

ordinaria; que a mercadoria para o norte poderá seguir por Setil.

Estas considerações levaram o Governo a classificar o ramal, depois do inquerito feito nos termos do decreto de 6 de outubro de 1898 e com o voto favoravel dos Conselhos Superior de Obras Publicas e de Administração dos caminhos de ferro do Estado, classificação que se fez por decreto de 4 do corrente.

Quanto á construcção com os recursos proprios das linhas do Estado, previstos na lei de 14 de julho de 1899, encontrava o obice de se juntar mais um troço aos que estão auctorizados, quando para estes não ha ainda os recursos necessarios.

Convencida a Camara Municipal da productividade do ramal, não foi dificil decidi-la a pedir auctorização legislativa para levantar por emprestimo a quantia necessaria, que seria posta á disposição da Administração dos caminhos de ferro do Estado. Esta construiria e exploraria o ramal, que ficaria fazendo parte integrante das linhas do Estado, entregando ao estabelecimento de crédito que fizesse o emprestimo o rendimento bruto do ramal para pagamento do juro e da amortização em prazo não superior a 30 annos com facultade de antecipação. A Camara consignaria como garantia suplementar, perfeitamente desnecessaria aliás, o imposto camarario sobre o vinho, cuja importancia annual orça por 3:700\$000 réis.

Por esta combinação a Camara tomava sobre si o compromisso do capital, e o Estado auxiliava a construcção, não deduzindo do rendimento a despesa de exploração, compensada sobejamente pelo aumento nas linhas actuaes.

Mais tarde seria facil acrescentar aos 10 kilometros do ramal os 4, facillimos, que vão até Alcochete.

Foi aceito o alvitre pelos interessados e nesse sentido ia ser apresentada num d'estes dias a representação da Camara e uma proposta de lei firmada pelos srs. Conde de Paçô-Vieira, conselheiro Mereira Junior, Gomes Netto e Andrade.

O Governo estava disposto a facilitar a sua discussão e os srs. José Maria dos Santos e Mello e Sousa interessavam-se pelo deferimento do pedido da Camara.

Infelizmente o encerramento inesperado da sessão veiu demorar essa apresentação.

Espero porém que tão util empreendimento, que só traz vantagens economicas sem o minimo encargo, se venha a realizar em futuro proximo.

E' de notar que esse ramal faz parte do troço do Pinhal Novo aos Grillos, ligação das linhas do Sul e Sueste com a de leste, prevista como a mais racional nas proximidades de Lisboa.

II

Semelhante, embora menos favoravel, é o caso do ramal de Montemor.

Quando se estudou a linha do sul, os habitantes d'aquelle importante villa alemtejana empenharam-se por que lhe passasse longe para não estragar as fazendas.

Essa extravagante diligencia, junta ás dificuldades da passagem da serra e ás offertas, não cumpridas, da Junta Geral de Beja do terreno para a linha dentro do districto determinaram a escolha do traçado por Casa Branca, longe de Montemor e ficando Evora em ramal.

Quando foi o inquerito de 1898, os montemorenses pediram uma linha que fosse da sua estação por Mora, a Ponte de Sôr, pretenção que não foi attendida por ser julgada preferivel a linha de Evora a Ponte de Sôr por Mora.

Ultimamente insistiram pela construcção, pelo Estado, de um ramal entre a villa e a estação. Não era de receber o pedido, cujo deferimento imporia ao Estado um encargo, mais bem cabido em relação a linhas de maior valor, mais necessarias e que estão já previstas na lei.

O movimento da estação foi em 1905 de 17.261 passageiros, e 9.017 toneladas de grande e pequena velocidade, parte das quaes veem da regiao do concelho ao sul da linha.

Tendo em conta o desenvolvimento do trafego devido ás maiores facilidades de comunicação, poder-se-hia computar o trafego provavel do ramal em 24.000 passa-

geiros e 8.500 toneladas de mercadorias de grande e pequena velocidade, que pela tarifa média dariam rendimento inferior a 400\$000 réis por kilometro. Aplicando tarifas mais altas, poderia o rendimento exceder 750\$000 réis.

Um reconhecimento feito mostrou que o custo do ramal, com 13 kilometros d'extensão, seria de 170:000\$000 réis ou 13:070\$000 por kilometro, quantia que exigiria a annuidade de cerca de 850\$000 para uma amortização em 30 annos.

Se a camara municipal levantasse um emprestimo d'aquelle importancia para entregar ao Estado e construir este o ramal, destinando o rendimento bruto á amortização e entrando a Camara com o necessário para completar a annuidade, sistema identico ao alvitrado para Aldegallega, tornar-se-hia possivel o empreendimento.

A camara resolveu recorrer a esse processo e declarou ao Governo estar pronta a contrair o emprestimo, logo que o ramal esteja classificado e haja auctorização legislativa para o emprestimo. O Estado obterá do augmento do trafego, por modesto que seja, na linha do sul o necessário para a exploração. E' pois acceitável esta forma de cooperação, que poderá porventura ser aplicavel a outros casos analogos.

J. Fernando de Souza.

Os edificios de Lisboa

I

Tão pouco afeitos andamos a vér erigir na nossa cidade predios que sobresáiam pelas suas belezas architectonicas, pelo arrojo da sua construcção, pela sua grandeza ou pela sua riqueza, que a nossa camara municipal julgou dever consignar nas actas, onde se condensa e fica archivado para a admiracão de vindouros o que ha de mais notavel para os fastos da cidade, o seu aplauso e a sua satisfação por terem surgido de sob os andaimes uns novos edificios que chamam a vista do transeunte e quebram as linhas habituaes das construcções da capital.

Não nos parece que haja motivo para tanto, mas também não queremos formular estranhezas ao procedimento dos nossos edis, que se hão de entreter com alguma cousa nas sessões, unicos actos em que pôdem pôr em evidencia os seus dotes, pois que, no regimen actual, nem vereadores são, com pelouros que administrarem, antes membros d'um pequeno parlamento para approvação de nomes de ruas, de contas e de actos que o poder tutellar não repudie.

A proposta do voto de congratulação é mesmo o symptom de que se sente a necessidade de dotar a capital com edificios que saíam da banalidade chata e reles que é a norma geral adoptada pelo gosto prevertido dos proprietarios, pela gananciosa exploração do capital que quer rendas, pela criminosa ignorancia dos mestres d'obras que se fazem architectos, e pela indifferença injustificada da propria camara que aprova projectos monstruosos, com verdadeiros attentados ao bom gosto e á esthetic da cidade.

Nas cousas d'arte como nas de hygiene, não deve ser licito a qualquer fazer no seu terreno o que lhe aprouver. Assim como uma estrumeira inter-urbana se não consente porque infectaria a vizinhança, uma construcção anti-esthetic, corrompe o meio, avulta o sentimento da arte, prejudica afinal toda a população, moral e até materialmente.

Agora, aqui e além, vão aparecendo pequenas manchas luminosas, tocadas de arte, construcções modernas, nem sempre felizes talvez, mas em que se traduz o pensamento de protestar contra as gaiolas multi-perfuradas, com andares sobrepostos, compartimentos á direita e á esquerda, e o unico luxo d'um guarda-portão com tubos acusticos.

Vão surgindo casas sem cantarias fingidas, embora a sua ornamentação pouco phantasista, obrigada ao *little motive* de carrancas de leão, se mostre ainda indecisa, procurando mais a originalidade e a surpreza das linhas

do que a elegancia, a harmonia e a adaptação ao fim, por forma que o banco não pareça egreja, o theatro não finja de palacete, a casa não lembre o fortim ou aringa, ou fabrica, ou estação ferroviaria.

Com isso ganha sempre a cidade e os seus habitantes, que estão fugindo das casas da baixa com as suas escadas communs infectas e que nos bairros novos vão muitas vezes encontrar essas atrozes cooperativas de microbios, as casas de muitos inquilinos que se contaminam reciprocamente envenenando e corrompendo o ar uns aos outros, todos ligados pelo grosso intestino do cano da pia.

A camara exprimindo a sua satisfação pelas reconstruções de dois predios recentes, quiz a nosso ver accentuar quanto reconhece ser necessaria em Lisboa uma orientação nova na arte de construir e porventura nos regulamentos internos relativos à aprovação dos projectos para novas obras.

Carrecem elles d'uma transformação radical. Em primeiro lugar não devia ser permittido que os projectos de edificios nas avenidas e ruas principaes designadas em posturas municipaes, podesse ser redigidos por pessoas não idoneas. Ninguem dirá que possue a idoneidade precisa qualquer mestre d'obras diplomado por um exame sumário feito perante a camara; e são elles que actualmente apresentam e assignam quaequer projectos feitos pelo primeiro desenhador a quem os encommendam por preços minimos.

Não devia dar-se execução tambem a qualquer projecto, embora assignado por architecto ou engenheiro, sem que uma comissão especial de carácter permanente e com responsabilidade moral portanto perante a cidade, concedesse a sua aprovação ao projecto ou consultasse favoravelmente sob a sua aprovação, por não ir, a construcção que se pretendia, contra o bom gosto e prejudicar a belleza da rua ou praça a que se destinava.

Assim como são impostas regras severas relativamente ao pé direito dos compartimentos e aos canos dos dejecções, podem fazer-se exigencias com relação ao aspecto geral e à fachada que não interessa apenas ao proprietário e aos seus inquilinos, mas a toda a cidade.

Essencial se torna tambem que se attenda devidamente aos perigos d'incendio e se imponham precauções e cuidados especiaes para obtemperar quanto possível a desastres, como o que ainda ha poucos dias arrepiou dolorosamente os nervos de todos os habitantes da cidade.

Nesses casarões de 4 e mais andares servidos por uma unica escada de madeira, um sinistro d'incendio pôde ser uma catastrophe.

A experiecia prova penosamente que é bom não confiar em absoluto no serviço dos bombeiros, na companhia das aguas, e na descripção dos agentes da polícia.

O commando do corpo de bombeiros é ouvido já sobre os projectos, mas o assunto não está bem regulado e era de toda a vantagem estabelecer desde já disposições não só para os novos predios, mas para os antigos para evitar desastres como o do dia 10.

O ministerio das obras publicas exigindo tambem o exame dos projectos para os considerar sob o ponto de vista da salubridade, dentro das imposições d'un regulamento pouco elastico, formou um empecilho de utilidade contestavel e tem originado ultimamente a vulgarização das detestaveis mansardas pelas quaes os proprietários fogem á exigencia, nem sempre rasoavel, das casas com altura limitada em função da largura das ruas.

Tudo isto leva a considerar como indispensavel uma modificação radical nas disposições e práticas seguidas pela repratição technica da camara municipal no que toca a aprovação de projectos para edificações junto das vias publicas. É essencial um regulamento que evite o arbitrio da camara ou dos municipes, mas um regulamento em que se attenda á higiene, á segurança dos moradores e dos operarios que constroem os predios, ás eventualidades de desastres e sinistros de fogo, e tambem á esthetic da rua ou praça, mórtemente nas principaes arterias e centros.

Assim como se não admite a advogar nos tribunais quem não tem carta de advogado, e a receber remedios nas boticas quem não tem carta de medico ou cirurgião, não deve admittir-se a assignar projectos para obras im-

portantes e em logares anticipadamente marcados, quem não fôr architecto, engenheiro ou conductor diplomado.

Só com um conjunto de medidas d'esta natureza se consegue pôr um dique á invasão da casaria de cartonagem, que afeia a nossa cidade como as bexigas afeiam um lindo rosto de mulher.

A camara que possue vastos terrenos e constroe constantemente bairros novos, podia impôr tambem preceitos especiaes ás construções a erigir nas ruas que escochesse, embora diminuisse no preço por que vende os mesmos terrenos.

A custa d'un pequeno prejuizo fomentaria a criação d'uma verdadeira escola prática de architectura que havia de impôr-se e ensinar pelo exemplo.

O municipio pôde fazer muito mais do que consignar votos de louvor pelos predios bellos; impedir que se construam os que o não são.

Ao governo, pelo seu lado, compete igualmente uma acção directa, importante a que nos referiremos noutra occasião para não alongarmos demasiadamente agora estas considerações.

Não terminaremos porém sem accentuar, á guiza de conclusão :

1.º Que se torna indispensavel fazer o regulamento das novas edificações em Lisboa e crear uma entidade que consulte sobre o aspecto architectonico dos predios a construir em determinadas avenidas e praças;

2.º Que não devem ser aprovados os projectos de predios nem permittir-se que sejam habitados predios em que se não tenham tomado rasoaveis disposições e precauções para o salvamento de pessoas em casos de sinistros de fogo;

3.º Que não devem admittir-se projectos de edificios, para determinadas avenidas e praças, que não sejam assignados por architectos, engenheiros ou conductores diplomados;

4.º Que deve ser modificado o regulamento do ministerio das obras publicas sobre construções urbanas.

5.º Que a camara municipal deve destinar uma avenida para a construção de palacios e predios de grandeza architectonica, como já lhe foi proposto pelo seu vereador engenheiro Claro da Rica.

O. S.

Nota. — Depois de escrito este artigo soubemos que a benemerita Sociedade Propaganda de Portugal promove o decretamento d'uma lei creando um conselho de esthetica junto das camaras municipaes de Lisboa e Porto, funcionando tambem o primeiro junto ás de Cascaes e Cintra e o segundo junto ás de Espinho, Gaia e Bouças.

A resolução da comissão competente d'aquella sociedade, dá ás conclusões acima expostas a auctoridade que lhes faltava.

