

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario-director-editor

REDACTOR PRINCIPAL

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração
48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifas especiaes N. B. n.º 2 e N. B. n.º 3 g. v. e
P. n.º 3 g. v., da Companhia Real.

SUMMARIO

INICIATIVAS MUNICIPAES, por J. Fernando de Sousa.....	113
OS EDIFICIOS DE LISBOA, por O. S.....	114
PARTE OFFICIAL — Decretos de 23 e 25 de fevereiro. Portarias de 31 de janeiro, 5, 7, 14, 22 e 28 de fevereiro e termo de confirmação do trepasso para Canha & Formigal da construção das linhas de Alto Minho	115 a 118
TARIFAS DE TRANSPORTE	118
OS BILHETES KILOMETRICOS EM ESPANHA.....	118
A PROPOSITO DO CINCOENTENARIO—IX.....	118
PARTE FINANCEIRA—Carteira dos accionistas—Boletim Commercial e Financeiro—Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Recei- tas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	120 e 121
AS FESTAS DE LISBOA.....	122
CANDIDO XAVIER CORDEIRO.....	123
O FOGO DA MAGDALENA.....	123
A EXPOSIÇÃO DE MADRID.....	121
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	124
TOURING-CLUB HISPANO PORTUGUEZ.....	124
TRACÇÃO ELECTRICA	124
LINHAS PORTUGUEZAS—Evora Arrayollos—Entre Tejo e Mondego— Mossamedes—Lobito—Fafe a Guimarães—Montemor o Novo—S. Thomé.....	124
LINHAS ESTRANGEIRAS—Espanha—Argentina—Orange—China.....	124
NOTAS VARIAS.....	125
AVISOS DE SERVIÇO.....	125
ARREMATACOES	125
AGENDA DO VIAJANTE.....	126
HORARIO DOS COMBOIOS.....	127
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	128

Iniciativas municipais

Para a construção de varios troços complementares das linhas do Sul e Sueste contribuíram algumas localidades em proporções importantes relativamente aos recursos. Assim a camara de Moura tomou sobre si as expropriações de 17 k. de linha de Pias áquella villa e contribuiu com 10:000\$000 para a estação de Moura. As camaras de Borba e Villa Viçosa fizeram por sua conta as expropriações do troço d'Estremoz a Villa Viçosa dentro dos respectivos concelhos.

Diversas camaras offereceram as expropriações para as linhas que mais as interessavam. O exemplo fructificou, porque para as linhas do Alto Minho foram prometidos subsidios pelas camaras de Braga, Ponte da Barca, Ponte do Lima, Vianna, Arcos e Monsão.

Surgiram ultimamente pretenções que vieram abrir o caminho a uma nova fôrma de concurso e cooperação do Estado e das localidades, digna de referencia.

A camara municipal de Aldegallega pediu a classificação de um ramal de caminho de ferro da estação de Pinhal Novo áquella povoação, que dista d'ella 10 k. A de Montemor-o-Novo instava por igual beneficio para ligar a povoação d'aquelle nome com a estação que a serve e que d'ella dista mais de 10 k.

Não é destituído de interesse o exame d'estas pretenções, que á primeira vista parecem excessivas, mas que mais attento exame mostra poderem ser attendidas.

Começarei pelo ramal de Aldegallega.

I

Conta este concelho 10.504 habitantes, dos quaes apenas 1.021, da freguezia de Canha, ficam longe da sede do concelho.

E' Aldegallega uma villa populosa, cheia de actividade e que deve a sua prosperidade não só á agricultura como principalmente á industria da chacinã de gado suino, chegando a receber annualmente pela estação de Pinhal Novo perto de 30.000 porcos.

O movimento da estação de Pinhal Novo, na maior parte devido a Aldegallega, foi em 1905 de 43.340 passageiros e 12.433 toneladas de mercadorias.

A poucos kilometros de Aldegallega fica a egreja da Senhora da Atalaia, a que concorrem numerosas romarias. Com Setubal ha valiosas relações. O commercio com o norte do paiz é tambem importante, fazendo-se por Santa Apollonia.

