo o material circulante, carvão e quaesquer 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.ª — 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 estatística da linha ferrea.

45.ª — A concessão caducará, e o presente contrato será rescindido:

1.º Quando sejam excedidos os prazos marcados na condição vigesima quarta;

2.º Se não começar a exploração dentro do praso de um mez, depois de autorizada pelo Governo, nos termos da condição vigesima quinta;

3.º Se, iniciada a exploração, a empresa a interromper por espaço superior a um mez.

§ 1.º A rescisão do contrato será feita por meio de decreto publicada no *Diario do Governo*. Do decreto de rescisão poderá a

empresa recorrer para o tribunal arbitral no improrogavel praso de um mez, contado da data da publicação.

§ 2.º Caducando a concessão pelo não cumprimento da condição vigesima quarta, reverterá para o Estado o deposito 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 quaes o Governo poderá prorogar os prazos marcados, se o julgar conveniente.

46.º — Nos casos previstos na condição antecedente, o Governo porá em hasta publica e adjudicará, a quem mais offerecer, 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 á empresa, depois de deduzidas quaesquer despesas que o Governo tiver feito, incluindo as de fiscalização.

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

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

§ unico. Fica bem entendido e é expressamente estipulado que o Governo portuguez, tem preferencia sobre todos os credores da empresa, qualquer que seja a origem dos respectivos creditos, obrigando-se a empresa, em todos os contratos que fizer, relativamente á linha, a respeitar os direitos do Estado.

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

1.ª As camaras municipaes a quem interessar a construção da linha ficam autorizadas a applicar do fundo de viação ou a lançar mão de quaesquer outras receitas, quando as do fundo de viação sejam insufficientes, a quantia precisa para o pagamento das expropriações ;

2.ª As juntas geraes de districto ou outras quaesquer corporações que se representem, sempre que julguem de utilidade geral para o paiz, e particularmente para a circumscripção que administram, a construção das referidas linhas da rede complementar, ficam autorizadas a subsidiar a companhia concessionaria 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 trez por cento ;

3.ª A companhia concessionaria gozará durante trinta annos do beneficio de uma elevação de tarifas de quarenta por cento sobre as que cobra o Estado nas suas linhas ferreas ;

4.ª Os dividendos das acções e os juros das obrigações da companhia concessionaria ficam isentos de qualquer imposto pelo prazo de trinta annos e de todos aquelles a que fosse obrigada pelas leis em vigor ;

5.ª Será concedida a importação livre de direitos do material fixo e circulante preciso para a construção e exploração do caminho de ferro, que não poder ser fabricado em boas condições nos estabelecimentos industriaes do paiz ;

§ unico. Para a aquisição de quaesquer materiaes serão previamente ouvidas as empresas metallurgicas do paiz, e os seus productos preferidos em egualdade de qualidade e preço, tendo-se em attenção 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 á empresa o complemento do rendimento liquido annual até cinco por cento do capital de vinte contos de réis por cada kilometro que se construir, não podendo, porém, o desembolso effectivo do Estado exceder seiscentos mil réis por kilometro.

a) A extensão da linha é fixada para os effeitos da garantia de juro no maximo de cento e setenta kilometros ;

b) As despesas de exploração serão computadas nas seguintes percentagens do rendimento bruto kilometrico, com a exclusão dos impostos de transito e sello — cincoenta por cento emquanto o rendimento bruto não attingir um conto e setecentos mil réis annuaes, com o minimo de seiscentos e cincoenta mil réis para a despesa ; cincoenta 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 á que corresponder ao rendimento de um conto e sete centos mil réis ; cincoenta por cento para rendimentos de dois contos e duzentos mil réis a trez contos de réis ; quarenta e cinco por cento quando o rendimento exceder a trez contos de réis ;

c) A garantia de juro será paga semestralmente e constituirá encargo do capitulo respectivo do orçamento do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria ;

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

e) Logo que o rendimento liquido calculado pela forma indica da exceder de cinco por cento ao anno 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 anno.

52.º O deposito 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 deposito, passando então essas obras a servir de caução.

Este deposito vencerá, sendo em dinheiro, o juro que a Caixa Geral de Depositos paga por depositos identicos, e sendo em titulos de divida publica o respectivo juro.

53.ª — 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.ª — São prohibidos 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 indigentes.

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

Este tribunal será constituido por cinco arbitros, dos quaes dois nomeados pelo Governo, dois pela empresa e um quinto, para desempate, a apazimento de ambas as partes.

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

56.ª — A empresa, no exercicio dos seus direitos e no cumprimento das suas obrigações em territorio portuguez, tanto nas suas relações com o Estado como nas suas relações com os particulares, fica sujeita, para todos os effeitos, ás leis e regulamentos portuguezes e aos tribunales ordinarios de Portugal, qualquer que seja a nacionalidade das pessoas que constituirem a empresa ou a representarem. Para esse fim a empresa elege domicilio em Lisboa e renuncia a qualquer outro foro, sem prejuizo do disposto no § 1.º da condição quadragésima quinta e na condição quinquagesima quinta.