O. S.

PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio
e Industria

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição de Obras Publicas

Eu El-Rei faço saber aos que este meu alvará virem que, tendo-me pedido a Companhia Carris de ferro de Lisboa, em seu requerimento de 14 de agosto de 1906, licença para a linha electrica que está em exploração até o Dafundo, ser prolongada no troço da estrada real n.º 67, Lisboa a Cascaes, compreendido entre Dafundo e Paço de Arcos : hei por bem, conformando-me com os parceres do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas e da Procuradoria Geral da Corôa e Fazenda, conceder á referida companhia a licença que solicitou com as clausulas e condições com que está sendo explorada a linha até o Dafundo, modificadas em harmonia com a maior extensão da linha e juntando-se mais as seguintes :

1.º A licença poderá ser retirada sem indemnização alguma á companhia, quando por utilidade publica o Governo o entender

conveniente, devendo nesse caso ser levantada a linha pelo concessionário, que repará a estrada no seu estado ordinario;

2.º Esta licença será dada pelo tempo que durar a actual concessão, relativa á linha até o Dafundo feita pela Camara Municipal e pelo Estado;

3.º A companhia concessionaria fica sujeita a todos os regulamentos em vigor e que de futuro se publicarem na parte que forem applicaveis ao uso da presente licença e em especial á organização dos serviços dos telegraphos, correios e fiscalização de industrias electricas, aprovada por decreto de 24 de dezembro de 1901, e ao regulamento de concessões, estabelecimento e exploração de industrias electricas aprovado por decreto de 28 de fevereiro de 1903;

4.º A companhia pagará ao Estado o imposto de transito, calculado segundo as leis em vigor ou ajustado por avença, se este processo for julgado mais conveniente.

Pelo que mando a todas as auctoridades e mais pessoas a quem o conhecimento d'este meu alvará competir, que o cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nelle se contém.

Não pagou direitos de mercê por os não dever.

E, por firmeza do que dito é, este vae por mim assignado e sellado com o sello das armas reaes e o de verba.

Dado no Paço, aos 22 de fevereiro de 1907.—EL-REI.—José Malheiro Reymão.

Direcção Geral do Commercio e Industria Repartição do Commercio

Eu El-Rei faço saber aos que este meu alvará virem que, atendendo ao que me foi representado pela Companhia Nacional de Caminhos de ferro pedindo a minha approvação para os novos estatutos por que pretende reger-se em substituição d'aquelles por que se tem regido, aprovados por alvará de 27 de junho de 1903.

Visto parecer da Procuradoria Geral da Corôa e Fazenda:

Hei por bem aprovar os referidos estatutos, que constam de seis titulos e trinta e oito artigos, foram reduzidos a escritura publica em 28 de janeiro d'este anno nos termos do Código Commercial vigente, e baixam com este alvará assinados pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, com a expressa clausula de que a referida companhia os fará publicar e registar no termos do Código Commercial e de que esta minha approvação lhe será retirada se os não cumprir fielmente ou deixar de remetter annualmente ao Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria o relatorio e contas da sua gerencia.

Pelo que mando a todos os tribunaes, auctoridades e mais pessoas a quem o conhecimento d'este meu alvará competir que o cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nelle se contém.

Pagou de direitos de mercê e impostos addicionaes na Recebedoria da Receita Eventual de Lisboa a quantia de 17\$686 réis, como consta de um conhecimento passado pela mesma recebedoria em 21 do corrente mez sob n.º 2.487.

Pagou de emolumentos e impostos addicionaes na mesma recebedoria a quantia de 12\$047 réis, verba n.º 636 da mesma data.

Pagou de imposto de sello e de imposto addicional ao mesmo na referida recebedoria a quantia de 10\$230 réis, verba n.º 1.108 da referida data.

E, por firmeza do que dito é, este vae por mim assignado e sellado com o sello das armas reaes. Dado no Paço, aos 28 de fevereiro de 1907.—EL-REI.—José Malheiro Reymão.—(Lugar do sello das armas reaes).

Repartição dos Caminhos de Ferro

Tendo a Companhia Nacional de Caminhos de ferro, concessionaria da linha ferrea de Santa Comba Dão a Vizeu, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro d'esta linha relativa ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1906; ha Sua Majestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 24 de janeiro findo, e ouvida a commissão revisora de contas, aprovar a referida liquidação e ordenar que á mencionada companhia seja paga, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, a quantia de 22:887\$926 réis, como liquidação da garantia de juro do primeiro semestre do anno económico de 1906-1907.

Paço, em 22 de fevereiro de 1907.—José Malheiro Reymão.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a conta de liquidação de garantia de juro da linha ferrea de Foz-Tua a Mirandella, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de ferro, concessionaria da referida linha, e referente ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1906 (1.º semestre do anno económico de 1906-1907); ha por bem, conformando-se com o parecer de 24 de janeiro findo do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, e tendo ouvido a commissão revisora de contas, aprovar

a mencionada liquidação e determinar que á referida companhia seja paga, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, a quantia de 12:235\$908 réis, importancia liquidação da citada garantia.

Paço, em 22 de fevereiro de 1907.—José Malheiro Reymão

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a conta da liquidação de garantia de juros da linha ferrea de Mirandella a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de ferro, concessionaria da referida linha, referente ao primeiro semestre do anno económico de 1906-1907 (periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1906); ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 7 do corrente, e ouvida a commissão revisora de contas, determinar que á mencionada companhia seja paga pelo fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, em harmonia com o disposto no respectivo contrato de concessão, aprovado por carta de lei de 24 de maio de 1902, a quantia de 31:119\$541 réis, como garantia de juro liquidação no supracitado semestre relativamente aos troços da mesma linha abertos á exploração nesse periodo, devendo esta liquidação ser considerada provisoria até se proceder á medição rigorosa da linha.

Paço, em 22 de fevereiro de 1907.—José Malheiro Reymão.

Sua Majestade El-Rei, a quem foram presentes os requerimentos de 27 de setembro de 1906 e 31 de janeiro ultimo de Charles Wall e Franck Wall, pedindo lhes seja prorrogado o prazo fixado na portaria de 1 de outubro de 1905 para a apresentação dos projectos e começo de construcção das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monsão e Vianna a Ponte da Barca, de que são concessionários em virtude da transferencia effectuada por portaria de 28 de fevereiro de 1906 obrigando-se a elevar a 50:000\$000 réis o respectivo deposito de garantia; ha por bem, conformando-se com o parecer da Procuradoria Geral da Corôa e Fazenda de 11 de dezembro de 1906, prorrogar até 31 de dezembro do corrente anno o prazo para apresentação dos projectos definitivos dos troços das linhas concedidas com excepção do dos Arcos de Valle de Vez a Monsão, devendo dar-se começo aos trabalhos do lanço approveda da linha de Braga a Monsão até 20 da abril proximo futuro a contarem-se d'essa data os prazos para a conclusão das linhas, fixados no contrato de 27 de setembro de 1904, tornando-se efectivas estas concessões visto haver sido pelos requerentes realizado nessa data o reforço do deposito, que se acha elevado á quantia de 50:000\$000 réis.

Paço, em 31 de janeiro de 1907.—José Malheiro Reymão.

Sua Majestade El-Rei, a quem foram presentes os requerimentos com data de 1 do corrente de Charles Wall e Franck Wall e da firma Canha & Formigal pedindo que os primeiros sejam autorizados a transferir para os segundos a concessão das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monsão e Vianna a Ponte da Barca bem como o respectivo deposito de garantia de 50:000\$000 réis, nos termos do contrato de 27 de setembro de 1904 e da portaria de 28 de fevereiro de 1906;

Considerando que a disposição expressa do artigo 70.º do referido contrato facilita a transferencia requerida, com prévia autorização do Governo;

Considerando ser de incontestável interesse publico a mais cabal realização do disposto no artigo 66.º do mesmo contrato pela transferencia da concessão para uma empresa portugueza;

Considerando que o facto da transferencia para firma idonea não altera os direitos e obrigações inherentes á concessão, nem faz assumir ao Governo responsabilidade por quaisquer encargos ou compromissos que porventura hajam sido contraídos sem sua intervenção pelos anteriores concessionarios;

Visto a informação da Administração dos Caminhos de ferro do Estado de 4 do corrente:

Ha por bem autorizar a transferencia requerida de Charles Wall e Franck Wall para a firma Canha & Formigal, nos precisos termos do contrato de 27 de setembro de 1904 e da portaria de 31 de janeiro ultimo, devendo o respectivo contrato, reduzido a escritura celebrada em forma legal e na qual se transcreva a presente autorização, ser submetido á aprovação do Governo.

Paço em 5 de fevereiro de 1907.—José Malheiro Reymão.

Sua Majestade El-Rei, a quem foram presentes os projectos de ligação da Avenida de S. João com os caminhos de Carviças e Felgueiras, desvio da Canelha da Senhora da Eirinha e desvio da estrada distrital n.º 9, elaborados pela Direcção do Minho e Douro com data de cinco de dezembro do anno proximo passado; ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas com data de 17 de janeiro ultimo, aprovar os referidos projectos e respectivo orçamento na importancia total de 5:140\$500 réis, devendo na sua execução ser tidas em conta as conclusões do referido parecer.

Paço em 7 de fevereiro de 1907.—José Malheiro Reymão.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o processo para a expropriação por utilidade publica de duas parcelas de terreno com os n.^o 40 e 53, necessarias para a execução dos trabalhos de construção do 2.^o lanço do caminho de ferro do Pocinho a Miranda, compreendido entre Moncorvo e Carviães;

Considerando que as divisões da propriedade da parcela n.^o 53 não coincidem com as da planta parcellar do projecto, aprovado por portaria de 15 de abril de 1905, por se achar a mesma parcela englobada com a parcela n.^o 54, que figurava sob o nome de José de Castro, e ainda com 823^{m²}, 18 da parcela n.^o 55 pertencente a António de Azevedo;

Ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, com data de 17 de janeiro ultimo, aprovar como planta cadastral do projecto a planta da referida parcela n.^o 53.

Paço, em 7 de fevereiro de 1907.—José Malheiro Reymão.

Propondo o Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado que, para execução dos trabalhos de construção do segundo lanço do caminho de ferro do Pocinho a Miranda compreendido entre Moncorvo e Carviães, seja declarada a urgencia da expropriação, por utilidade publica das parcelas de terreno n.^o 40 e 53, tendo a primeira a superficie de 4.223 metros quadrados de terreno lavradio, pertencente a D. Lavinia Fernandes Salgado, e a segunda com a superficie de 1.589^{m²}, 18, de terreno lavradio e horta, pertencente ao Dr. Bernardo Doutel de Figueiredo Sarmento, ambas situadas no concelho de Moncorvo, freguesia de Felgar, confrontando a n.^o 40, ao norte com António Manuel Bento, ao sul com Emídio Carneiro Neves, ao nascente com Luiz Bernardo Reino, e ao poente com Benjamim Paulo Cordeiro, e a n.^o 53 ao norte com o caminho publico, ao sul com Augusto de Carvalho, ao nascente com António de Azevedo e ao poente com José Rodrigues;

Considerando que estas expropriações se acham compreendidas nas disposições do artigo 2.^o da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, com data de 17 de janeiro ultimo, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859, a expropriação do mencionado terreno, marcada nas plantas parcelares, que baixam com o presente decreto, assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Públicas, Commercio e Industria.

O mesmo ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 14 de fevereiro de 1907—REI.—José Malheiro Reymão.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto do apeadeiro da Sempre Noiva, situado entre os perfis 465 e 470 do 2.^o lanço da 1.^a secção da linha de Evora a Ponte de Sôr, elaborado pela Direcção do Sul e Gesteira, com data de 18 de dezembro do anno proximo passado: ha por bem conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas com data de 14 do corrente, aprovar o referido projecto e respetivo orçamento, na importancia de 5.220\$000 réis.

Paço, em 28 de fevereiro de 1907.—José Malheiro Reymão.

Secretaria Geral

Termo de confirmação de trespasso para a firma Canha & Formigal da concessão da construção e exploração das linhas ferreas da Braga a Guimarães, de Braga a Monsão e de Vianna a Ponte da Barca.

Aos 4 dias do mes de março do anno de 1907, no Ministerio das Obras Públicas, Commercio e Industria e gabinete do Ministerio, onde vim eu Ernesto Madeira Pinto, do Conselho de Sua Majestade, secretario geral do mesmo Ministerio, ahí se achavam presentes, de uma parte o III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Conselheiro José Malheiro Reymão, Ministro das Obras Públicas, Commercio e Industria, primeiro outorgante em nome do Governo, e de outra parte Guillerme João Carlos Henriques, proprietário, morador na cidade de Lisboa, na Rua da Magdalena n.^o 97, 2.^o andar, outorgante em nome e como procurador que provou ser de Charles Wall e do filho d'este Franck Wall, ambos subditos britânicos, casados, empreiteiros e residentes em Londres, com as procurações e substabelecimento que apresentou e se acham archivados na Administração dos Caminhos de ferro do Estado, segundo outorgante, e José Francisco Canha, casado, negociante, morador em Lisboa, na Avenida Fontes Pereira de Melo n.^o 52-A, outorgando em nome e como socio gerente da firma Canha & Formigal, em nome collectivo, com sede e domicilio em Lisboa, na Praça do Municipio n.^o 4 a 7, como terceiro outorgante.