O gado suino gordo perde um peso bastante apreciavel pela marcha a pé da estação á villa.

A 4 k. de Aldegallega fica o concelho de Alcochete. A região que se estende do Poceirão a Vendas Novas está sendo colonizada por agricultores d'aquella povoação.

São, pois, certos os elementos de trafego com que se póde contar e cuja previsão póde ser feita com bastante approximação. Serão, porém, bastantes para remunerar o capital exigido pela construção?

Facil é a resposta. A ausencia total de accidentes de terreno reduz o troço de linha a construir a um patamar e alinhamento recto em quasi toda a sua extensão, sem terraplenagens nem obras d'arte dignas de menção, ao lado da estrada e cortando, portanto, as propriedades pela orla, o que reduz o custo das expropriações. Nestas condições a quantia de 80:000\$000 réis é sufficiente para a construção, o que representa um encargo de pouco mais de 500\$000 réis por kilometro.

A exploração é tambem facil e barata. Uma machina das menos possantes, andando em lançadeira entre Aldegallega e Pinhal Novo para dar correspondencia aos comboios de Setubal, permite assegurar relações amiudadas com Lisboa, Barreiro, Setubal e o Alentejo.

Admittindo que no ramal se applica, durante o periodo de amortização, tarifa mais alta, que seja em média, de 10 réis por passageiro, 15 réis por porco e 30 réis por tonelada de mercadoria e, admittindo um movimento de 40.000 passageiros, 30.000 porcos e 8.000 toneladas de mercadorias, obtem-se o seguinte rendimento kilometrico:

40.000 × 10	400\$000
30.000 × 15	450\$000
8.000 × 30	240\$000
Total	1:090\$000

A despesa de exploração que póde ser computada em 500.000 réis a 600.000 réis por kilometro, é mais que compensado pelo rendimento que o augmento do trafego trazido pelo ramal determina na linha do Sul e no ramal de Setubal. Não ha pois sombra de duvida, de que o empreendimento é remunerador, por haver trafego certo e serem baratissimas a construção e exploração.

Basta considerar que hoje as relações de Aldegallega com Lisboa e com a linha do norte se fazem exclusivamente pela via fluvial; que as de Setubal e as da zona até Vendas Novas aproveitam em boa parte a estrada

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 favorável 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 difficil decidí-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 praso não superior a 30 annos com faculdade 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 augmento nas linhas actuaes.

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

Foi accedido 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 Paçõ-Vieira, conselheiro Moreira 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 Pí-nhal 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'aquella importante villa alemtejana empenharam-se por que lhe passasse longe *para não estragar as fazendas*.

Essa extravagante diligencia, junta ás difficuldades 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, pretensão que não foi attendida por ser julgada preferivel a linha de Evora a Ponte de Sôr por Móra.

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 região do concelho ao sul da linha.

Tendo em conta o desenvolvimento do trafego devido ás maiores facilidades de communicação, 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'aquella importancia para entregar ao Estado e construir este o ramal, destinando o rendimento bruto á amortização e entrando a Camara com o necessario para completar a annuidade, sistema identico ao alvitado 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 necessario para a exploração. E' pois accetavel esta forma de cooperação, que poderá porventura ser applicavel a outros casos analogos.

J. Fernando de Souza.

Os edificios de Lisboa

I

Tão pouco afeitos andamos a vêr 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 admiração de vindouros o que ha de mais notavel para os fastos da cidade, o seu applauso 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 tambem não queremos formular estranhezas ao procedimento dos nossos edis, que se hão de entreter com alguma cousa nas sessões, unicos actos em que podem pôr em evidencia os seus dotes, pois que, no regimen actual, nem vereadores são, com pelouros que administrem, 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 symptoma 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 approva projectos monstruosos, com verdadeiros attentados ao bom gosto e á esthetica 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-esthetica, corrompe o meio, avilta o sentimento da arte, prejudica afinal toda a população, moral e até materialmente.