Não tendo a «Compagnie française pour la construction et l'exploitation des chemins de fer à l'étranger» effectuado até hoje o registo preceituado nos n.ºs 4.º e 5.º do artigo 49.º e no artigo 54.º doCodigo Commercial Portuguez, o representante e procurador da referida sociedade obriga-se a dar inteiro cumprimento ás citadas disposições doCodigo Commercial e a apresentar no Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, dentro do praso improrogavel 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 effeito o presente contrato.

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

Foram testemunhas presentes o segundo official d'este Ministerio Carlos Augusto Elbling e o amanuense Arthur Eduardo Chichorro da Costa. — E eu, Ernesto Madeira Pinto, do Conselho de Sua Magestade, Secretario Geral do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, 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. — (Logar de duas estampilhas do imposto do sello na importancia total de 2\$500 réis, devidamente inutilizadas com a data de 5 de fevereiro). — José Malheiro 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 promettemos na quinzena passada, acompanha este numero 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 vagon completos ; mas como por esta tarifa se permite, para o vagon completo, a carga de 8 cabeças em vez das 6 de cavallos 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 vagon com 24 cavallos pagavam, pela tarifa geral, 117\$600 réis.

A' mesma distancia, pela tarifa nova, 3 vagon 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'aquella importante região para qualquer ponto do paiz.

A proposito do Cincoentenario

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 rêdes E. e N. succedeu um febril contagio que deu em resultado serem concedidas as construcções 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 Eugénio d'Almeida, associado ao grande proprietario alemtejano, marquez de Ficalho tinha por fim 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 trafego 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 prohibição de concessão de qualquer linha parallella ás que tomava para construcção, a menos que entre as duas rêdes não medeiasse a distancia de 40 kilometros, ao que o Governo accedeu inutilizando para a rede 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 construcção, 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 commum com entroncamento na Boaviagem.

Vencidas as difficuldades 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 construcção de um pegão central da ponte que devia ligar ali as duas margens.

Graças á incontestavel 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 Zézere e Tejo onde actualmente se encontra.

Foram da maior difficuldade as construcções dos pegões para vencer o obstaculo que lhes oppunham as fortes correntes dos dois caudalosos rios junto da sua confluencia.

A aptidão profissional, dedicação inexcédível e zeloso empenho no trabalho do então novel engenheiro Lourenço de Carvalho manifestaram-se por modo evidente, na construcção 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 distincto nos melhoramentos materiaes que lhe succedessem.

O engenheiro Keunard a quem foram dadas de empreitada as construcções das pontes metallicas das duas

linhas E. e N. altamente manifestava o seu reconhecimento pelo valioso auxilio que encontrou no solícito 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 difficil execução, a que o novel engenheiro dava seguimento com incansavel zelo e inteligente dedicação.

A construcção da linha de Leste apresentava as maiores difficuldades, pois que se já até Santarem os transportes de materiaes por via fluvial eram limitados ás exiguas condições de navegação do Tejo e marés, muito maior obstaculo 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 disponível além dos serviços agricolas, que não podiam abandonar, elevaram em tempo e despesas o serviço de abastecimentos de materiaes de toda a especie exigidos na construcção de um caminho de ferro.

Apressavam-se, portanto, os trabalhos que desde Lisboa podessent ir aproximando a distancia da parte a construir, e por isso a construcção 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 *salalé* 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 fluviaes.

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 occupavam 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 accessada que ficou por completo destruidos o casco 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 á prova de desastres a energia, dedicação e proficiencia do director da empresa, D. Eusebio Page e do engenheiro em chefe da construcção, 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 obstaculos.

Foi um d'estes bem triste pelas consequencias funestas que occasionou, o que succedeu no assentamento da 7.^a asna de ferro da *gare* da estação, em que se empregavam operarios inglezes contratados pelo empreiteiro Oppermann, e que, ou por imprudencia ou falta das necessarias construcções, 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 cavallos	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 vê-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 25000 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 applicados 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—igual á de Paris—foi sem reluctancia approvada 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 poz em serviço em duas das suas linhas—Hotel de Ville á porta Maillot e S. Germano a Montmartre.

São estes uns vehiculos perfeitamente eguaes aos outros omnibus, só com a differença de serem movidos por motor mecanico em vez de cavallos, tendo portanto o logar 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 incommoda.

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

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

Ha até quem vá, de proposito, 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 logar.

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

Outro serviço subterraneo em que tambem 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 possivel.

D'outras melhorias de viação não dá noticia 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 tambem 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 póde 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.

Ahí 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 manbã parte de Paris para Limoges, linha que preferimos para o regresso por ser differente 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.º e 30.º 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 relatório e contas da gerencia do anno findo, sua discussão e votação, procedendo tambem á eleição da mesa da Assembléa Geral e dos corpos gerentes para o biennio de 1907 e 1908.

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

Não comparecendo numero sufficiente 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, occorridos durante a quinzena, vieram pôr novamente em sobresalto os principaes mercados. São elles: a baixa consideravel que soffreram 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 *dégringolade*.