E por elles foi dito perante mim e as testemunhas adeante declaradas:

Que em virtude da auctorização concedida pelo decreto com força de lei de 2 de maio de 1904 e por contrato celebrado no dia

27 de setembro do mesmo anno, entre o Governo Portuguez e Temple George Blackwood foram adjudicadas a este a construcção e a exploração por noventa e nove annos das linhas ferreas de Braga a Guimarães, de Braga a Monsão e de Vianna a Ponte da Barca, com as obrigações e os direitos que do mesmo contrato constam;

Que nos termos do artigo 70.^o do referido contracto, e com auctorização do Governo, transferiu Temple George Blackwood a concessão das referidas linhas ferreas para Herbert James Whittell Holt, o qual por sua vez, e tambem com auctorização do Governo, a transferiu para Charles Wall e Franck Wall;

Que a pedido de Herbert James Whittell Holt foi auctorizado, por portaria de 1 de outubro de 1905, que os prazos para a conclusão dos estudos e da construcção fossem contados da data do pedido de transferencia da concessão, isto é, de 3 de agosto de 1905;

Que tendo Charles Wall e Franck Wall pedido progação do prazo fixado na portaria de 1 de outubro de 1905 para apresentação dos projectos e começo de construcção das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monsão e Vianna a Ponte da Barca, obrigando-se a elevar a 50.000\$000 réis o respectivo deposito de garantia, foi, por portaria de 31 de janeiro de 1907, prorrogado até 31 de dezembro do mesmo anno o prazo para apresentação dos projectos definitivos dos troços das linhas concedidas, com excepção da dos Arcos de Val de Vez a Monsão, devendo dar-se começo aos trabalhos do lanço approvado da linha de Braga a Monsão até 20 de abril de 1907 e contarem-se d'essa data os prazos para a conclusão das linhas, fixados no contrato de 27 de setembro de 1904.

Que tendo Charles Wall e Franck Wall elevado a 50.000\$000 réis, o deposito de garantia na Caixa Geral dos Depósitos, como consta do competente documento archivado na Administração dos Caminhos de ferro do Estado, requereram auctorização para transferir para a firma Canha & Formigal a concessão da construcção e exploração das referidas linhas ferreas, e que, por portaria de 5 de fevereiro de 1907, foi concedida auctorização para essa transferencia nos precisos termos do contracto de 27 de setembro de 1904 e da portaria de 31 de janeiro de 1907, devendo o respectivo contrato, reduzido a escritura celebrada na forma legal, ser submetido á aprobación do Governo;

Que foi apresentado no Ministerio das Obras Públicas, Commercio e Industria o traslado, que fica archivado na Administração dos Caminhos de ferro do Estado, da escritura lavrada em 4 de fevereiro de 1907 no cartorio do notario Tavares de Carvalho, de Lisboa, pela qual Charles Wall e Franck Wall transferiram para a firma Canha & Formigal a concessão da construcção e exploração das linhas ferreas de que se trata;

Que nestas circunstancias estipulam e aceitam o seguinte:

Artigo 1.^o O Governo autoriza a transferencia ou trespasso para a firma Canha & Formigal da concessão para a construcção e exploração das linhas ferreas a que refere o contrato de 27 de setembro de 1904, nos precisos termos d'esse contrato, com os direitos e obrigações nelle consignadas e com as seguintes clausulas:

1.^a Achando-se declarado no § 5.^o do artigo 57.^o do contrato de 27 de setembro de 1904 que o Governo não se responsabiliza por quaisquer dívidas da empresa, qualquer que seja o modo e titulo por que elles forem contraídas, fica bem entendido que o Governo não assume responsabilidade por quaisquer encargos ou compromissos que hajam sido contraídos pelos anteriores concessionarios;

2.^a Em harmonia com o disposto do artigo 54.^o do contrato de 27 de setembro de 1904, o deposito de 50.000\$000 réis, efectuado para garantia da execução d'esse contrato, só poderá ser levantado quando a empresa tenha feito obras de valor equivalente ao triplo do mesmo deposito;

3.^a O artigo 28.^o do referido contrato deve ser entendido no sentido de que quando o rendimento liquido exceder 5 por cento do capital garantido, metade do excesso pertencerá ao Estado até completo reembolso das garantias de juro, bem como do juro das mesmas na razão de 5 por cento ao anno, conforme foi estatuido na portaria explicativa de 19 de fevereiro de 1907;

4.^a Tendo a portaria de 31 de janeiro de 1907 prorrogado até 31 de dezembro do mesmo anno o prazo para apresentação dos projectos definitivos dos troços das linhas concedidas, com excepção da dos Arcos de Val de Vez a Monsão, devendo dar-se começo aos trabalhos do lanço approvado da linha de Braga a Monsão até 20 de abril de 1907 e contarem-se d'essa data os prazos para conclusão das linhas, fixados no contrato, de 27 de setembro de 1904, fica bem entendido que essa prorrogação em nada alterará o prazo da concessão fixado no artigo 23.^o do referido contrato, nem modifica a data, ahí indicada, de que deve ser contado o mesmo prazo;

5.^a Fica entendido que se, de futuro, o concessionario quiser trespassar a concessão para uma sociedade, deverá esta ser organizada em harmonia com a legislação portugueza e ter estatutos aprovados pelo Governo e sede em Portugal. Em qualquer caso o trespasso só poderá ter lugar com prévia auctorização do Governo.

Art. 2.^o Charles Wall e Franck Wall, representados pelo seu procurador, confirmam e ratificam a transferencia ou trespasso, feito por escritura de 4 de fevereiro de 1907 para a firma Canha & Formigal dos direitos adquiridos e das obrigações contraídas

pelo contrato celebrado em 27 de setembro de 1904 entre o Governo Português e Temple George Blackwood para construção e exploração das linhas ferreas de Braga a Guimarães, de Braga a Monsão e de Vianna a Ponte da Barca; declararam que ficam pertencendo à firma Canha & Formigal os depósitos da importância total de 50.000\$000 réis, efectuados na Caixa Geral dos Depósitos para execução do contrato e os juros respectivos; e demitem-se dos seus direitos à concessão e aos referidos depósitos, que passam definitivamente para a mencionada firma.

Art. 3.º Canha & Formigal, representados pelo socio José Francisco Canha, declararam que, para todos os efeitos legais, aceitam a transferência ou trespasso da concessão para a construção e exploração das linhas ferreas de que trata o contrato de 27 de setembro de 1904, com todos os direitos e obrigações nesse mencionadas, e com as cláusulas indicadas pelo Governo no artigo 4.º do presente contrato.

E nos termos acima exarados deram os outorgantes por feito e concluído o presente termo de contrato de que foram testemunhas o segundo oficial d'este Ministério, Carlos Augusto Elbling e o amanuense Arthur Eduardo Chichorro da Costa, tendo também assistido a este acto o III.º e Ex.º Sr Conde de Paço Vieira, ajudante do procurador geral da Corôa e Fazenda.

E eu, Ernesto Madeira Pinto, do Conselho de Sua Majestade, Secretário Geral do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever, rubriquei e vou subscrever o presente termo de contrato que vão assignar commigo as pessoas nesse mencionadas, depois de a todos ser lido por mim.

Logar das duas estampilhas do imposto do sello na importância total de 1.500 réis, devidamente inutilizadas com a data de 4 de março, e as seguintes assinaturas.—José Malheiro Reymão—Guilherme João Carlos Henriques—Canha & Formigal—Carlos Augusto Elbling—Arthur Eduardo Chichorro da Costa—Ernesto Madeira Pinto.—Fui presente, Conde de Paço-Vieira.

TARIFAS DE TRANSPORTE

N. B. n.º 2 e N. B. n.º 3 da Companhia Real (n.º 13 e 12 da Beira Alta)—São duas tarifas para bilhetes diretos, uma da zona Pampilhosa-Porto para a Figueira e viceversa, via Pampilhosa ou Alfarelhos, outra da zona Pinhel a Villar Formoso para Lisboa via Pampilhosa ou Beira Baixa.

P. n.º 3 de grande velocidade.—Esta tarifa que vai com este número aos nossos assignantes, é substituição da que vigora desde 1 de dezembro de 1898 para o transporte de volumes pequenos. É uma das tarifas mais úteis e mais vulgarmente aplicada no paiz.

A tarifa actual é, em geral, por base kilometrica, o que obriga o expedidor a fazer cálculos para saber o preço e transporte.

A nova, que vigorará desde 1 de maio, fixa preços feitos, o que torna muito mais fácil a sua compreensão.

Nesta são suprimidas as taxas mais reduzidas para volumes de 5 kilos, ficando numa só taxa para quaisquer volumes até 10 kilos, o que até certo ponto nos sobressaltou pensando que a reforma tivesse por fim a elevação das taxas.

A comparação, porém, da tarifa actual com a futura, mostra-nos que não só pela aplicação de preços feitos, a nova tarifa é não só muito mais vantajosa, como que ella é mesmo muito mais económica.

Na actual tarifa não entram as linhas do Sul e Sueste porque não estavam ainda ligadas à rede da Companhia Real; mas supponhamos, para a comparação da maior distância, que essa aplicação já se faz; teríamos que um volume de 5 e outro de 10 kilos, de Villa Real de Santo António para Bragança, custariam hoje:

	5 kilos	10 kilos
Sul e Sueste 379 k.....	150 réis	200 réis
Companhia Real 343 k.....	130 »	180 »
Douro 139 k.....	80 »	100 »
Nacional 135 k.....	80 »	100 »
Despesas accessórias.....	10 »	10 »
Sello.....	20 »	20 »
Total	470 »	610 »
Pela futura tarifa pagar-se-ha.....	300 »	300 »
Diferença a menos.....	170 »	310 »

Os mesmos volumes a distâncias curtas, inferiores a 200 quilómetros; por exemplo, de Covilhã para Braga:

Companhia Real.....	80 réis	100 réis
Beira Alta.....	80 »	100 »
Minho	80 »	100 »
Despesas accessórias.....	10 »	10 »
Sello	20 »	20 »
	270 »	330 »
Preços futuros	260 »	260 »
A menos.....	10 »	70 »

A tarifa é, pois, muito vantajosa.

Para melhor compreensão do público que nem sempre sabe quantas são as administrações diferentes pelas quais tem que seguir o seu volume poderiam as linhas combinadas reduzir a sua tarifa a um quadro que ficaria mais claro.

Como não o fizeram, nós as substituiremos, para facilitar aos nossos leitores o saberem o custo do transporte, dizendo:

Preço de um volume de 10 kilos entre as linhas abaixo indicadas:

Companhia Real

220 Sul e Sueste.		
220 260 Beira Alta.		
260 300 220 Santa Comba-Vizeu.		
220 260 260 Minho e Douro.		
260 300 370 220 Povoa-Famalicão.		
260 300 370 220 260 Guimarães.		
260 300 370 220 260 260 Tua-Bragança.		

Os bilhetes kilometricos em Espanha

A começar no próximo mês de maio, sofre modificação a tarifa especial dos bilhetes kilometricos em Espanha.

As principais modificações consistem em limitar a 12 meses o prazo máximo de validade; em contar o percurso por grupos de 30 quilómetros; em dar nova forma à utilização dos bilhetes de família, autorizando só a validade para duas pessoas aos bilhetes desde 3.200 quilómetros; de três para o de 3.800, de quatro para o de 4.400, e de cinco para os 5.000 ou mais quilómetros.

Melhora as condições para as casas commerciais e industriais, estabelecendo aos bilhetes com applicação collectiva a regalia de poderem ser utilizados entre diferentes procedências e destinos sempre que pessoas compreendidas viajam no mesmo comboio e na mesma direcção.

A propósito do Cincocentenario

Synopse dos Directores da Linha Este e Norte

IX

(Continuação)

E' vulgar a superstição nos agentes ferroviários de que os acidentes se sucedem por séries e à primeira que se dá esperam a sequencia de outros.

Mas se tal aberração moral accomete espíritos pouco cultos, muito mais para extranhar é que preocupe homens ilustrados como infelizmente para elles se encontram muitos que o acaso, muitas vezes, torna em victimas do seu modo de pensar.

Ninguem poderá contestar que D. José de Salamanca não fosse dotado de uma ilustração privilegiada e de uma grande tenacidade em afrontar contrariedades que se lhe opozessem a seus esforços.

Pois este homem de valor superior era dominado pela superstição que lhe não permittia encetar viagens ás terças e sextas-feiras, não admittia treze convivas á sua meza e ao primeiro accidente sucedido nas obras de suas vastas empresas agourava sempre novas catastrophes que lhe preocupavam o espirito.

Ao desmoronamento das asnas de ferro da gare do Caes dos Soldados, ao desabamento da cabrea na jety do Caes do Tojo e submersão da barca *Boydieu* vaticinou elle seguimento de novos desastres.

Felizmente que o director da empresa, D. Eusebio Page e o engenheiro em chefe João Evangelista, não participavam de eguaes preconceitos e nas contrariedades que se lhes opunham encontravam em seus animos fortes a coragem necessaria para as vencer e proseguir no cumprimento de seu arduo dever no trabalho que lhes incumbia.

Aberto á circulação o pequeno troço entre Asseca e Santarem, era esta parte da linha percorrida por comboios continuos, que além do serviço d'exploração auxiliavam por transportes de materiaes o seguimento da construção.

O novo traçado marginal ao Tejo, além de Asseca, foi terrorificamente agourado por eminentes desgraças que o desabamento da trincheira das Veiras arrastando sobre a linha a montanha e edifícios da Porta do Sol, levaria d'impulso ao rio comboios e passageiros, tornando aquella errada directriz em horrivel hecatombe de material e pessoal que ousassem afrontar tão perigosa passagem.

Uma grande parte dos passa geiros que se dirigiam a Santarem apeiavam-se na estação da Ponte d'Asseca e pela estrada real seguiam á então villa e actualmente cidade.

A familia real que pelas dificuldades de visitar Villa Viçosa, só excepcionalmente ali fazia raras apparições, havia por essa occasião seguido de Lisboa pela via alem-tejana, feito uma das suas visitas aos antigos Paços dos Duques de Bragança.