Agora, aqui e além, vão apparecendo pequenas manchas luminosas, tocadas de arte, construcções modernas, nem sempre felizes talvez, mas em que se traduz o pensamento de protestar contra as gaiólas 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 surpresa das linhas

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

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 reconstrucções de dois predios recentes, quiz a nosso vêr accentuar quanto reconhece ser necessaria em Lisboa uma orientação nova na arte de construir e porventura nos regulamentos internos relativos á approvação dos projectos para novas obras.

Carecem elles d'uma transformação radical. Em primeiro logar não devia ser permittido que os projectos de edificios nas avenidas e ruas principaes designadas em posturas municipaes, podessem ser redigidos por pessoas não idoneas. Ninguém dirá que possui a idoneidade precisa qualquer mestre d'obras diplomado por um exame summario feito perante a camara; e são elles que actualmente apresentam e assignam quaesquer 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 commissão especial de character permanente e com responsabilidade moral portanto perante a cidade, concedesse a sua approvação ao projecto ou consultasse favoravelmente sob a sua approvação, por não ir, a construção 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 dejetos, pôdem fazer-se exigencias com relação ao aspecto geral e á fachada que não interessa apenas ao proprietario 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 possivel 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 experiencia prova penosamente que é bom não confiar em absoluto no serviço dos bombeiros, na companhia das aguas, e na discripção dos agentes da policia.

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'um regulamento pouco elastico, formou um empecilho de utilidade contestavel e tem originado ultimamente a vulgarização das detestaveis mansardas pelas quaes os proprietarios fogem á exigencia, nem sempre rasoavel, das casas com altura limitada em funcção da largura das ruas.

Tudo isto leva a considerar como indispensavel uma modificação radical nas disposições e práticas seguidas pela reparação technica da camara municipal no que toca a approvação 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 esthetica da rua ou praça, mórmente nas principaes arterias e centros.

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

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

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

A camara que possui vastos terrenos e constroe constantemente bairros novos, podia impôr tambem preceitos especiaes ás construcções a erigir nas ruas que escolhesse, embora diminuísse no preço por que vende os mesmos terrenos.

A' custa d'um pequeno prejuizo fomentaria a criação d'uma verdadeira escola pratica 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 egualmente 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 approvados 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 construcções 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 juncto ás de Espinho, Gaia e Bouças.

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

O. S.

PARTE 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 Pago de Arcos: hei por bem, conformando-me com os pareceres 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.ª 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 reporá a estrada no seu estado ordinário;

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

3.^a A companhia concessionária 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 à organização dos serviços dos telegraphos, correios e fiscalização de industrias electricas, approvada por decreto de 24 de dezembro de 1901, e ao regulamento de concessões, estabelecimento e exploração de industrias electricas approvado por decreto de 28 de fevereiro de 1903;

4.^a 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 selado 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, attendendo 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, approvados por alvará de 27 de junho de 1903.

Visto parecer da Procuradoria Geral da Corôa e Fazenda:

Hei por bem approvar 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 Codigo 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 registrar no termos do Codigo 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 adicional 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 assinado e selado com o sello das armas reaes. Dado no Paço, aos 28 de fevereiro de 1907. — EL-REI. — José Malheiro Reymão. — (Logar do sello das armas reaes).

Repartição dos Caminhos de Ferro

Tendo a Companhia Nacional de Caminhos de ferro, concessionária da linha ferrea de Santa Comba Dão a Vizen, 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, approvar 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 economico 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, concessionária da referida linha, e referente ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1906 (1.º semestre do anno economico 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, approvar

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 liquida 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 juro da linha ferrea de Mirandella a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de ferro, concessionária da referida linha, referente ao primeiro semestre do anno economico 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, approvado por carta de lei de 24 de maio de 1902, a quantia de 31:119\$541 réis, como garantia de juro liquidada 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 prorogado o praso 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, prorogar até 31 de dezembro do corrente anno o praso 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 lango approvado 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 effectivas estas concessões visto haver sido pelos requerentes realizado nesta 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 faculta a transferencia requerida, com prévia autorização do Governo;