A proposito, 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 opposição do Senado á abrogação da lei Sherman e o enfraquecimento da reserva de ouro do Estado crearam ao mercado uma situação terrivel, nem em 1901 por occasião da lucta titanica que se desenvolveu em torno da questão Northern-Pacific e deu logar 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 tranquillidade 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 cotações 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 succedem 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 pôdem 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 augmenta 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 augmento 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 consequências d'esta prodigiosa actividade commercial da America é o augmento consideravel do trafego dos caminhos de ferro e o correspondente augmento das suas receitas. Segundo uma estatística publicada pelo *Financial Chronicle*, o producto bruto de 159 linhas, sommando 180.526 milhas contra 177.336 milhas em 1905—, elevou-se a 2103.087.760 dollars em 1906, tendo sido em 1905 de 1.894.068.617 dollars. Emquanto que o augmento de extensão das linhas exploradas foi apenas de 1,78 %, a receita bruta augmentou 11,03 %.

Por alguns elementos já publicados relativamente a 1907 se vê que continúa a ser prospera 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 enthusiasmasse com o augmento continuo das receitas e a

perspectiva de grandes dividendos. Não succedeu, porém, assim, visto que o publico não só não se enthusiasmou 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 contribuíram para esta attitúde 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, obstando 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 obrig.ções a longo prazo, nas condições normaes. E comtudo o desenvolvimento do seu trafego e a necessidade de luctar 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 aggravamento monetario filiavam-se nas difficuldades occasionadas pela guerra do Transvaal.

Pelo que respeita ao recente aggravamento 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 negocios estrangeiros veem-se protegidos por nós, por isso que lhes facultamos dinheiro em condições bem melhores que as que pôdem ser-lhes concedidas a dentro das suas respectivas fronteiras. Estariamos assim a fazer jogo dos nossos concorrentes industriaes. As sociedades e Estados que teem emprestimos a contratar dão a preferenc'a ao mercado de Paris, conseguindo assim obter fundos em condições muito mais vantajosas do que na Allemanha 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 tratar-se-hia muito simplesmente de uma medida preventiva, uma especie de advertencia á especulação, procurando assim evitar que ella se lance em perigosas aventuras.

*

Relatorios de 1906

Banco Nacional Ultramarino.— Segundo o relatório da gerencia de 1906, d'este importante estabelecimento de credito, os lucros do referido anno sommaram 436:031\$739 réis que tiveram a seguinte distribuição: amortização de diversas contas, 12:000\$000 réis; fundo de reserva, 27:922\$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 fica assim 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 apathia em que de ha muito se encontra. A animação nos negocios, que registamos no anterior boletim, foi verdadeiramente ephemera, visto que, a breve 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 cotações.

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

A liquidação do presente mez afigura-se isenta de difficuldades e com pequenos prejuizos 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 15/16	—	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.

COMMERCIO PORTUGUEZ

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

	(Valores em mil réis)	
Importação para consumo	1906	1905
I—Animas vivos	1.570.348	1.823.009
II—Materias primas para as artes e indústrias	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 sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	3.972.916	2.725.998
VI—Manufacturas diversas	3.349.007	3.307.759
Taras	75.550	80.585
Totales	41.196.463	41.937.270
Exportação nacional e nacionalizada		
I—Animas vivos	2.674.899	2.214.366
II—Materias primas para as artes e indústrias	4.727.769	3.913.414
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	1.102.586	1.081.332
IV—Substancias alimenticias	10.150.106	10.036.227
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	64.262	52.060
VI—Manufacturas diversas	1.338.591	1.340.408
Totales	20.058.213	18.667.807

Linha do Vallé do Sado

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

Teem-se attribuido erradamente a demora da construção á opposição d'elementos influentes da Companhia Real o que não é verdade. A verdadeira causa d'essa demora foram as difficuldades suscitadas pelo traçado entre Setubal e Palma, e de que os leitores da *Gazeta* teem conhecimento. Em attenção á importancia d'aquella cidade e para mais uma bifurcação nas linhas do Sul, fez-se da linha do Sado a continuação do ramal, arcando-se com as difficuldades da passagem de Marateca 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 intermedia partindo de Palmella que teve o voto favoravel do Conselho Superior.

Tão grande foi a opposição de Setubal a esta solução que pelo sr. conselheiro Pereira dos Santos foi mandado fazer novo estudo partindo de Setubal, estudo que está concluido e vae ser submettido 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 bocca do esteiro.

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

Estão estudados e aprovados os lanços desde o Pinheiro até a Caveira, e vae ser submettido á aprovação superior o projecto da Caveira a Alvolade. Vae-se finalmente estudar o lanço 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 economica.

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 capitales mais que sufficientes, que o director fôra ao estrangeiro unicamente encommendar o material, e a construção ia começar assim que elle chegasse, e com a maior actividade, de fôrma a poder proceder-se ainda este anno, na epoca 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 negocios, os capitalistas, continuam retraindo-se em entrarem em empresas novas, embora ellas 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 epoca 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 cidadesinhas completam-se entre si: Cintra tem a frescura das suas sombras durante o dia, e a falta de distracções tornam monotona a noite.