El-Rei D. Pedro V, que com seus irmãos os Infantes D. João, D. Augusto e D. Fernando, depois de alguns dias passados em Villa Viçosa, resolvera regressar a Lisboa por Abrantes determinou vir de Santarem a Lisboa pelo caminho de ferro.

De Abrantes onde por parte da Empresa Salamanca era esperado pelo engenheiro em chefe João Evangelista, seguiu El-Rei, seus augustos irmãos e comitiva oficial pelo Tejo, convidando para tomar logar na galeota o distinto engenheiro que durante a viagem explicou a S. M. as obras em andamento e as projectadas.

João Evangelista quando não era interpelado pelo monarca refastelava-se á prôa do barco e irreverentemente trauteava na desafinação que lhe era peculiar trovas francesas e nacionaes que o austero camarista tomndo como improprias da respeitosa presença d'El-Rei e sua familia quiz fazer cessar ao que El-Rei se oppoz seguindo João Evangelista o seu repertorio musical e gozando os viajantes o panorama encantador que de Abrantes segue rio abaixo pela confluencia do Zezere com o Tejo á Cardiga, Almourol, Tancos e Barquinha até Monte do Trigo, ponto poucos kilômetros além de Santarem mas até onde apenas podia seguir um comboio regular.

El-Rei e sua comitiva chegaram ao local onde deviam tomar o comboio antes d'este ali se achar e á sombra de uma oliveira tomaram como refresco algumas garrafas de cerveja que o engenheiro chefe da secção para ali tinha feito conduzir para atenuar os effeitos de um calor excessivo e que em pleno campo tinham de esperar o comboio que pouco depois apareceu para transportar os régios viajantes.

Em Santarem junto á Estação tinha o director da Empresa mandado levantar uma vasta barraca de campanha sob a qual se havia armado uma meza para serviço de um aprimorado jantar oferecido a S. M. e AA. e régia comitiva e no qual El-Rei D. Pedro V fez tomar parte todo o pessoal superior da Empresa que com os ministros e dignitarios officiaes da localidade participaram do régio banquete.

Findo este seguiram os régios viajantes para Lisboa onde ainda na estação provisoria de Santa Apolonia to-

maram as carroagens seguindo d'ali para o Paço das Necessidades manifestando El-Rei o muito prazer que tinha sentido na agradavel viagem que acabava de concluir.

Mal pensava S. M. e todos que nesta verdadeira festa, que tanto havia regosijado o monarca e os agentes da empresa, que se haviam esmerado em a tornar agradavel aos seus régios hospedes, a amargura que lhes estava prestes e transformando a alegria em dor que enlutou o paiz inteiro, haviam de sofrer as consequencias da calumnia invertendo as intenções que eram só de ser agradavel ao Rei, tão dedicado á realização da obra em que S. M. tanto se empenhava em criminoso regicidio que a todos cordealmente revoltou e contrastou.

Não se passaram muitos dias depois da chegada a Lisboa de S. M. e seus irmãos, e quando a direcção da Empresa agradecia aos seus agentes superiores a colaboração que tinham tomado na régia festa foi que subitamente na capital surgiu o alarme da gravissima enfermidade de que S. M. fôra acometido e que graças á respeitosa sympathy de que justamente gozava o monarca, sobresaltou todo o paiz na mais dolorosa expectativa.

No largo das Necessidades e arredores grupos de populares buscavam com verdadeira anciade noticias do régio enfermo que em breve deixou de existir.

Sucederam-se rapidamente novas fataes enfermidades que faziam receiar que a mesma sorte privasse da vida os Infantes que haviam acompanhado S. M. na sua digressão e dos quaes dois logo em seguida o acompanharam na sepultura.

A surpresa da dolorosa impressão causada na população de Lisboa sucede a explosão do muito que lhe era querida a familia real, e os mais absurdos commentarios davam origem á fatalidade que enlutava o paiz.

Uma das causas originarias da morte do Rei e de seus irmãos foi atribuida a envenenamento propinado aos régios viajantes no jantar dado em Santarem pela Empresa Salamanca que com intuito de iberismo assim fazia desaparecer a monarchia portugueza.

Como sempre acontece aos clamores de saudade pelas victimas associou-se a especulação e nos contrastados sinceros confundiram-se os mal intencionados que á sombra da expansão de dor levavam em mira seus projectos criminosos.

A administração do troço da linha ferrea em exploração alojava-se provisoriamente nas casas da rua de Santa Apolonia que comunicavam interiormente com a estação provisoria. Ali se achava installada a caixa que resguardava as receitas e que, apesar de pouco recheada de fundos, ainda assim incitava a cubica dos que na desordem sempre miram á degradação.

Grupos de numerosos populares reunidos em frente da estação ameaçavam de morte os agentes da Empresa, e de incendiar os edifícios.

O administrador do bairro que era o mesmo que actualmente exerce igual cargo, conselheiro João Pessoa de Amorim dirigiu-se da parte do ministro respectivo ao chefe da exploração para que tomasse as necessarias precauções para evitar as consequencias da indignação popular, ao que aquelle funcionario da Empresa acompanhado de seus chefes de serviço respondeu que desempenhava um serviço publico, e forte na convicção da aggressão caluniosa deixava á responsabilidade da administração publica qualquer consequencia resultante tão injusta violencia.

Nos grupos dos manifestantes foram vistos antigos agentes do serviço ferroviario despedidos por suas inconveniencias e mau porte mas que conhecedores da pouca segurança que ofereciam os edifícios provisórios em que o pessoal superior e serviços de exploração se achavam installados faziam receiar um assalto á caixa e assim sob pretexto de dor nacional poderem satisfazer seus projectos de rapina.

Participado tal estado de situação ao director D. Eusebio Page, ordenou este que a caixa e pessoal superior de exploração recolhesse ao palacio do Calhariz e que os guardas do edificio e da estação ali recolhessem igualmente.

As familias dos agentes que residiam em Santa Apolo-

nia, deviam evacuar as suas habitações, deixando o serviço da linha completamente isolado, a cargo do chefe da estação Jorge Frederico Fike.

D'esta resolução deu conhecimento á administração do Estado protestando contra as consequencias da injusta aggressão.

PARTÉ FINANCIERA

CARTEIRA DE ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Não se tendo verificado a reunião da assembleia geral ordinaria, convocada para hoje, por falta de numero de accionistas, é nova e definitivamente convocada para o dia 29 do corrente, no mesmo local e á mesma hora.

O deposito das acções ao portador poderá effectuar-se até as 3 horas da tarde no dia 17 do corrente.

Lisboa, 12 de abril de 1907.—O Presidente da Assembleia Geral, José Adolpho de Mello e Sousa.

Boletim Commercial e Financeiro

Passada a liquidação do primeiro trimestre do corrente anno, a situação geral dos mercados apresenta-se mais desafogada.

No mercado de Londres o restabelecimento da confiança traduziu-se pela rapida descida do aluguer do dinheiro.

As causas d'esta mudança filiam-se principalmente nas cobranças de coupons no começo d'este mez, nas sommas importantes restituídas ao mercado pelo governo sob a forma de despesas, nas constantes chegadas de ouro e sobretudo no desaparecimento dos receios que se nutriam ácerca da situação de Nova York.

O auxilio prestado pelo thesoure americano á praça de Nova York, engrossando-lhe as disponibilidades, foi verdadeiramente efficaz e contribuiu sem duvida, em boa parte, para desanuviar a situação do mercado monetario de Londres. D'isso é prova a contra-ordem para uma remessa de ouro que estava prestes a seguir de Londres para a America.

A confirmar plenamente as boas disposições do mercado londrino apareceu a noticia da resolução, aliás já esperada, do Banco de Inglaterra, baixando a sua taxa de desconto de 5 para $4\frac{1}{2}$ p. c. O mercado livre já se lhe havia antecipado reduzindo a taxa para baixo de 4 por cento. As letras a seis meses teem mesmo achado tomadores a $3\frac{3}{4}$ por cento. Os empréstimos diarios e a curto prazo teem-se feito respectivamente a $2\frac{3}{4}$ e 3 por cento.

Pelo que respeita ao mercado monetario de Paris é de notar que, apezar da medida de defeza tomada pelo Banco de França com a elevação da sua taxa de desconto, as reservas de ouro d'este estabelecimento continuam a diminuir, dando como consequencia logar ao augmento progressivo da circulação fiduciaria, o que é symptom a bem pouco favoravel.

*
O projecto d'imposto de rendimento, apresentado pelo ministro da fazenda de França ao parlamento continua a ser alvo dos mais violentos ataques.

Ainda ha pouco sofreu esse projecto mais um rude golpe com o voto emitido pela assembleia dos presidentes das camaras de commercio francesas. Essa assembleia em que se achavam representadas 77 camaras de commercio, não hesitou em condennar o imposto projectado não só em principio como na applicação, e os argumentos apresentados condensam de modo notavel toda a critica até agora feita contra o projecto.

Na impossibilidade de reproduzir aqui na integra os termos da resolução adoptada, limitar-nos-hemos a enunciar alguns dos seus pontos principaes :

A assembleia considera que o actual sistema d'imposto está em harmonia, no seu conjunto, com os principios de 1789 que attingem os signaes exteriores da riqueza e não a pessoa do contribuinte; que se funda na proporcionalidade e não dá logar a arbitrariedades; que tem fornecido ao Estado recursos sempre crescentes e tem feito as suas provas nas circumstancias mais dificeis, não só durante as guerras externas mas tambem por occasião de agitações politicas; que o imposto complementar sobre o rendimento, tal como é apresentado no projecto, seria progressivo para uma parte dos contribuintes e, pelas numerosas excepções que estabelece, contrario ao principio fundamental da igualdade perante a lei; que pelo novo sistema d'imposto estabelecer-se-hia uma série de medidas vexatorias e anti-liberaes, taes como pesquisas, investigações directas ou clandestinas, declarações verbais e escritas, com ou sem juramento, interrogatorios deante de uma commissão, visitas domiciliarias, sujeição dos banqueiros, patrões, comerciantes e industriaes ao papel de denunciantes dos seus parentes, empregados ou operarios; que os meios de percepção se

riam um convite á fraude e á mentira e creariam uma desegualdade de tratamento em prejuizo dos negociantes sinceros e conscientes; que as oppressões de toda a natureza a que estariam expostos os contribuintes, incita-los-hiam a collocar os seus capitais no estrangeiro, fóra de toda a fiscalização, mas em prejuizo do commercio e industria nacionaes, etc.

A assembleia conclue por emitir o voto que o projecto seja rejeitado, assim como qualquer outro projecto que se afaste do principio da proporcionalidade, ou tenha por base o conjunto do rendimento, visando a pessoa e não os signaes apparentes da riqueza.

*
Como se sabe é a Grã-Bretanha o paiz classico dos seguros de vida, tendo este genero de operaçoes tomado ali um incremento extraordinario, ha meio seculo a esta parte. As companhias que as praticam e que constituem uma importante engrenagem da organização economica da Inglaterra, dispõem de enormes capitais representados por titulos, correntemente negociados no mercado.

Escusado será encarecer os inapreciaveis serviços prestados por estas instituições, animando poderosamente as ideias de economia e de previdencia.

A expansão colossal tomada pelas companhias de seguros de vida é attestada pelas estatísticas muito interessantes que acabam de publicar-se, e que dão uma ideia das operaçoes que fizeram em 1905 e da sua situação actual. Essas estatísticas dizem respeito a 95 companhias com a sua séde principal na Grã-Bretanha. D'estas sociedades, 77 são consideradas como companhias de seguros communs, 9 de seguros industriaes e 9 de seguros mixtos.

Os elementos que damos a seguir são extraídos dos balancos, fechados na sua maioria em 31 de dezembro de 1905, alguns em 30 de junho de 1906 e um em 20 de novembro de 1906, mas todos de sociedades britanicas.

Segue o quadro indicador das receitas e das despesas das 95 companhias de seguros de vida, no anno de 1905 :

Receitas

Premios...	Libras	36.952.296
Annuidades recebidas...	"	2.192.584
Juros...	"	11.893.007
Diversos...	"	634.098
Total	"	51.671.982

Despesas

Sinistros liquidados.....	Libras	21.936.300
Suplementos.....	"	1.432.910
Desistencias	"	1.810.259
Annuidades pagas.....	"	2.144.582
Comissões.....	"	4.248.085
Despesas geraes.....	"	4.223.203
Accionistas.....	"	4.059.744
Amortizações.....	"	590.398
Diversos.....	"	637.980
Saldo que passa á reserva.....	"	13.888.524
Total.....	"	51.671.982

O «Fundo de reserva» das quatro companhias eleva-se a libras 331.415.150, o que em réis, ao par, representa a somma colossal de 1.490.018.175\$000. O activo total das mesmas companhias é representado pela importancia de libras, 349.442.933, figurando nessa somma : hypothecas por 26,6 %, fundos d'Estado por 10,7 %, accões e obrigações por 31,5 %, propriedades 8 %, etc.

*
O movimento de operaçoes na Bolsa foi regular, durante a quinzena que hoje finda. As accões da Companhia Real tiveram uma alta importante, tendo-se realizado durante a ultima semana, operaçoes aos preços de 83\$400, 88\$000, 85\$000 e 85\$800 réis.

Para a liquidação do fim d'abril registou este papel o preço de 86\$900 réis e para a do fim de maio os preços de 87 e 88\$000 réis.

O mercado cambial esteve regularmente movimentado, accusando os preços das diversas divisas uma certa firmeza.

Ante-hontem realizou-se o concurso semanal da Junta do Credito Publico para a aquisição de 25.000 libras, sendo apresentadas tres propostas.