Considerando ser de incontestavel 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 quaesquer encargos ou compromissos que porventura hajam sido contraídos sem sua intervenção pelos anteriores concessionários;

Visto a informação da Admintstração 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 submettido á approvação 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 districtal 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, approvar 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.ºs 40 e 53, necessarias para a execução dos trabalhos de construcção do 2.º lanço do caminho de ferro do Pocinho a Miranda, compreendido entre Moncorvo e Carviães;

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

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

Pago, em 7 de fevereiro de 1907. — José Malheiro Reyman.

Propondo o Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado que, para execução dos trabalhos de construcção 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.ºs 40 e 53, tendo a primeira a superficie de 1.223 metros quadrados de terreno lavradio, pertencente a D. Lavinia Fernandes Salgado, e a segunda com a superficie de 1.589m², 18, de terreno lavradio e horta, pertencente ao Dr. Bernardo Doutel de Figueiredo Sarmiento, ambas situadas no concelho de Moncorvo, freguesia de Felgar, confrontando a n.º 40, ao norte com Antonio Manuel Bento, ao sul com Emigdio Carneiro Neves, ao nascente com Luiz Bernardo Reino, e ao poente com Benjamin Paulo Cordeiro, e a n.º 53 ao norte com o caminho publico, ao sul com Augusto de Carvalho, ao nascente com Antonio 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 Publicas 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 Publicas, Commercio e Industria.

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

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 Sueste, com data de 18 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 14 do corrente, approvar o referido projecto e respectivo orçamento, na importancia de 5.220\$000 réis.

Pago, em 28 de fevereiro de 1907.— José Malheiro Reyman.

Secretaria Geral

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

Aos 4 dias do mez de março do anno de 1907, no Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria e gabinete do Ministerio, onde vim eu Ernesto Madeira Pinto, do Conselho de Sua Majestade, secretario geral do mesmo Ministerio, ali se achavam presentes, de uma parte o Ill.º e Ex.º Sr. Conselheiro José Malheiro Reyman, Ministro das Obras Publicas, Commercio e Industria, primeiro outorgante em nome do Governo, e de outra parte Guilherme João Carlos Henriques, proprietario, 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 britannicos, 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 Mello n.º 52-A, outorgando em nome e como socio gerente da firma Canha & Formigal, em nome colectivo, 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 prorrogação 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, prorogado 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 contracto 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 contracto, reduzido a escritura celebrada na forma legal, ser submettido á approvação do Governo;

Que foi apresentado no Ministerio das Obras Publicas, 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 acceitam o seguinte:

Artigo 1.º O Governo autoriza a transferencia ou trespasse para a firma Canha & Formigal da concessão para a construcção e exploração das linhas ferreas a que refere o contracto de 27 de setembro de 1904, nos precisos termos d'esse contracto, 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 contracto de 27 de setembro de 1904 que o Governo não se responsabiliza por quaesquer dividas da empresa, qualquer que seja o modo e titulo por que ellas forem contraídas, fica bem entendido que o Governo não assume responsabilidade por quaesquer encargos ou compromissos que hajam sido contraídos pelos anteriores concessionarios;

2.ª Em harmonia com o disposto do artigo 54.º do contracto de 27 de setembro de 1904, o deposito de 50.000\$000 réis, effectuado para garantia da execução d'esse contracto, 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 contracto 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 prorogado até 31 de dezembro do mesmo anno o prazo para apresentação dos projectos definitivos dos troços das linhas ferreas concedidas, com excepção da dos Arcos de Valle 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 contracto, 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 contracto, nem modifica a data, ali indicada, de que deve ser contado o mesmo prazo;

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

Art. 2.º Charles Wall e Franck Wall, representados pelo seu procurador, confirmam e ratificam a transferencia ou trespasse, 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; declaram que ficam pertencendo á firma Canha & Formigal os depósitos da importância total de 50:000\$000 réis, effectuados na Caixa Geral dos Depósitos para execução do contrato e os juros respectivos; e demittem-se dos seus direitos á concessão e aos referidos depósitos, que passam definitivamente para a mencionada firma.