Os Estoris, pelo contrario; calmosos e desabrigados á hora do sol, teem á noute o atractivo 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 rapida, 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, construida, 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 construísse e explorasse essa linha que, longe de prejudicar as suas, mais lh'as valorizava, porque os passageiros fariam todo o trajecto nos seus carris.

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

Se assim succeder 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 poz esta companhia na carreira que mantem desde muitos annos entre Liverpool, Leixões, Lisboa, Madeira, Pará e Manaus.

Ainda ha pouco aqui démos a descripção do paquete *Lanfranc*, um dos mais modernos barcos que andam hoje no serviço transatlantico. O *Antony*, assim se chama este que deixou o nosso porto no dia 29, é no genero d'aquelle, um pouco maior e ainda com mais commodidades e confortos. Embora menos luxuoso, é comtudo d'uma simplicidade de ornamentação attraente, 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 comprimento por 52 de largo, deslocando 14,5 nós, com machinas de 5.000 cavallos, e duplo helice. Foi concluido o mez passado no estaleiro do rio Tyne, por R. & W. Harthorn, Leslie & C.^o

A tripulação compõe-se de 146 homens, commandada por Henry Forbes, havendo dois portuguezes: um cosinheiro 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, podem sentar-se 200 pessoas em 18 mezas. Emfim todas as dependencias taes como os banhos, hospital, dispensa, cozinhas, salas de musica, de fumar e jogo, escritorio de informações, 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 tem que entrar em serviço.

Em todos os camarotes de 1.^a ha ventoinhas electricas e fechos de pressão para que as portas possam conservar-se entreabertas, augmentando a ventilação.

Os representantes da empresa, em Lisboa os srs Garland Laydley & C.^a, 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 possivel visitar o vapor nessa occasião fomos, porém, vê-lo 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, excellentemente 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 Lugan, 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 Lugan 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 approvedo o contrato provisorio, o sr. Bernardo Lucas entende que póde 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 bocca dos que descarrilam ou *desrailham* no purismo.

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

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

O assunto é attraente e de bom grado, entrariamos nelle como nos está pedindo a pena, mas seria trair a nossa missão, que se limita a dar um breve summario 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 Maças 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 incluídas no concurso e portanto na concessão Paiva Irmãos & Lugan, 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 Marquez 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 subtilidade 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. Guimarães 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 Lugan não é essencial o que tambem se nos afigura 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 póde 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 continente negro em todas as direcções pondo em communição directa o velho com o novo mundo através das regiões barbaras e inhospitas dos areas 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 espanhoes.

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, á 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 Golpho da Guiné para ir terminar no mar Indico.

Os inglezes com o senso pratico que caracteriza a sua raça, previram este vasto futuro do movimento transafricano 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 póde-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 francez, entre no Congo Independente, chegando aos grandes lagos.

Não descarta a Allemanha 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 também colher interesses com a Grande Equatorial e pretende que a linha valorize Fernando Pó, colonia improductiva para a metropole.

Só nós conservamos a nossa indiferença 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 voltámos nos para o outro lado e continuámos placidamente o somno interrompido, como se mais nada tivéssemos 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 Bilbao a Begoña, partindo de La Cruz nas immediações 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 approvedo 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 Allemanha e para a Italia.

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

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

O aspecto da carruagem é muito elegante.

LINHAS PORTUGUEZAS

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

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

Louzã-Gouveia.—As populações interessadas trabalham para levar a effeito a construcção 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 construcção da linha de Arganil a Mangualde e Covilhã.

Estação de Valle de Palo.—Foram adeadas as terras plenagens 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 Carviçães e da Livração a Amarante, com a differença de que esses os edificios estão em construcção adeantada, faltando só a superstructura e o material circulante.

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

Linhas do Alto-Minho.—Foi encarregado de dirigir os estudos e a construcção 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 approvedo, 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 aproximá-la 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 construcção d'este troço, allegando a importancia industrial e commercial da cidade, o intenso movimento da região e a concorrência que determinam periodicamente a vinda das esquadras inglezas á bahia.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

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

Esta nova tarifa diz também respeito ás pessoas que concorram aos congressos e assembleias agricolas ou industriaes, incluindo também as que tomem parte em peregrinações, bem como favorece o transporte de animais domesticos destinados a exposições e concursos.

A Companhia de Madrid a Saragoga e Alicante entabou negociações para a compra da linha de Zafra a Huelva.

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

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

Trata-se activamente de conseguir que recomecem os trabalhos da linha de Avila a Salamanca, que ha 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 Napoles 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 aumentando 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 construção 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 admittiu 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 funcionarios. Entram para o serviço na idade de 18 a 30 annos, com o salario de sessenta a setenta corôas mensaes. A corôa 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 podem chegar a salario maximo de duas mil e duzentas corôas 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'idade e depois de 30 annos de serviço teem direito á reforma, com 80 % do ordenado que vencerem ao tempo.