A adjudicação effectuou-se ao preço de 4\$625 réis a libra.

Ultimas cotações cambiais:

	EM 30 DE MARÇO		EM 15 DE ABRIL	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	51 $\frac{7}{8}$	51 $\frac{3}{4}$	51 $\frac{5}{16}$	51 $\frac{13}{16}$
" 90 d/v.....	52 $\frac{9}{16}$	—	52 $\frac{7}{16}$	—
Paris cheque	548	550	549	551
Berlim	225	226	225	226
Amsterdam cheque	382	383	382	384
Madrid cheque	820	825	824	830

A. C.

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

ABRIL

BOLSAS	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	
Lisboa : Inscrições de assent.	43,80	43,90	43,90	43,95	43,95	44,00	44,00	44,00	44,00	44,05	43,90	44,10	44,15	-
" coupon ..	43,35	43,60	43,70	43,75	-	43,65	43,65	43,70	43,75	43,80	-	43,90	43,98	-
Obrig. 4 % 1888.....	21 000	21.050	21.100	-	21.050	-	-	21.200	-	-	-	-	-	-
" 4 % 1890 assent....	-	-	-	-	52.500	-	52.500	52.000	52.500	-	52.500	-	-	-
" 4 % 1890 coupon ...	52.500	-	-	52.500	-	60.900	61.000	-	-	-	52.500	-	-	-
" 4 1/2 % assent	-	60.800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % coupon int ..	-	-	62.200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	60.500	-
" externo 1.ª série.....	63.500	63.600	63.700	63.600	63.600	63.600	63.500	-	63.800	63.800	63.800	63.800	-	-
" 3 % 1905.....	9 450	9.500	9.500	9.500	9.400	9.400	-	9.400	-	-	9.400	-	9.400	-
" Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	91.560	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	175.500	-	-	175.000	-	175.000	175.000	175.000	-	175.000	175.000	175.000	-	-
" " Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " Nac. Ultramarino ..	-	94.000	94.200	94.200	94.300	-	94.300	94.300	94.300	94.500	94.500	94.300	-	-
" " Lisboa & Açores ..	-	-	-	-	113.000	-	113.000	-	-	-	113.000	-	-	-
" Tabacos coupon	-	104.000	103.900	104.000	104.000	103.900	104.000	104.000	104.000	104.000	104.000	104.000	103.800	-
" Comp. Phosphoros..	66.500	66.500	66.500	66.500	-	-	66.600	66.500	66.500	66.500	66.500	-	-	-
" " Real	-	-	-	-	-	80.500	83.400	89.000	85.000	85.500	85.000	85.500	85.600	-
" " Nacional	12.700	12.700	-	12.700	-	12.700	12.650	12.600	12.600	12.650	12.700	12.650	-	-
Obrig. prediaes 6 %	91.900	-	92.000	-	92.000	-	-	92.000	92.000	92.000	-	91.800	92.000	-
" " 5 %	-	-	87.000	87.000	87.000	87.150	87.000	87.150	-	87.000	87.000	87.000	87.000	-
" C.ª Beira Alta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " Real 3 % 1.º grau ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67.500	-
" " 3 % 2.º "	-	58.500	58.300	58.300	-	-	-	58.700	58.650	-	58.500	-	58.300	-
" " Nacional 1.ª série ..	-	-	-	-	-	72.600	-	-	73.000	73.000	-	-	-	-
" Atravez d'Africa ..	-	86.000	-	-	-	-	86.000	86.000	86.000	-	86.000	-	-	-
Paris : 3 % portuguez 1.ª série ..	-	68,45	68,25	68,40	68	68,60	68,60	68,62	69,10	-	68,80	69,05	-	-
Acções Comp. Real	-	-	-	-	440	439	430	-	472	446	-	465	-	-
" Madrid-Caceres	-	-	56	55	-	55.50	-	54.50	-	54	51.50	53	-	-
" Madrid-Zaragoza	-	404	403	402	413	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes	-	225	224	224	222	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau ..	-	370	369	365	365	369	366	366	369	366	367	363	-	-
" " 2.º "	-	323	322	-	316	318	317	322	322	317	317	316	-	-
" Beira Alta	-	210	210	209,50	209,25	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres	-	171	175	174	174	171,25	172	171	175,50	172	173	171	-	-
Londres : 3 % portuguez	-	69,12	69	69	69	68,75	69	69	69,25	69,25	69,25	69,25	-	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa ..	-	-	-	-	-	-	-	91	-	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóes

Linhos	Período de exploração	1907			1906			Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom	Kil.	Totais	Kilom	1907	1906	1907	1906
COMPAGNIA REAL	de 8 5 11 Mar	1073	102.465.000	95.493	1073	96.608.000	90.035	989.477.000	967.372.000	22.105.000	-
	12 18 "	"	97.759.000	91.108	"	96.608.000	90.035	1.084.085.000	1.063.980.000	20.105.000	-
	19 25 "	"	100.513.000	93.674	"	96.608.000	90.035	1.184.598.000	1.160.588.000	24.010.000	-
Vendas Novas	5 11 "	70	1.658.000	23.685	70	1.420.000	20.285	19.241.000	19.517.000	-	276.000
	12 18 "	"	1.464.000	20.914	"	1.420.000	20.285	20.705.000	20.937.000	-	232.000
	19 25 "	"	2.083.000	29.757	"	1.420.000	20.285	22.788.000	22.357.000	431.000	-
Coimbra à Louzã ..	5 11 "	29	446.000	15.379	-	-	-	3.851.000	-	-	-
	12 18 "	"	408.000	14.068	-	-	-	4.259.000	-	-	-
	19 25 "	"	610.000	21.034	-	-	-	4.869.000	-	-	-
Sul e Sueste.....	11 20 "	597	31.243.240	52.333	573	27.531.220	48.047	271.007.910	237.410.723	33.597.187	-
	21 31 "	"	38.363.945	64.261	"	30.284.400	52.852	309.371.855	267.695.123	41.676.732	-
	11 20 "	372	34.729.000	93.357	343	36.981.817	107.818	298.410.000	290.176.845	8.233.155	-
Minho e Douro	21 31 "	"	49.055.000	131.868	"	40.680.003	118.600	347.465.000	330.856.848	16.608.152	-
	26 4 "	253	10.343.829	40.884	253	8.778.824	34.698	70.829.108	66.356.582	4.472.526	-
	5 11 "	"	9.544.278	37.724	"	6.726.946	26.588	80.373.386	73.083.528	7.289.858	-
Beira Alta.....	12 18 "	"	6.591.085	25.051	-	6.665.526	26.345	86.964.471	79.749.054	7.215.417	-

As festas de Lisboa

Contra o que afirmámos, contra o que era natural, o que era conveniente, o que de ha muito se tornou indispensável, a realização d'uma grande festa da primavera, em Lisboa, ficou ainda este ano só nos bons desejos, nas ideias vagas, nos discursos longos e nos projectos arrojados.

Costuma o povo designar estes resultados pela phrase «morreu de gosma». Haveria impropriedade applicando-a, porém ao caso; os dois projectos de festas, tanto o de agora emergindo de uma proposta do activo vereador o sr. Carvalho Pessoa, como o de 1900, filho do alevantado espirito do então vereador sr. José Dias da Silva, não morreram de qualquer affecção dos orgãos voceas, morreram justamente de plectora de discursos, de fartura de ideias para gastar dinheiro e exiguidade de bom senso prático.

A doença apresentou, desde o principio, os mesmos symptomas; o andamento do mal caracterizou-se da mesma forma, e o resultado fatal foi quasi o mesmo, embora d'esta vez um bom medico—não especialista mas competente—a Associação Commercial—tentasse um ultimo e lucuável esforço, applicando-lhe balões d'oxigenio financeiro para lhe prolongar a vida.

Nada lhe valeu—a desgraçada tinha o organismo corroído pela enfermidade da sua irmã mais velha, enfermidade que, pela repetição dos casos e a violencia dos ataques, já pôde ser classificada na nossa medicina económica com o nome de *discursite aguda*!

Os symptomas são conhecidos: declara-se a doença pela proposta d'un vereador intelligent e empreendedor; a camara aprova que se nomeie uma commissão. E' o carbunculo que se manifesta.

Grande entusiasmo, quer dizer, excitação febril, em todo o corpo... agregado.

E o carbunculo vae crescendo, transformando-se em tumor enorme; isto é, a commissão vae se engrossando com agregados. Em breve cada vogal propõe tres vogaes, e cada tres vogaes propõem nove. E' a bola de neve que se faz avalanche. A commissão transforma-se em grande commissão, titulo modesto porque, com tão numeroso concurso, devia chamar-se grandiosa commissão,—o bubão apresenta a feição cancerosa.

Começa então a evolução; um ou dois *bubões* rebentam... em discursos inflamatorios, em que veem á supuração grandes projectos, e a ameaça gangrenosa de enormes despesas.

«Isto é muito grave meus senhores» ouve-se a miude, e os circumstantes respondem, em côro: «tem razão, é muito grave».

No ataque das festas de Lisboa de 1900 até por uma d'estas burbulhas saiu nm projecto d'arco triumphal que custava quarenta contos. Já se vê que a diapedese manifestou-se logo. A doente suava sangue.

E a commissão—tumor a crescer! Em cada sessão novos agregados se juntam; novas propostas se apresentam, novos discursos de cumprimentos por essas valiosas adhesões que veem dar maior realce á festa.

Na commissão d'este anno repetiu-se o caso pathologico—um outro rebento orçou as despesas em cem contos! Ouviu talvez dizer que as extraordinarias festas de Nice custam, em total, cem... mil francos, converteu, à pressa, ao cambio do dia e a sua arithmetica deu-lhe aquillo!

Da mesma forma ainda, d'esta vez, como da outra, um cauterio aconselhado pelo mesmo assistente (vide nosso numero 310 de 1900, pagina 346) não foi aplicado.

Esse cauterio seria a reducção do grande bubão a uma pequena burbulha ou commissão financeira, que apreciasse bem as despesas que seria indispensável fazer e as minas de receita que seria possível explorar, e tudo isso cotejado apresentasse um orçamento.

Ninguem quiz isso.

Pensar no que se pôde gastar, num caso d'estes! quem ha que vote tal disparate?! Deve-se avançar sem olhar ao caminho, «ha que gastar muito dinheiro» e vamos a isto.

Em quê, quanto, como? As contas o dirão.

Depois, este anno, o projecto de festas em Lisboa enfermavam tambem d'uma infecção que devia concorrer para o agravamento da doença.

No anno passado o Grande Club de Lisboa fez festas a que deu certo brilhantismo, mas que lhe custaram sacrificios enormes que anniquillariam aquella sympathetic agremiação se espiritos energicos e vontades dedicadas de alguns dos seus directores não encontrassem meios de a sustentar de pé.

Foi uma experiencia que custou cara aos arrojados iniciadores, mas que custou cara justamente por ser um ensaio, pela inexperiencia, pela falta de prática, que não se pôde levar a mal que houvesse em uma primeira tentativa.

Fizeram-se grandes gastos inuteis, esterelizaram-se muitas actividades sem resultado, obtiveram-se menos recursos do que se esperava.

Não ha censura que possa caber a quem de boa vontade se lançou a uma obra benemerita, e errou o alvo.

Mas, sobretudo, os recursos falharam porque se tratava d'uma associação particular; porque se implantava num primeiro ensaio uma ideia nova, a fazer florir em annos futuros.

Retraiu-se o commercio, receioso? E' certo que importantes estabelecimentos, dos que mais tinham a lucrar com as festas, (a cervejaria Leão, por exemplo) se limitaram á misera subscipção de 23500 réis (!)

Mas isso não sucederia num segundo anno; e muito menos sucederia sendo a promotora das festas uma comissão saída da Camara Municipal e em que entravam todas as mais importantes agremiações do paiz.

E a prova de que a situação era outra, este anno, deu-a a Associação Commercial no seu ultimo officio, pondo-se á disposição da grande comissão das festas para lhe fornecer recursos, e indo tão rasgadamente além da sua missão que não havia duvida de que as festas se fariam se na comissão não prevalecesse a teimosia orgulhosa de não se querer modificar o programma, a insensatez inexplicavel de não se consentir orçamento prévio.

Queria-se muito dinheiro, uma metalorragia enorme, e se bem que não traduzamos esta exigencia pelo desejo de se prevenir a tempo o caso de uma má administração, o facto impressionou e lançou uma nota de menos confiança no bom criterio da comissão.

Que as festas se podiam fazer, só a comissão, na sua unanimidade—menos um—votou em contrario.

Não se fazem porque ella não teve energia para isso, contentando-se com discursos estereis e amedrontando-se com apocalipticas figuras que sonhadores de scenarios phantasiados lhe fizeram passar ante os olhos.

E tanto não faltavam recursos—tratando-se de um programma que podia ser modesto e interessante sem ser mesquinho—que um membro da comissão, o unico que ficou vencido na sua teimosia porque as festas se realizassem, tinha offertas *exponentes* de recursos por parte de varios comerciantes, que subiam a uma verba de alguns centos de mil réis.

Ora sendo a comissão tão vasta que já o numero dos seus vogaes passava de cincoenta, bastava que por parte de cada um d'esses se apresentasse em média, um grupo de adhesões igual áquelle, para que a subscricção total atingisse mais de vinte contos.

Mas ninguem quiz ter esse encargo; todos acharam muito bonito, muito vantajoso, sobretudo, pertencer a grandiosa comissão das grandiosas festas, mas nada de tomar compromissos...