Art. 3.º Canha & Formigal, representados pelo socio José Francisco Canha, declaram que, para todos os effectos legais, accitam a transferencia ou trespasse 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 nelle mencionadas, e com as clausulas indicadas pelo Governo no artigo 1.º do presente contrato.

E nos termos acima exarados deram os outorgantes por feito e concluido o presente termo de contrato de que foram testemunhas o segundo official d'este Ministerio, Carlos Augusto Elbling e o amanuense Arthur Eduardo Chichorro da Costa, tendo tambem assistido a este acto o Ill.º e Ex.º Sr. Conde de Paçõ Vieira, ajudante do procurador geral da Corõa e Fazenda.

E eu, Ernesto Madeira Pinto, do Conselho de Sua Majestade, Secretario Geral do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever, rubriquei e vou subscrever o presente termo de contrato que vão assignar commigo as pessoas nelle mencionadas, depois de a todos ser lido por mim.

Logar das duas estampilhas do imposto do sello na importancia total de 1\$500 réis, devidamente inutilizadas com a data de 4 de março, e as seguintes assignaturas.—José Malheiro Reyman—Guilherme João Carlos Henriques—Canha & Formigal—Carlos Augusto Elbling—Arthur Eduardo Chichorro da Costa—Ernesto Madeira Pinto.—Fui presente, Conde de Paçõ-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 directos, uma da zona Pampilhosa-Porto para a Figueira e viceversa, via Pampilhosa ou Alfarellos, outra da zona Pinhel a Villar Formoso para Lisboa via Pampilhosa ou Beira Baixa.

P. n.º 3 de grande velocidade. — Esta tarifa que vae com este numero aos nossos assignantes, é substituição da que vigora desde 1 de dezembro de 1898 para o transporte de volumes pequenos. E' uma das tarifas mais uteis e mais vulgarmente applicada no paiz.

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

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

Nesta são supprimidas as taxas mais reduzidas para volumes de 5 kilos, ficando numa só taxa para quaesquer 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 applicação de preços feitos, a nova tarifa é não só muito mais vantajosa, como que ella é mesmo muito mais economica.

Na actual tarifa não entram as linhas do Sul e Sueste porque não estavam ainda ligadas á rede da Companhia Real; mas supponhamos, para a comparação da maior distancia, que essa applicação já se faz; teriamos que um volume de 5 e outro de 10 kilos, de Villa Real de Santo Antonio 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 accessorias.....	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 distancias curtas, inferiores a 200 kilometros; por exemplo, de Covilhã para Braga:

Companhia Real.....	80 réis	100 réis
Beira Alta.....	80 »	100 »
Minho.....	80 »	100 »
Despesas accessorias.....	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 publico que nem sempre sabe quantas são as administrações diferentes pelas quaes 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.
220 260 260 260	Minho e Douro.
260 300 300 370 220	Povoa-Famalicão.
260 300 300 370 220 260	Guimarães.
260 300 300 370 220 260 260	Tua-Bragança.

Os bilhetes kilometricos em Espanha

A começar no proximo mez de maio, soffre modificação a tarifa especial dos bilhetes kilometros em Espanha.

As principaes modificações consistem em limitar a 12 mezes o praso maximo de validade; em contar o percurso por grupos de 30 kilometros; em dar nova forma á utilização dos bilhetes de familia, auctorizando só a validade para duas pessoas aos bilhetes desde 3.200 kilometros; de tres para o de 3.800, de quatro para o de 4.400, e de cinco para os 5.000 ou mais kilometros.

Melhora as condições para as casas commerciaes e industriaes, estabelecendo aos bilhetes com applicação collectiva a regalia de poderem ser utilizados entre diferentes procedencias e destinos sempre que pessoas comprehendidas viagem no mesmo comboio e na mesma direcção.