As empregadas de segunda cathegoria 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 instrucção primaria; o seu salario maximo não vae além de mil corôas 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 incluída 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 praso 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 ocasião da reunião do Congresso Nacional de Tuberculose naquela cidade, nos dias 4 a 8 da proximo mez de abril, é prorogado por mais 4 dias o praso de validade dos bilhetes de ida e volta da tarifa especial n.º 17 de g. v., vendidos nos dias 2 a 3 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.

Para 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 for 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 foi feito o deposito provisorio, e ficará á ordem da Direcção do Sul e Sueste, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depósitos.

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 podem ser examinados nos dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde.

O acto de arrematação realizase 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 Commissão 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 escritorios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

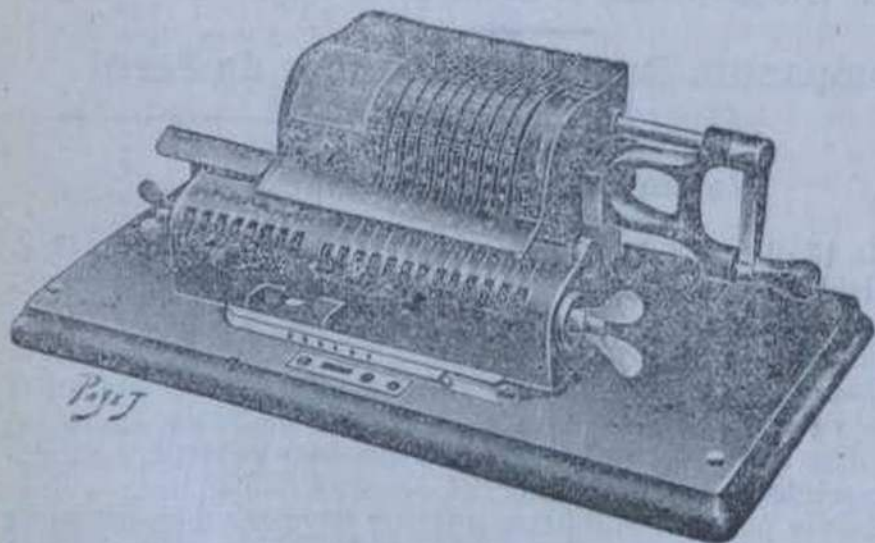
PORTO **João Pinto & Irmão.** — Despachantes. — Rua Mousinho da Silveira, 134.

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

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

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

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



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.^o — 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 millímetros	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

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

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

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
5-30 m.	6-5 m.	5-50 m.
7-0 m.	7-28 m.	7-55 m.
7-40 m.	8-15 m.	8-45 m.
10-10 m.	10-38 m.	9-25 m.
11-30 m.	11-58 m.	10-50 m.
4-0 t.	4-28 t.	4-40 t.
2-30 t.	2-58 t.	3-10 t.
4-52 t.	5-20 t.	3-40 t.
5-40 t.	5-58 t.	5-31 t.
7-0 t.	7-28 t.	7-40 t.
8-30 n.	8-58 n.	9-10 n.
10-0 n.	10-28 n.	10-40 n.
12-30 n.	1-5 n.	11-6 n.

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
6-15 m.	7-15 m.	6-0 m.
8-10 m.	9-3 m.	8-5 m.
9-10 m.	9-46 m.	9-32 m.
9-45 m.	10-38 m.	9-15 m.
10-40 m.	11-16 m.	9-55 m.
10-45 m.	11-52 m.	10-30 m.
12-15 t.	1-22 t.	11-20 m.
1-45 t.	2-16 t.	12-15 t.
2-40 t.	2-51 t.	1-50 t.
3-15 t.	3-46 t.	2-26 t.
4-40 t.	4-15 t.	3-15 t.
4-47 t.	5-16 t.	4-15 t.
5-20 t.	5-37 t.	4-28 t.
6-10 t.	6-46 t.	5-26 t.
6-15 t.	7-22 t.	6-15 t.
7-40 t.	8-16 n.	7-5 t.
7-45 t.	8-22 n.	8-0 n.
9-15 n.	10-22 n.	9-20 n.
10-40 n.	11-16 n.	9-50 n.
10-45 n.	11-52 n.	10-30 n.
12-25 n.	1-15 n.	11-25 n.

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
9-35 m.	10-6 m.	10-30 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-34 t.
1-46 t.	2-17 t.	2-33 t.
3-50 t.	4-21 t.	4-35 t.
7-11 t.	7-42 t.	8-33 n.
9-50 n.	10-21 n.	11-50 n.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
6-30 m.	7-33 m.	5-0 m.
7-25 m.	8-32 m.	6-40 m.
8-50 m.	9-55 m.	7-50 m.
10-37 m.	11-41 m.	9-5 m.
11-21 m.	12-1 t.	11-1 m.
12-44 t.	1-44 t.	1-0 t.
3-3 t.	4-7 t.	3-4 t.
4-37 t.	5-36 t.	4-40 t.
5-25 t.	6-18 t.	5-54 t.
6-15 t.	7-19 t.	6-57 t.
8-50 n.	9-48 n.	7-58 t.
11-0 n.	12-1 n.	9-10 n.
12-30 n.	1-24 n.	10-45 n.