E o mais comico, o mais offenbachiano, é que dando esta prova de impotencia, de negativa aptidão para produzir na cidade o beneficio movimento do levantamento das suas forças de que ella tanto necessita, a comissão resolveu conservar-se a si propria, manter-se firme... até o anno que vem, para de novo se desunhar em discursos, em projectos grandiosos e mais nada.

E tão grotesco foi o seu amor á conservação propria, e tão provado fica o diagnostico da doença incurável, que ainda nos ultimos momentos, quando já resolvera nada fazer e tacitamente confessava a sua incapacidade, ainda teve o supremo arrojo de... aggregar a si mais um membro!

Candido Xavier Cordeiro

Do nosso amigo e distinto engenheiro Luciano de Carvalho recebemos um exemplar do *Elogio historico de Xavier Cordeiro*, o illustre engenheiro, gloria da engenharia portugueza, que honrou a nossa *Gazeta* com a sua distincta collaboração, como engenheiro-consultor.

Acceitára gostosamente Luciano de Carvalho o honroso encargo de fazer o elogio historico do finado engenheiro na Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes na sessão solemne de 9 de junho de 1906 por occasião da inauguração do retrato de Xavier Cordeiro.

E tão bem se houve da empresa que, pôde-se afiançar, o biographo soube collocar-se á altura do seu biographado.

Se a obra de Xavier Cordeiro foi grandiosa, tambem só um grande talento a par d'um grande caracter era capaz de saber pôr em relevo as grandes qualidades que enaltecia o homem e o engenheiro que por toda a parte por onde andou soube enaltecer o nome de Portugal, evidenciando o quanto valia, e o enorme talento com que a natureza o dotara.

Desde os primeiros annos acompanha Luciano de Carvalho a par e passo o seu biographado.

Na Universidade, na Escola do Exercito, no convivio do Cenaculo do velho Castilho, na Escola de Pontes e Calçadas de Paris, nas missões de estudo no estrangeiro, por toda a parte Luciano de Carvalho nos mostra Xavier Cordeiro fazendo farta colheita de louros que a sua intelligencia privilegiada, o seu elevado caracter, e o seu amor ao trabalho, lhe mereciam.

Mostra-no-lo depois no desempenho das suas funções de engenheiro, na construcção da linha do Douro, de que elle foi por assim dizer a alma; no seu gabinete, estudando os projectos apresentados para a Ponte Maria Pia; na India como delegado do governo junto da linha do Mormugão; outra vez no seu gabinete, relatando os projectos para a ponte D. Luiz 1.^o, novamente na India, até finalmente mostrar-no-lo junto á sua mesa de engenheiro chefe da companhia Real, depois de ter merecido a mais elevada consideração dos seus antigos professores da Escola de Pontes e Calçadas de Paris, os louvores do governo portuguez, e a admiração e estima de todos os seus collegas e conterraneos.

Para saber apreciar tantos e tão difíceis trabalhos é preciso tê-los acompanhado e compeendido, tê-los estudado, e ajudado a executá-los; mas isso cala-o a modestia do illustre biographo que soube honrar-se honrando tão brilhantemente o seu biographado.

Agradecemos o exemplar com que nos brindou.

O fogo da Magdalena

Embora não seja da indole d'esta publicação ocuparse de casos de noticiario, a horrorosa catastrophe de que Lisboa foi theatro na madrugada de 10 do corrente não pôde ser deixada passar em silencio, sem que vertamos em memoria das victimas uma lagrima de profunda magua.

Havia já muitos annos que a nossa capital não era saudida pela noticia d'um incendio que produzisse um tal numero de victimas. Se não estamos em erro o ultimo foi ha mais de trinta annos, em um predio da travessa do Corpo Santo, fronteiro ao Hotel Central.

De então para cá o serviço de incendios tem melhorado successiva e consideravelmente, e a população havia já annos que adormecia sem sobressaltos confiada na perfeição d'esse serviço e na heroicidade e reconhecidas aptidões do nosso corpo de bombeiros a quem no estrangeiro auctoridades competentes no assunto teem feito os maiores encomios não lhe regateando premios e honrosas mensões quando se apresentam em concurso com os seus collegas d'outros paizes, com ainda não ha muito sucedeu no congresso dos bombeiros em Londres.

Infelizmente a realidade veio desfazer esse roseo sonho, e á luz avermelhada das chammas enfurecidas

mostrar que se muito tem sido feito para melhorar o serviço de incendios muito falta ainda que fazer.

Não assacaremos todavia responsabilidades nem procuraremos qual a causa do mal de que enferma o serviço dos incendios.

Mas é de interesse publico, e isso está no nosso programma, que tal serviço seja melhorado, e para esse efecto appellamos para aquelles a quem compete providenciar sobre o assunto.

Uma das cousas que mais depressa cumpre fazer é organizar o serviço de avisos, que entre nós deixa muito a desejar como ultimamente se viu.

Ha no estrangeiro, pelo menos em França e Inglaterra e nos Estados Unidos, e isto cremos ser bastante conhecido entre nós, em todas ou quasi todas as ruas um ou mais postes, aonde resguardado por um vidro está um botão de campainha electrica que ao ser premido avisa a inspecção dos incendios. Um quadro registador accusa a rua em que fica o poste d'onde partiu o aviso. Imediatamente saem os soccorros em direcção a essa rua, e assim se ganha tempo, tempo precioso que quem se encontra no terror de morrer devorado pelas chamas pôde avaliar.

Os fios telegraphicos subterraneos, ficam ao abrigo de qualquer damnificação, mas ainda assim quotidianamente estas campainhas de aviso são experimentadas, para garantia do seu funcionamento.

Porque se não institue este serviço entre nós?

Confiar o aviso de incendios simplesmente ás perna de qualquer policia ou transeunte que dê pelo incendio é excessivamente primitivo. Qualquer contingencia pode ser causa de demora; uma simples casca de laranja tão vulgar pelas nossas ruas — a escorregadia lama — contra a qual tanto nos insurgimos — pôdem fazer escorregar o mais veloz andarilho e estorvar o aviso para a saída de soccorros, que em dadas occasões se tornam urgentissimos, e que pôde occasionar perdas de vidas e enormes prejuizos como agora infelizmente sucede.

Urge pois remediar o mal e confiamos que em breve o seja.

A exposição de Madrid

Uma occasião excepcional se apresenta á nossa industria e á nossa agricultura para tornar conhecidos os nossos productos nos mercados espanhóes.

E nesta época de lucta commercial em que todas as nações se empenham, não é para despresar a possibilidade de conquistar novos mercados, novas saídas á superabundancia das produções.

No proximo mez de setembro vae ser aberta na capital espanhola uma exposição internacional no Palacio de Cristal do parque de Madrid, sob a protecção oficial do governo espanhol e presidencia do Ministro do Comercio.

Para facilitar a concorrencia de expositores, como é costume fazer-se em todas as exposições internacionaes, os artigos que concorrem ao certamen são isentos de direitos, e além d'isso as linhas espanholas reduzem o preço dos fretes a 60 %.

Entre outros artigos podia-se enviar a esta exposição as nossas aguas de mesa, os nossos vinhos e as nossas conservas.

Aguas mineraes de mesa não as ha em Espanha servindo-se nos hoteis aguas francesas. Nós temos as de Vidiago, as do Gerez, de Monte Banzão, de Moura, e outras muitas que facilmente seriam aceites nos mercados espanhóes quando oferecidas em condições vantajosas.

Quanto ás nossas conservas dá-se o mesmo caso, sendo além d'isso esta uma das industrias que entre nós mais se tem desenvolvido e aperfeiçoado, ocupando milhares de operarios.

Quanto aos nossos vinhos, seria esta uma das formas, talvez, de obviar ás dificuldades que a crise de abundancia tem occasionado aos nossos viticultores.

Ao nosso director, foi oferecida a representação em Portugal como membro do Comité da Exposição, podendo pois quem deseje concorrer com os seus productos pedir quaisquer esclarecimentos dirigir-se a esta redacção.

Publicações recebidas

Recebemos uma planta do Campo Grande, da Praça de Touros do Campo Pequeno, e do Jardim Zoológico, impressas numa só folha, coordenada e gravada por A. de Carvalho.

Esta folha, que também insere a planta d'uma pequena parte da cidade nova, dobra-se formando um pequeno volume muito portátil e fácil de consultar em qualquer ocasião.

Do Jardim Zoológico indica o local em que estão instalados os diferentes exemplares que estão naquele estabelecimento.

Do Campo Pequeno traz a situação de todos os logares, com os respectivos números e preços.

Do Campo Grande indica os diferentes estabelecimentos e casas quer da rua Oriental quer da Occidental.

A parte nova da cidade de que trata abrange a zona que fica limitada, para norte, por uma linha que partindo do Aqueduto das Amoreiras termina na Azinhaga da Fonte do Louro.

Ag. decemos.

Touring-club hispano-portuguez

Renasceu em Madrid e mais florescente, esta importante sociedade que tem por fim, como anteriormente já tinha, promover e desenvolver o gosto pelas excursões em Portugal e Espanha.

E, sem que com isso nos envaideçamos mas congratulando-nos, podemos quasi julgar que à Sociedade Propaganda se deve talvez em boa parte esse feliz acontecimento. A nossa vizinha vendo que em um paiz pequeno como o nosso se encontrava vontades com tenacidade bastante para através de tantas dificuldades levarem a cabo trabalhos como os que tem conseguido a Propaganda, enveredou no mesmo rumo e reunido um grupo de homens animados de patriotismo e fé, fez renascer a importante sociedade de que tantos serviços a Espanha tem a esperar e com a qual nós muito aproveitamos também.

O Touring-club hispano-portuguez está já em relações com a Sociedade Propaganda de Portugal sendo lícito esperar que do concurso dos esforços d'estas duas benemeritas agremiações saiam resultados benéficos para ambos os países.

Tracção eléctrica

Espanha

Foi dada à Companhia dos Tremvias de Barcelona a concessão de uma linha naquela cidade, partindo da Rambla de Cataluña e terminando em Hastafranchs, passando pela rua Consejo del Ciento.

França

Foi já encomendado o material eléctrico para a linha de Tergnier a Anizy, Aisne, que, espera-se, será aberta ao público no próximo dia 1 de junho. A linha passa por Saint Gobain e mede 31.700 quilómetros de extensão.

O serviço de passageiros será feito por carreiras automotrices, e o de mercadorias com locomotiva eléctrica.

Italia

Constituiu-se em Monza uma sociedade que tem por fim construir e explorar várias linhas de tracção eléctrica na região de Briantea, iniciando os seus trabalhos com a linha de Monza a Meda por Desio e Seregno.

Russia

Trata-se de construir uma linha ferrea eléctrica no Caucaso, de Tiflis a Vladikavkaz e Beslanousk.

Suecia

Vistos os bons resultados obtidos durante um ano de experiências, a administração dos caminhos de ferro do Estado vai adoptar definitivamente a tracção eléctrica nas suas linhas.

LINHAS PORTUGUEZAS

Evora-Arrayolos. — Foi já nomeada a comissão que deve examinar este troço de linha, esperando-se que seja aberto à exploração em 20 do corrente.

Entre Tejo e Mondego. — Brevemente será decretado o plano da rede ferroviária da região compreendida entre o Tejo e o Mondego.

Mossamedes. — A exploração dos primeiros 68 quilómetros d'esta linha rendeu desde a sua inauguração, 19 de fevereiro, até o fim do mesmo mês 1:392\$999 réis.

Vai ser publicado um decreto criando a direcção do caminho de ferro de Mossamedes, tornando assim a administração d'aquela linha independente da de Loanda.

Lobito. — Está ainda dependente do parecer da comissão técnica de obras públicas do Ultramar a aprovação do projecto para a estação terminus do caminho de ferro de Benguela.

Fafe a Guimarães. — A companhia do caminho de ferro de Guimarães envida os maiores esforços para que se realize a inauguração d'esta linha no dia 9 de maio próximo.

Falta ainda, porém, muita coisa a fazer, e nada se pode afirmar por enquanto.

Montemór-o-Novo — Uma comissão de influentes d'esta importante villa informou o sr. ministro das obras públicas de que a Câmara Municipal Montemorense deliberara contrair um empréstimo de 170 contos destinado à construção do ramal da estação de Montemór-o Novo até a villa.

Em vista d'isto o governo mandou proceder às formalidades previstas no decreto de 6 de outubro de 1898 para a classificação d'este ramal, visto a camara municipal ter declarado que está pronta a subministrar o capital necessário para a construção.

S. Thomé. — Varias pessoas interessadas vão novamente instar com a estação competente para que se realize a projectada construção d'uma linha ferrea na ilha de S. Thomé.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Progridem activamente os trabalhos de gabinete para a linha de Baza-Huescar-Calasparra, devendo em breve começar os trabalhos de construção.

ARGENTINA

Foram inauguradas na ultima quinzena do mês passado os trabalhos do caminho de ferro de Rosario a Bahia Blanca, com a assistência do ministro de obras públicas.

ORANGE

Foi autorizada a negociação de um empréstimo destinado à construção da linha ferrea de Marselha, da linha de Brakpont a Witbank, da de Ladybrand a Modderpoort, da de Machadodorp a Ermelo, e da de Bloemfontein a Kimberley.

CHINA

Foi inaugurada e está em serviço regular uma linha ferrea em Chaochofio, capital da província d'este nome e importante centro industrial; mede aproximadamente 48 quilómetros de extensão.

E' esta a primeira linha ferrea que a China constrói com capitais nacionais.

O material é de fabricação americana e japonesa; a Administração é formada exclusivamente por chineses. O pessoal empregado é indígena, salvo os engenheiros e telegraphistas que são japoneses.