A proposito do Cincoentenario

Synopse dos Directores da linha Este e Norte

IX

(Continuação)

E' vulgar a superstição nos agentes ferroviarios de que os accidentes se succedem por séries e á primeira que se dá esperam a sequencia de outros.

Mas se tal aberração moral accomette espiritos pouco cultos, muito mais para extranhar é que preocupe homens illustrados 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 illustração 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 permitia encetar viagens ás terças e sextas-feiras, não admittia treze convivas á sua meza e ao primeiro accidente succedido 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 *Boyldeu* 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 construcção.

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 edificios 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 passageiros 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 difficuldades de visitar Villa Viçosa, só excepcionalmente ali fazia raras appareições, havia por essa occasião seguido de Lisboa pela via alemtejana, 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 official pelo Tejo, convidando para tomar logar na galeota o distincto engenheiro que durante a viagem explicou a S. M. as obras em andamento e as projectadas.

João Evangelista quando não era interpelado pelo monarcha refastelava-se á prôa do barco e irreverentemente trauteava na desafinação que lhe era peculiar trovas francezas e nacionaes que o austero camarista tomando 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 Zézere com o Tejo á Cardiga, Almourol, Tancos e Barquinha até Monte do Trigo, ponto poucos kilometros 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 appareceu 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 offerecido 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 carruagens seguindo d'ali para o Paço das Necessidades manifestando El-Rei o muito prazer que tinha sentido na agradável viagem que acabava de concluir.

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

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 acommettido e que graças á respeitosa sympathia de que justamente gozava o monarcha, sobresaltou todo o paiz na mais dolorosa expectativa.

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

Succederam-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 succedeu 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 attribuida a envenenamento propinado aos régios viajantes no jantar dado em Santarem pela Empresa Salamanca que com intuitos de iberismo assim fazia desaparecer a monarchia portugueza.

Como sempre acontece aos clamores de saudade pelas victimas associou-se a especulação e nos contristados sinceros confundiram-se os mal intencionados que á sombra da expansão de dôr 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 communicavam interiormente com a estação provisoria. Ali se achava installada a caixa que resguardava as receitas e que, apesar de pouco recheiada de fundos, ainda assim incitava a cubiça 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 edificios.

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 calumniosa 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 offereciam os edificios provisorios em que o pessoal superior e serviços de exploração se achavam installados faziam receiar um assalto á caixa e assim sob pretexto de dôr 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 consequências da injusta aggressão.

PARTE FINANCEIRA

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 fórma 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 thesouro americano á praça de Nova York, engrossando-lhe as disponibilidades, foi verdadeiramente eficaz 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 appareceu a noticia da resolução, aliás já esperada, do Banco de Inglaterra, baixando a sua taxa de desconto de 5 para 4 1/2 p. c. O mercado livre já se lhe havia anticipado reduzindo a taxa para baixo de 4 por cento. As letras a seis mezes tem mesmo achado tomadores a 3 3/4 por cento. Os emprestimos diarios e a curto praso tem-se feito respectivamente a 2 3/4 e 3 por cento.

Pelo que respeita ao mercado monetario de Paris é de notar que, apesar 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 symptoma bem pouco favoravel.

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

Ainda ha pouco soffreu esse projecto mais um rude golpe com o voto emitido pela assembleia dos presidentes das camaras de commercio francezas. Essa assembleia em que se achavam representadas 77 camaras de commercio, não hesitou em condemnar 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 difficeis, 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 egualdade 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 verbaes e escritas, com ou sem juramento, interrogatorios deante de uma comissão, visitas domiciliarias, sujeição dos banqueiros, patrões, commerciantes e industriaes ao papel de denunciadores dos seus agentes, empregados ou operarios; que os meios de percepção se

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

A assembleia conclue por emittir o voto que o projecto seja regeitado, 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 operações 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 capitales 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 collossal tomada pelas companhias de seguros de vida é attestada pelas estatisticas muito interessantes que acabam de publicar-se, e que dão uma ideia das operações que fizeram em 1905 e da sua situação actual. Essas estatisticas 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 balanços, 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 britannicas.