Lisboa-Rocio	Sacavem	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
7-10 m.	7-54 m.	9-40 m.
8-15 m.	8-59 m.	9-40 m.
9-51 m.	10-35 m.	10-30 m.
10-5 m.	11-29 m.	11-30 m.
11-30 m.	12-14 t.	12-30 t.
1-29 t.	2-13 t.	3-30 t.
3-11 t.	3-55 t.	4-39 t.
4-45 t.	5-29 t.	5-23 t.
5-40 t.	6-24 t.	6-29 t.
6-42 t.	7-26 t.	7-51 t.
8-5 n.	8-49 n.	7-55 t.
9-42 n.	10-25 n.	9-27 n.
		11-5 n.

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

Lisboa-Rocio	V. Franca	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
4-30 t.	5-32 t.	5-27 m.
4-35 t.	5-39 t.	5-27 m.
6-5 t.	7-26 t.	7-53 t.
12-30 n.	1-53 n.	9-23 n.

Lisboa-Rocio	Setil	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
6-50 m.	8-24 m.	7-16 m.
		9-15 m.

Setil	Vendas Novas	Setil
Partida	Chegada	Partida
4-50 m.	8-11 m.	4-5 m.
8-32 m.	10-31 m.	11-15 m.
3-50 t.	7-5 t.	7-36 t.

—	Entroncamento	Lisboa-R.
		10-0 m.
		12-57 t.

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

Figueira	Porto	Figueira
Partida	Chegada	Partida
7-30 m.	1-43 t.	9-50 m.
		3-29 t.

Aveiro	Porto	Aveiro
Partida	Chegada	Partida
3-54 m.	6-33 m.	5-46 t.
		8-21 n.

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

Esmoriz	Porto	Esmoriz
Partida	Chegada	Partida
4-48 m.	6-0 m.	3-15 t.
		4-20 t.

Espinho	Porto	Espinho
Partida	Chegada	Partida
9-34 m.	10-34 m.	8-10 m.
10-50 m.	11-50 m.	9-20 m.
1-15 t.	2-15 t.	11-5 m.
3-55 t.	4-55 t.	1-31 t.
9-30 n.	10-33 n.	7-35 t.

Coimbra	Lousã	Coimbra
Partida	Chegada	Partida
5-0 m.	6-27 m.	7-30 m.
11-30 m.	12-57 t.	3-0 t.

Coimbra	Figueira	Coimbra
Partida	Chegada	Partida
7-30 m.	9-13 m.	6-10 m.
6-54 t.	7-44 t.	11-10 m.
		10-15 n.

Lisboa-Rocio	Badajoz	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
10-40 m.	7-20 t.	6-5 t.
7-35 t.	6-52 m.	8-15 m.

Lisboa-R.	Valencia	Alcantara	Lisboa-R.
Partida	Chegada	Partida	Chegada
10-40 m.	6-40 t.	6-0 m.	11-46 m.
7-25 t.	12-50 n.	8-40 m.	4-58 t.
		6-35 t.	6-27 m.

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

Lisboa-Rocio	Caldas Rainha	Alfarellos
Partida	Chegada	Partida
12-15 t.	4-55 t.	12-0 t.
		5-36 t.

Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R
Partida	Chegada	Partida
7-10 m.	2-1 t.	5-5 m.
5-55 t.	3-21 m.	5-30 t.
		7-44 t.

Alfarellos	Figueira	Alfarellos
Partida	Chegada	Partida
5-0 m.	6-10 m.	10-5 m.
11-25 m.	12-19 t.	6-48 t.
7-56 t.	8-35 n.	7-44 t.
8-17 n.	9-24 n.	12-25 n.
3-45 n.	4-22 m.	—

Amieira	Figueira	Amieira
Partida	Chegada	Partida
3-0 m.	3-24 m.	2-45 n.
1-40 t.	2-4 t.	5-5 m.
4-36 t.	5-11 t.	12-50 t.
6-20 t.	6-41 t.	4-8 t.
		5-30 t.

BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira
Partida	Chegada	Partida
7-50 m.	9-23 m.	5-15 m.
1-51 t.	3-35 t.	10-31 m.
7-5 t.	8-55 n.	4-25 t.

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

Pampilhosa	V. Formoso	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
5-10 m.	1-45 t.	9-25 m.
9-50 m.	4-0 t.	1-50 t.
1-35 t.	7-2 t.	4-13 t.

SUL E SUESTE

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

Lisboa	Setubal	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	9-28 m.	8-5 m.
10-50 m.	12-40 t.	10-15 m.
1-55 t.	3-16 t.	2-5 t.
3-25 t.	5-2 t.	4-0 t.
4-50 t.	6-27 t.	8-21 n.