Notas varias

O Simplão.—Os resultados obtidos no tráfego do Simplão justificam bem a sua abertura, a qual occasionou uma revolução económica bem mais considerável do que se poderia esperar pelos cálculos mais optimistas.

O numero de passageiros que transitam quotidianamente por aquella linha sobe á enorme cifra de mil e quinhentos, sendo os comboios expressos de tal comprimento que se torna necessário desdobrá-los.

Quanto ao tráfego de mercadorias por enquanto bastante restricto, deverá ter um desenvolvimento assombroso logo que sejam aprovadas as novas tarifas internacionaes, que brevemente vão ser postas em vigor.

Acidentes ferroviarios nos Estados Unidos.—Um publicista americano numa estatística que apresenta põe em relevo o numero assombroso de victimas causadas pelos caminhos de ferro nos Estados Unidos durante o periodo decorrido de março de 1905 a março de 1906.

Durante aquelles trezentos e sessenta e cinco dias foram mortas 9.703 pessoas, feridas 86.008, tendo havido 13.113 choques!

Os Alpes rendilhados.—A espessa cadeia montanhosa dos Alpes vae tornando-se pouco a pouco em bricada renda.

Oito são as linhas já construidas e em construção que perfuram a grande muralha alpina que tem duzentos kilometros de espessura e se estende de Nice a Viena.

O Semmering, o Brenner, o Cenis, o Arlberg, o S. Gotthardo e o Simplão são actualmente atravessados pela locomotiva e dentro em pouco sê-lo-hão igualmente o Loetschberg e o Splügen ou o Geina, assegurando assim a comunicação por via ferrea do noroeste da Europa com a Italia e o Mediterraneo.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Feira em Sevilha nos dias 18, 19 e 20 de abril

Preços de ida e volta muito reduzidos—De Lisboa-Rocio e Encroncamento: 1.^a classe 18\$300; 2.^a classe 12\$900; 3.^a classe 8\$000 réis. De Porto-Campanhã: 1.^a classe 21\$300; 2.^a classe 14\$900; 3.^a classe 10\$100 réis.

Validade dos bilhetes em todos os comboios ordinarios e nos especiaes, 1.^a classe; ida, 15 a 18 de abril; volta, 21 a 24 de abril. Comboios especiaes directos com Sleeping-car, vagon restaurante e carruagens de 1.^a classe (numero limitado de passageiros). Partida de Lisboa-Rocio ás 3,45 da tarde de 16 de abril. Chegada a Sevilha ás 8,45 da manhã (hora espanhola). Partida de Sevilha ás 7,45 da tarde (hora espanhola) de 24 de abril; chegada a Lisboa-Rocio ás 11,34 da manhã.

Venda de bilhetes, desde já, na agencia da Companhia Internacional dos Wagons-Lits.

Lisboa, 4 de abril de 1907.

2.^a Additamento á classificação de mercadorias da tarifa especial n.^o 13—pequena velocidade

Desde 10 de abril de 1907, ficam compreendidos nesta tarifa os extractos ou preparados taninosos para cortumes — no grupo 3—série 2.^a—carga minima para vagons completos 7 toneladas — preços especiaes B.

Lisboa, 6 de abril de 1907.

3.^a Modificação na classificação geral de mercadorias

Desde 10 de abril de 1907 ficam incluidas na Classificação Geral de Mercadorias os extractos ou preparados taninosos para cortumes, correspondendo-lhes a 2.^a classe da Tarifa Geral e a tarifa especial n.^o 13 de pequena velocidade, sendo de 7 toneladas a carga minima dos vagons completos.

Lisboa, 6 de abril de 1907.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro

Portuguezes

Fornecimento de cantarias

Depósito provisório—50\$000 réis

No dia 6 de maio proximo pela uma hora e meia da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, serão abertas propostas para o fornecimento de cantarias conforme o caderno d'encargos, quantidades e dimensões que se encontram patentes em todos os dias úteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde na repartição central de via e obras em Santa Apolonia.

As propostas devem ser endereçadas á Direcção da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobre scripto:

«Proposta para o fornecimento de cantarias da tarefa n.^o 415 e redigidas segundo a formula seguinte: Eu abaixo assignado, residente em . . . obrigo-me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, as cantarias que fazem o objecto da tarefa n.^o 415 pelos preços de... (preços por extenso) na conformidade das condições patentes na repartição central de via e obras e das quaes tomei pleno conhecimento».

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

N.B. Esta Companhia não concederá passes aos fornecedores. Lisboa, 4 de abril de 1907.

Leilão

Em 24 do corrente e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermédio do agente de leilões sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa—Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 108.^a da tarifa geral d'esta Companhia, proceder-se-há á venda em hasta pública de todas as remessas com data anterior a 24 de fevereiro de 1907, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao serviço de reclamações e investigações na estação de Caes dos Soldados todos os dias não santificados até 23 do corrente inclusivè das 10 horas da manhã ás 3 da tarde.—Lisboa, 10 de abril de 1907.

N.^o 78.961 em 30-11-1906 de Gaia a Portalegre, 2 c/vinho en-garrafado, peso 107 k., a J. Lopes Pires;

N.^o 84.583 em 13-12-1906 de Porto Campanhã a Sacavem, 1 c/calçado, peso 50 k., a Costa & C.;

N.^o 19.795 em 19-12-1906 de Alcantara-T. a Porto Campanhã, 8 v/machinas desarmadas, peso 1.900 k., a F. Jacintho;

N.^o 90.289 em 20-12-1906 de Braço de Prata a Malveira, 2 saccos figos, peso 152 k., a H. Polycarpo Cannas;

N.^o 29.908 em 29-12-1906 de Esmoriz a Carregado, 1 fardo corda e 1 fardo de enleia, peso 88 k., a Antonio Pereira Junior;

N.^o 81.746 em 21-12-1906 de Gaia a Louriçal, 1 grande garrafão licor, peso 37 k., a F. Peres Jordão.

N.^o 63.227 em 16-10-1906 de Santarem a Leiria, 1 motocycleta, peso 57 k., a Nettos & C.;

N.^o 43.654 em 5-1-1907 de Villa Real a Lisboa P., 1 barril viño, peso 140 k., a M. Guedes;

N.^o 14.002 em 26-1-1907 de Valença a C. Vide, 2 fardos presuntos, peso 116 k., a J. A. Lopes;

N.^o 51.778 em 12-1-1907 de Portalegre a Lisboa P., 1 c/banco e 1 c/piano, peso 343 k., a Emilio Costa.

Quebras naturaes

Tendo sido publicado em Espanha um quadro de quebras naturaes para ser applicado a todas as mercadorias, quer de grande, quer de pequena velocidade, que transitem naquelle paiz e qualquer que seja a tarifa applicavel, ficam annulladas, d'sde a data do presente, as quebras naturaes estipuladas nas seguintes tarifas especiaes: M. L. N.^o 4 de g. v.—para transporte de generos frescos; M. L. N.^o 4 de p. v.—para transportes de combustiveis mineraes, combinadas com a Companhia de Madrid-Caceres-Portugal e Oeste de Espanha; E. P. N.^o 7 de p. v.—para transporte de carvão mineral; E. P. N.^o 10 de p. v.—para transporte de sal co umum; combinadas com a Companhia de Madrid a Saragoça e Alicante; e P. H. N.^o 2 de g. v.—para transporte de peixe fresco ou salpicado; combinada com as duas Companhias acima indicadas e a do Norte de Espanha.

A quebra natural das mercadorias que de Portugal sejam expedidas para Espanha ou vice-versa, será calculada no percurso portuguez pelo quadro anexo á Tarifa Geral d'esta Companhia e no percurso espanhol pelo quadro acima citado.

Lisboa, 11 de abril de 1907.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

LILBAU **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto cosinha esmerada. Sucursall 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. Lufs 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 falar para cem pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Guia Vinhas.

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

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

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

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

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

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

AFRA **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. Bellas accommodações desde 1^o000 reis por dia a 1^o500. — Reducción 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'Italia.** — De 1.^a ordem construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinha e serviço à francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Proprietario. — Petracchi Felice.

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

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

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

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

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

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

SETUBAL **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1^o200 a 2^o500. 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

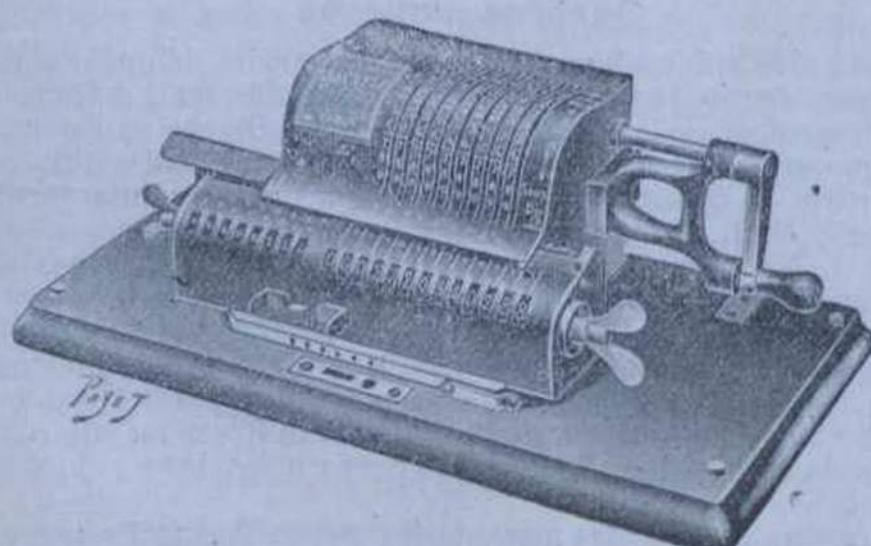
Exactidão rigorosa

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	millimetros	11\$000	115800	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. ASSIGANTES nesta Redacção.

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

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida Chegada
9-15 m.	9-29 m.	9-40 m. 9-55 m.
9-35 m.	9-49 m.	10-10 m. 10-25 m.
4-0 t.	4-14 t.	4-29 t. 4-44 t.
5-40 t.	5-54 t.	6-20 t. 6-35 t.
11-25 n.	11-39 n.	12-0 n. 12-45 n.
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a.s.t.		

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
5-30 m.	6-5 m.	5-20 m. 5-50 m.
7-0 m.	7-28 m.	7-25 m. 7-55 m.
7-40 m.	8-15 m.	8-45 m. 9-25 m.
10-10 m.	10-38 m.	8-50 m. 10-50 m.
11-30 m.	11-58 t.	10-50 m. 11-16 m.
4-0 t.	1-28 t.	12-10 t. 12-36 t.
2-20 t.	2-58 t.	1-40 t. 2-6 t.
4-52 t.	5-20 t.	3-10 t. 3-36 t.
5-24 t.	5-56 t.	5-31 t. 5-57 t.
7-0 t.	7-28 t.	7-40 t. 8-6 n.
8-30 n.	8-58 n.	9-10 n. 9-36 n.
10-0 n.	10-28 n.	10-40 n. 11-6 n.
12-30 n.	1-5 n.	— —
Mais os de Cascaes, excepto os a.s.t.		

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
6-15 m.	7-15 m.	6-0 m. 7-0 m.
8-10 m.	9-3 m.	1-8-5 m. 8-52 m.
a-3-10 m.	9-46 m.	a-8-56 m. 9-32 m.
2-45 m.	10-38 m.	9-15 m. 10-3 m.
a-10-40 m.	11-16 m.	a-9-56 m. 10-32 m.
10-45 m.	11-52 m.	10-50 m. 11-54 m.
a-12-15 t.	1-22 t.	a-11-26 m. 12-2 t.
1-45 t.	2-46 t.	12-15 t. 1-12 t.
a-3-10 t.	2-52 t.	1-50 t. 2-54 t.
3-15 t.	3-46 t.	a-2-26 t. 3-2 t.
a-4-10 t.	4-45 t.	3-15 t. 4-49 t.
4-40 t.	5-16 t.	a-3-56 t. 4-32 t.
4-47 t.	5-37 t.	t-4-28 t. 5-15 t.
a-5-20 t.	6-10 t.	a-5-26 t. 6-2 t.
a-6-10 t.	6-46 t.	6-15 t. 7-19 t.
a-6-15 t.	7-22 t.	a-6-56 t. 7-32 t.
7-40 t.	8-16 n.	7-5 t. 7-52 t.
7-45 t.	8-52 n.	8-0 n. 9-4 n.
9-15 n.	10-22 n.	9-20 n. 10-24 n.
10-40 n.	11-16 n.	a-9-56 n. 10-32 n.
10-45 n.	11-52 n.	10-50 n. 11-54 n.
12-25 n.	1-15 n.	a-11-26 n. 12-2 n.
Mais os de Cintra, excepto os a.s.t.		

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio
2-35 m.	10-6 m.	10-36 m. 11-6 m.
11-30 m.	12-21 t.	12-34 t. 1-4 t.
3-50 t.	2-17 t.	2-33 t. 3-3 t.
7-11 t.	4-21 t.	4-35 t. 5-5 t.
9-50 n.	7-42 t.	8-33 n. 9-3 n.
10-21 n.	10-21 n.	11-50 n. 12-20 n.
Mais os de Cintra, excepto os a.s.t.		