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....	"	2.192.581
Juros.....	"	11.893.007
Diversos.....	"	634.098
Total	"	51.671.982

Despesas

Sinistros liquidados.....	Libras	21.936.300
Supplementos.....	"	1.132.910
Desistencias	"	1.810.259
Annuidades pagas.....	"	2.144.582
Commissões.....	"	4.248.085
Despesas geraes.....	"	4.223.203
Accionistas.....	"	1.059.741
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 331.115.150, o que em réis, ao par, representa a somma collossal de 1.490.018.175\$000. O activo total das mesmas companhias é representado pela importancia de libras, 349.112.933, figurando nesta somma: hypothecas por 26,6 %, fundos d'Estado por 10,7 %, acções e obrigações por 31,5 %, propriedades 8 %, etc.

O movimento de operações na Bolsa foi regular, durante a quinzena que hoje finda. As acções da Companhia Real tiveram uma alta importante, tendo-se realizado durante a ultima semana, operações 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 cotagões cambias:

	EM 30 DE MARÇO		EM 15 DE ABRIL	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	51 7/8	51 3/4	51 5/16	51 13/16
" 90 d/v.....	52 9/16	—	52 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 portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	ABRIL													
	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	
Lisboa : Inscriptões 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....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	53.500	-	-	-	-
» 4 % 1890 coupon ...	52.500	-	-	52.500	-	52.500	52.000	52.500	-	-	52.500	-	-	-
» 4 1/2 % assent.....	-	60.800	-	-	-	60.900	61.000	-	-	-	-	-	-	-
» 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	63.600	63.500	-	63.800	63.800	63.800	63.800	-
» 3 % 1903.....	9.450	9.500	9.500	9.500	9.400	9.400	-	9.400	-	-	9.400	-	9.400	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	91.560	-	-	-	-	-	-	-
Accções B. de Portugal.....	175.500	-	-	175.000	-	175.000	175.000	175.000	175.000	-	175.000	175.000	175.000	-
» » Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	136.500	-	-	-	-	-
» » 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	-	-
Accções 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	369	-	-
» » 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 espanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1907			1906			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom	Kil.	Totaes	Kilom	1907	1906	1907	1906
			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	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	-
	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
Vendas Novas	19 25 »	»	2.083.000	29.757	»	1.420.000	20.285	22.788.000	22.357.000	431.000	-
Coimbra á 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	-
Minho e Douro	11 20 »	372	34.729.000	93.357	343	36.981.817	107.818	298.410.000	290.176.845	8.233.155	-
	21 31 »	»	49.055.000	131.868	»	40.680.003	118.600	347.465.000	330.856.848	16.608.152	-
Beira Alta.....	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	-
Nacional — Vizeu, Mirandella e Bragança.	12 18 »	»	6.591.085	25.051	-	6.665.526	26.345	86.964.471	79.749.054	7.215.417	-
	19 25 Fev	185	2.936.373	15.872	105	2.330.540	22.195	23.441.648	15.010.479	8.431.169	-
Guimarães	26 4 Mar	»	3.396.962	18.361	»	1.800.429	17.146	26.838.410	16.810.908	10.027.502	-
	21 28 Fev	34	2.225.722	65.462	34	2.749.969	80.881	12.420.513	12.739.309	-	318.796
Porto á P. e Famalicão	1 10 Mar	»	2.149.535	63.221	»	2.052.319	60.362	14.570.048	14.791.619	-	221.571
	11 20 Mar	64	-	-	64	-	-	-	-	-	-
Norte de Espanha. ...	11 20 Mar	3681 Ps.	3.230.443 Ps.	887	3681 Ps.	2.884.097 Ps.	783	23.594.770 Ps.	23.341.832	252.938 Ps.	-
	21 31 »	»	-	-	»	-	-	-	-	-	-
Madrid — Zaragoza — Alicante	11 20 Mar	3650	2.982.883	817	3650	2.788.392	763	22.058.535	21.985.150	73.385	-
	21 31 »	»	3.246.872	889	»	2.997.917	821	25.305.407	24.983.067	322.340	-
Andaluzes	12 18 Mar	1083	342.337	316	1083	380.349	351	4.007.424	4.148.752	-	141.328
	19 25 »	»	333.415	307	»	362.981	335	4.340.839	4.511.733	-	170.894
Madrid-Caceres e Portugal	21 31 Mar	777	217.920	280	777	222.627	286	1.805.605	1.862.277	-	56.672
	19 25 Mar	180	74.011	411	180	58.582	325	867.247	737.260	129.987	-
Zafra a Huelva	26 1 Abr	»	67.207	373	»	67.347	374	934.454	804.607	129.847	-