Pinhal Novo	Setubal	Pinhal Novo
Partida	Chegada	Partida
8-45 n.	9-7 n.	5-29 t.
		5-51 t.

Lisboa	Evora	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	10-50 m.	3-10 t.
		9-53 n.

Casa Branca	Evora	Casa Branca
Partida	Chegada	Partida
6-30 t.	7-17 t.	7-37 t.
		8-15 n.

Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	3-21 t.	5-55 m.
4-50 t.	11-53 n.	11-33 n.

Lisboa	Moura	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	3-48 t.	5-20 m.
4-50 t.	3-34 m.	8-5 n.

Lisboa	Villa Real	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	11-42 n.	5-0 m.
8-0 m.	4-46 t.	6-10 m.
4-50 t.	5-51 m.	—

Lisboa	Portimão	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	9-26 n.	1-45 m.
8-0 m.	6-40 t.	6-10 m.
4-50 t.	3-55 m.	—

Tunes	Portimão	Tunes
Partida	Chegada	Partida
9-23 m.	10-30 m.	9-50 n.
		10-57 n.

Portimão	Villa Real	Portimão
Partida	Chegada	Partida
6-20 m.	12-15 t.	1-10 t.
		7-5 t.

Faro	Villa Real	Faro
Partida	Chegada	Partida
6-32 m.	9-0 m.	9-28 m.
3-48 t.	6-14 t.	6-31 t.

MINHO E DOURO

Porto	Famalicão	Porto
Partida	Chegada	Partida
5-40 t.	3-47 t.	4-38 m.
9-25 n.	6-59 n.	4-3 t.
		7-26 t.

Porto	Braga	Porto
Partida	Chegada	Partida
4-45 m.	7-26 m.	6-2 m.
8-3 m.	10-34 m.	8-1 m.
9-35 m.	12-9 t.	11-0 m.
12-10 t.	1-36 t.	11-0 m.
4-10 t.	6-6 t.	4-47 t.
5-40 t.	8-51 n.	7-27 t.

Nine	Braga	Nine
Partida	Chegada	Partida
8-33 m.	9-2 m.	9-20 m.
11-38 m.	12-9 t.	12-50 t.
		1-19 t.

Porto	Vianna	Porto
Partida	Chegada	Partida
4-45 m.	8-36 m.	7-8 m.
4-10 t.	6-40 t.	6-20 t.

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

Vianna	Valença	Vianna
Partida	Chegada	Partida
7-15 m.	9-45 m.	4-55 m.
2-36 t.	5-20 t.	8-0 m.
6-16 t.	8-15 n.	4-4 t.

Porto	Penafiel	Porto
Partida	Chegada	Partida
4-30 t.	6-11 t.	5-15 m.
9-25 n.	11-10 n.	7-19 t.

Porto	Marco	Porto
-------	-------	-------



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 include-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.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.^o
 { No Porto: — Tait & Rumsey — R. dos Ingleses, 23, 1.^o

Vapores a sair do porto de Lisboa

	Africa Occidental , vap. portuguez Ca-zengo . Sairá a 7 de abril. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1. ^o		Londres (via Havre), vapor inglez Lusitania . Espera-se a 2 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o
	Africa Oriental , vapor portuguez Africa . Sairá a 1 de abril. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1. ^o		Maçeira , Pará e Manaus, vapor inglez Am-brose . Sairá a 7 de abril. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Travessa da Ribeira Nova, 26, 1. ^o
	Africa Oriental (via Suez), vapor allemão Konig . Sairá a 8 de abril. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2. ^o		Madeira , Pará e Manaus, vap. inglez Clement . Sairá a 17 de abril. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Travessa da Ribeira Nova, 26, 1. ^o
	Bahia, Rio de Janeiro e Santos , vapor allemão Cordoba . Sairá a 5 de abril. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2. ^o		Madeira , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez Aragon . Sairá a 8 de abril. Agentes, James Rawes & C. ^a , Rua de El-Rei, 31, 1. ^o
	Barcelona , Cette e Marselha, vapor francez Saint Barthélemy n.º 6. Sairá a 15 de abril. Agentes Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão Rio Grande . Sairá a 11 de abril. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o
	Bordeos , vapor francez Amazone . Sairá a 3 de abril. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1. ^o		Paranaguá , Desterro e Rio Grande do Sul, vapor allemão Louise . Sairá a 13 de abril. Agentes Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o
	Buenos Aires (directo), vap. allem. Cap Vilano . Sairá a 7 de abril. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2. ^o		Pernambuco , Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão Asuncion . Sairá a 10 de abril. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2. ^o
	Cabo Verde e Guiné , vapor portug. Guiné n.º 6. Sairá a 14 de abril. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1. ^o		Port-Vendres , Cette e Marselha, vapor francez Saint Barnabé n.º 5. Sairá a 2 de abril. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o
	Cherburgo , Southampton e Londres, vapor ingl. Araguaya . Espera-se a 10 de abril. Agentes, James Rawes & C. ^a , Rua de El-Rei, 31, 1. ^o		S. Miguel , Terceira, Graciosa (St. Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal, Flores e Corvo, vapor portuguez Funchal . Sairá a 5 de abril. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2. ^o
	Dakar , Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez Chili . Sairá a 1 de abril. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1. ^o		S. Vicente , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez Nile . Sairá a 2 de abril. Agentes, James Rawes & C. ^a , Rua de El-Rei, 31, 1. ^o
	Dakar , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez Magellan . Sairá a 15 de abril. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1. ^o		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. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o
	Hamburgo , vapor allemão San Nicolas . Sairá a 3 de abril. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o		S. Vicente , Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vap. inglez Orianna . Sairá a 17 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o
	Havre e Hamburgo vap. allemão Rio Pardo . Sairá a 2 de abril. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		Vigo , Corunha e Liverpool, vap. ingl. Orissa . Sairá a 2 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o
	Iquitos , vapor inglez Javary . Sairá a 2 de abril. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Travessa da Ribeira Nova, 26, 1. ^o		Vigo , Cherburgo e Liverpool, vapor inglez Lanfranc . Sairá a 8 de abril. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Travessa da Ribeira Nova, 26, 1. ^o
	Liverpool , vapor inglez Minho . Sairá a 3 de abril. Agentes, Mascarenhas & C. ^a , Travessa do Corpo Santo, 10, 1. ^o		