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio
6-30 m.	7-33 m.	5-0 m. 5-52 m.
7-26 m.	8-32 m.	6-40 m. 7-38 m.
8-50 m.	9-54 m.	7-50 m. 8-50 m.
10-37 m.	11-41 m.	9-5 m. 10-4 m.
12-41 m.	12-1 t.	11-1 m. 12-3 t.
12-44 t.	1-44 t.	1-0 t. 1-52 t.
2-3 t.	4-7 t.	3-4 t. 4-3 t.
4-37 t.	5-36 t.	a-4-40 t. 5-43 t.
5-23 t.	6-18 t.	4-54 t. 5-53 t.
6-15 t.	7-19 t.	5-59 t. 6-55 t.
8-50 n.	9-48 n.	6-57 t. 7-58 t.
11-0 n.	12-1 n.	9-10 n. 10-3 n.
12-20 n.	1-24 n.	10-45 n. 11-37 n.
Mais os de Sacavém, excepto os a.s.t.		

Lisboa-Rocio	Sacavém	Lisboa-Rocio
7-10 m.	7-54 m.	c-9-40 m. p-9-5 m.
8-15 m.	8-59 m.	9-40 m. 10-24 m.
9-51 m.	10-35 m.	10-30 m. 11-14 m.
10-5 m.	11-29 m.	11-31 m. 12-15 t.
11-30 m.	12-14 t.	12-30 t. 1-14 t.
1-29 t.	2-43 t.	1-35 t. 2-12 t.
3-11 t.	3-53 t.	3-30 t. 4-14 t.
4-45 t.	5-29 t.	4-39 t. 5-23 t.
5-40 t.	6-24 t.	5-45 t. 6-29 t.
6-42 t.	7-26 t.	7-7 t. 7-51 t.
8-55 n.	8-49 n.	7-55 t. 8-39 n.
10-26 n.	10-26 n.	9-27 n. 10-11 n.
—	—	11-5 n. 11-49 n.

Lisboa-Rocio Povoa Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
12-30 t.	1-28 t.	7-32 m.	8-30 m.
10-30 n.	11-28 n.	8-27 t.	3-95 t.
Lisboa-Rocio V. Franca	Lisboa-Rocio		
4-30 t.	5-29 t.	c-5-27 m.	p-6-35 m.
p-4-35 t.	c-5-39 t.	5-27 m.	6-50 m.
7-5 t.	8-55 n.	7-55 t.	9-23 n.
Lisboa-Rocio Setil	Lisboa-Rocio		
6-59 m.	8-24 m.	7-16 m.	9-15 m.
Setil Vendas Novas Setil			
4-50 m.	8-11 m.	4-5 m.	7-8 m.
8-39 m.	10-31 m.	11-15 m.	3-20 t.
3-50 t.	7-5 t.	7-30 t.	9-14 n.
Entroncamento Lisboa-R.			
		1-10-0 m.	12-57 t.
Lisboa-Rocio Porto Lisboa-Rocio			
8-5 m.	7-4 t.	6-55 m.	4-58 t.
a-9-45 m.	3-21 t.	a-8-49 m.	2-10 t.
2-0 t.	12-22 n.	12-45 t.	12-13 n.
a-5-30 t.	11-16 n.	a-5-0 t.	10-50 n.
9-30 n.	7-47 m.	8-56 n.	6-27 m.
Figueira Porto Figueira			
7-30 m.	1-43 t.	9-50 m.	3-29 t.
Aveiro Porto Aveiro			
3-54 m.	6-33 m.	5-46 t.	8-21 n.
Ovar Porto Ovar			
7-21 m.	9-2 m.	5-20 m.	6-58 m.
5-55 t.	7-37 t.	3-38 t.	5-18 t.
Esmoriz Porto Esmoriz			
4-48 m.	q-6-0 m.	q-3-15 t.	d-4-20 t.
Espinho Porto Espinho			
9-34 m.	10-34 m.	8-10 m.	9-9 m.
10-50 m.	11-50 m.	9-20 m.	10-17 m.
1-45 t.	2-15 t.	11-3 m.	12-2 t.
3-55 t.	4-35 t.	4-31 t.	2-27 t.
9-30 n.	10-33 n.	7-55 t.	8-52 n.
Coimbra Louzã Coimbra			
5-0 m.	6-27 m.	7-30 m.	8-40 m.
11-0 m.	12-57 t.	1-30 t.	4-20 t.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 22 de Abril sairá o paquete **Araguaya** para
Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

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

AGENTES | Em Lisboa: — James Rawes & C.^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 **Zaire**. Sairá a 22 de abril. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1.^º



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



Bahia, Sicilia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão. Sairá a 23 de abril.

Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^º



Barcelona, Saint Barthélemy. Cette e Marselha, vapor frances. Sairá a 24 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Bordeos e Leith, vapor inglez **Carlisle**. Sairá a 17 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^º



Bordeos, vap. frances **Cordillere**. Sairá a 18 de abril. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.^º



Bordeos, vapor frances **Atlantique**. Sairá a 1 de maio. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^º



Buenos Aires (directo), vap. allem. **Cap Blanc**. Sairá a 29 de abril. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^º



Cadiz, Cartagena, Valencia, Barcelona e Filipinas, vapor espanhol **C. Lopez y Lopez**. Sairá a 17 ou 18 de abril. Agentes Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. frances **Amazona**. Sairá a 29 de abril. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.^º



Gibraltar, Genova, Lione, Nápoles, Bari, Ancona e Fiume. Sairá a 17 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^º



Glasgow, vapor inglez **Baron Lovat**. Sairá a 18 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^º



Havre e Londres, vapor inglez **Britannia**. Sairá a 17 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^º



Havre e Hamburgo vap. allemão **La Plata**. Sairá a 17 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Scandia**. Sairá a 20 de abril. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^º



Iquitos, vapor inglez **Ucayali**. Sairá a 24 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^º



Liverpool (carga para Nova York), vapor espanhol **Isla de Panay**. Sairá a 27 ou 28 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



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



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



Madeira, Pará e Manaus, vap. inglez **Selim**. Sairá a 27 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^º



Pará, Maranhão, Ceará e Parnahyba (via Mairi), vapor allemão **Antonina**. Sairá a 21 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Pernambuco e Maceió, vapor inglez **Traveller**. Sairá a 19 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^º



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Cap Ortegal**. Sairá a 24 de abril. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^º



Southampton, Bolonha e Hamburgo, vapor allem. **Cap Ortegal**. Sairá a 20 de abril. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^º



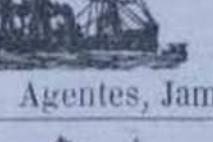
S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oriana**. Sairá a 17 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^º



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor frances **Esmeralda**. Sairá a 22 de abril. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Danube**. Sairá a 30 de abril. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El Rei, 31, 1.^º



Vigo, La Palice e Liverpool, vap. inglez **Ortega**. Sairá a 18 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^º



Vigo, e Liverpool, vapor inglez **Obidense**. Sairá a 18 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^º



Vigo, Havre e Liverpool, vap. inglez **Jerome**. Sairá a 30 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a; Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^º



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Caminhos de Ferro do Minho e Douro e Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Serviço directo combinado

TARIFA ESPECIAL N. B. N.º 2 — GRANDE VELOCIDADE

(N.º 13 g. v. interna da Companhia Real)

Em applicação desde 15 de Abril de 1907

BILHETES SIMPLES DE PASSAGEIROS

Das estações abaixo indicadas á de **Figueira da Foz**
ou vice-versa
(via Alfarellos ou Pampilhosa)

Preços

	Bilhetes inteiros			Meios bilhetes		
	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Porto	3.230	2.510	1.800	1.620	1.260	900
Porto (Campanhã)	3.410	2.420	1.730	1.560	1.210	870
Gaia	3.030	2.350	1.690	1.520	1.180	850
Valladares	2.950	2.290	1.640	1.480	1.150	820
Granja	2.810	2.180	1.570	1.410	1.090	790
Espinho	2.730	2.120	1.520	1.370	1.060	760
Esmoriz	2.630	2.050	1.470	1.320	1.030	740
Ovar	2.440	1.880	1.350	1.210	940	680
Avanca (apeadeiro)	2.410	1.880	1.350	1.210	940	680
Estarreja	2.160	1.670	1.200	1.080	840	600
Aveiro	1.860	1.440	1.040	930	720	520
Quintans	1.720	1.340	960	860	670	480
Oliveira do Bairro	1.440	1.120	840	720	560	410
Mogofores	1.300	1.040	730	650	510	370
Mealhada	1.140	890	640	570	450	320
Pampilhosa	1.020	790	570	510	400	290

Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes.

A presente annulla e substitue, para todos os effeitos, a tarifa especial N. B. n.º 2 de g. v., de 20 de Agosto de 1898.

Lisboa, 2 de Abril de 1907.

O Director Geral da Companhia

A. Leproux



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Serviço directo combinado

TARIFA ESPECIAL N. B. N.º 3—GRANDE VELOCIDADE

(N. B. n.º 12 da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta)

Em applicação desde 15 de Abril de 1907

BILHETES SIMPLES DE PASSAGEIROS

Procedencia ou viceversa	Estações		Preços					
	Destino		Bilhetes inteiros			Meios bilhetes		
			1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Pinhel	Lisboa R		7.450	5.790	4.150	3.730	2.900	2.080
	Lisboa P		7.310	5.690	4.070	3.660	2.850	2.040
Guarda	Lisboa R		7.050	5.480	3.920	3.530	2.740	1.960
	Lisboa P		6.940	5.380	3.840	3.460	2.690	1.920
Villa Fernando	Lisboa R		7.270	5.650	4.050	3.640	2.830	2.030
	Lisboa P		7.130	5.550	3.970	3.570	2.780	1.990
Cerdeira	Lisboa R		7.450	5.790	4.150	3.730	2.900	2.080
	Lisboa P		7.310	5.690	4.070	3.660	2.850	2.040
Freineda	Lisboa R		7.810	6.070	4.340	3.910	3.040	2.170
	Lisboa P		7.670	5.970	4.260	3.840	2.990	2.130
Villar Formoso	Lisboa R		7.970	6.200	4.430	3.990	3.100	2.220
	Lisboa P		7.830	6.100	4.350	3.920	3.050	2.180

CONDICÕES

1.º Os preços d'esta tarifa não aproveitam aos passageiros que viajem pelos comboios de luxo.

2.º Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes.

A presente annulla e substitue, para todos os efeitos, a tarifa especial N. B. n.º 3 de g. v., de 1 de Janeiro de 1899.

Lisboa, 2 de Abril de 1907.

O Director Geral da Companhia

A. Leproux



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Administração dos Caminhos de Ferro do Estado (linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro) e Companhias dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta e Nacional dos Caminhos de Ferro (linhas de Santa Comba a Vizeu e Foz-Tua a Bragança)

TARIFA ESPECIAL P. N.º 3 — GRANDE VELOCIDADE

(Applicable de uma para outra qualquer estação das linhas combinadas, sempre que a remessa seja destinada a uma estação pertencente a Administração diferente d'aquella que expede, salvo as excepções constantes da condição 1.º)

Em applicação desde 1 de Maio de 1907

VOLUMES DE PEZO NÃO SUPERIOR A 10 KILOS

Preços por volume

Incluindo as despesas de manutenção (serviço braçal), transmissão, guia e registo, e o sello de 20 réis por expedição.

Trajectos em linhas de 2 Administrações diferentes	220 réis
3	260 "
4	300 "
5	370 "

Sobretaxa para a entrega a domicilio em Lisboa ou pela entrega ou recepção em qualquer dos Despachos Centraes da mesma cidade..... 50

N. B.—Para a applicação d'estes preços serão consideradas como pertencentes a Administrações diferentes:

As linhas do Sul e Sueste, do Minho e Douro, Santa Comba a Vizeu e Foz-Tua a Bragança.

CONDIÇÕES

4.^a — Conforme as disposições do Aviso B 879, publicado em 20 de Julho de 1898 pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes:

- a) Seguem pelas linhas d'esta Companhia e da Companhia da Beira Alta as remessas:
de Mealhada até Porto (Campanhã) ou mais além, para Figueira da Foz e para Sabugal até Covilhã ou vice-versa,
de Figueira da Foz e de Pampilhosa até Coimbra para Sabugal até Fundão ou vice-versa;
b) se, por vontade do remettente, o percurso entre os pontos mencionados na alínea a) tiver de ser feito exclusivamente pelas linhas da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, não será applicada a presente tarifa e as remessas serão taxadas pelas Tarifas Geraes.

2.^a — Esta tarifa é applicável a todas as expedições de um só volume, de qualquer forma, dimensão ou natureza, contanto que não contenha valores, dinheiro, objectos preciosos, matérias inflammáveis ou explosivas e animaes vivos.

3.^a—As expedições terão que ser feitas em porte pago á partida, e seguirão pelo primeiro comboio de passageiros que partir para a estação de destino das remessas, uma hora pelo menos, depois da apresentação d'estas para expedir.

4.^a — Não serão aceitos, para expedição por esta tarifa, volumes cujo acondicionamento seja deficiente.

5.º — Para que esta tarifa seja applicada é indispensável que o expedidor inscreva, no volume, o seu nome e o do destinatario, bem como o da estação de destino. Quando não se puder escrever sobre o volume, serão estas indicações feitas em rotulo solidamente preso ao volume.

6.º — Não são exigidas *notas de expedição*. Em troca do volume receberá o remettente um talão numerado que substituirá a *senha*; um segundo talão de igual numero será collado ao volume e contra a entrega do primeiro d'estes talões, ou do documento que regulamentarmente substitua a *senha*, serão as remessas retiradas da estação de chegada.

7.^a — Dando-se perda ou avaria, será paga, salvo caso de força maior, a devida indemnização, limitada,

8.^a — Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

Pela presente tarifa é substituida e annullada, para todos os effeitos a tarifa especial P. n.º 3 de grande velocidade em vigor desde 1 de Dezembro de 1898.

Lisboa, 10 de Abril de 1907

O Director Geral da Companhia A. Lanneux