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Linhas 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

Minimo de percurso a taxar: 60 kilometros ou pagando como tal

CONDIÇÕES

1.ª As taxas kilometricas serão applicadas nos percursos que abranjam linhas de concessão differente, á somma das distancias de applicação.

2.ª Nos preços d'esta tarifa não estão comprehendidas as despesas accessorias que serão cobradas em conformidade com a respectiva tarifa.

3.ª Os remetentes 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.ª 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.ª 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.ª A Companhia só responde pelos accidentes que se produzam por culpa sua ou do seu pessoal. Pelas avarias ou damnos que possam occorrer pela natureza especial d'estes transportes, ou por causa de força maior, declina o caminho de ferro toda e qualquer responsabilidade.

7.ª A carga maxima de cada wagon será de

6 cavallos ou muares.

8 jumentos.

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

8 cavallos ou muares.

10 jumentos.

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

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

9.ª Cada expedição poderá ser acompanhada de um ou mais conductores ou tratadores, que pagarão a respectiva passagem pela 3.ª 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 circumstancia 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.ª A Companhia não é obrigada a effectuar estes transportes pelos comboios correios, directos, expressos, rapidos ou tramways.

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

Lisboa, 21 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.^a — A unidade a contar por kilometro é a determinada na tarifa que fôr applicada.
- 2.^a — As despesas accessorias não estão incluídas nos preços a seguir.
- 3.^a — Os minimos de percurso a taxar e de cobrança serão os da tarifa applicada.

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

TARIFAS ESPECIAES INTERNAS DE GRANDE VELOCIDADE

Tabella de preços F

Base 100 réis por wagon e kilometro

OBSERVAÇÕES

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

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

Art. 2.º — Vinhos engarrafados, fructas, aguas em garrações ou garrafas e palha:

Até 50 kilos.....	450 réis
„ 60 „	460 „
„ 70 „	470 „
„ 80 „	480 „
„ 90 „	490 „
„ 100 „	200 „
Cada 10 „ a mais.....	8 „

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

Até 50 kilos.....	400 réis
„ 60 „	410 „
„ 70 „	420 „
„ 80 „	430 „
„ 90 „	440 „
„ 100 „	450 „
Cada 10 „ a mais.....	7 „

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 1:000 kilogrammas e dos de dimensões superiores a 4^m,50 de comprimento e a 1^m,40 de largura e bem assim as remessas do Despacho Central para a estação de Cintra ou vice-versa.

Condições

1.ª — 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.ª — 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 também poderá transportar, no dia seguinte áquelle em que lhe forem entregues, as remessas de peso superior a 2:000 kilogrammas.

3.^a — 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 remetente não queira n'este caso satisfazer-lhe previamente a respectiva importancia ou prestar garantia, que a Companhia Cintra ao Oceano acceite como idonea e sufficiente.

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

5.^a — A camionagem, quer as remessas sejam em portos 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 alíneas B) e C) porque, n'este caso, será paga directamente á Companhia Cintra ao Oceano ou aos seus representantes.

6.^a — As importancias dos portos 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.^a — As remessas consignadas ao Despacho Central, que não forem retiradas no praso 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.^a — 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 portos pagos ou de portos a pagar.

9.^a — No Despacho Central estará sempre á disposição do publico um livro em que poderão ser feitas quaesquer reclamações contra o serviço do mesmo despacho. Estas reclamações poderão também ser enviadas directamente ao Engenheiro Chefe dos Serviços Commerciaes da Companhia Real, estação de Santa Apollonia.

10.^a — Em tudo o que não seja contrario ao que a presente tarifa estipula serão os transportes de que ella trata regulados pelas disposições legais 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