As festas de Lisboa

Contra o que affirmámos, contra o que era natural, o que era conveniente, o que de ha muito se tornou indispensavel, a realização d'uma grande festa da primavera, em Lisboa, ficou ainda este anno 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 levantado espirito do então vereador sr. José Dias da Silva, não morreram de qualquer affecção dos órgãos vocaes, morreram justamente de plectora de discursos, de fartura de ideias para gastar dinheiro e exiguidade de bom senso pratico.

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 leuavel 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 economica com o nome de *discursite aguda*!

Os symptomas são conhecidos: declara-se a doença pela proposta d'um vereador intelligente e empreendedor; a camara approva 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 inflammatorios, 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 aggregados 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, á 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 (vidè nosso numero 310 de 1900, pagina 346) não foi applicado.

Esse cauterio seria a redução do grande bubão a uma pequena burbulha ou commissão financeira, que apreciase bem as despesas que seria indispensavel fazer e as minas de receita que seria possivel 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 aggravamento 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 sympathica agremiação se espiritos energicos e vontades dedicadas de alguns dos seus directores não enecstrassem 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 pratica, 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 obrabenemerita, 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 subscrição de 2\$500 réis (!)

Mas isso não succederia num segundo anno; e muito menos succederia sendo a promotora das festas uma commissão 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 commissão 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 commissão 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 metahorragia 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 commissão.

Que as festas se podiam fazer, só a commissão, 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 apocalypticas figuras que sonhadores de scenarios phantasiosos 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 commissão, o unico que ficou vencido na sua teimosia porque as festas se realizassem, tinha offertas *expontaneas* de recursos por parte de varios commerciantes, que subiam a uma verba de alguns centos de mil réis.

Ora sendo a commissão 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 subscrição total attingisse mais de vinte contos.

Mas ninguem quiz ter esse encargo; todos acharam muito bonito, muito vantajoso, sobretudo, pertencer á grandiosa commissão 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 benefico movimento do levantamento das suas forças de que ella tanto necessita, a commissão 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 incuravel, 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 distincto 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 affiançar, 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 character era capaz de saber pôr em relevo as grandes qualidades que enalteciam 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 dotára.

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

Na Universidade, na Escola do Exercito, no convívio 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 character, 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 difficeis 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 occupar-se 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 sacudida 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 sobresaltos 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 tem 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 succedeu 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 effeito 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 chammas 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 pernas de qualquer policia ou transeunte que dê pelo incendio é excessivamente primitivo. Qualquer contingencia pôde ser causa de demora; uma simples casca de laranja — tão vulgar pelas nossas ruas — a escorregadia lama — contra a qual tanto nos insurgimos — podem fazer escorregar o mais veloz andarilho e estorvar o aviso para a saída de soccorros, que em dadas occasiões se tornam urgentissimos, e que pôde occasionar perdas de vidas e enormes prejuizos como agora infelizmente succedeu.

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 seus productos nos mercados espanhoes.

E nesta epoca de lucta commercial em que todas as nações se empenham, não é para desprezar 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 official do governo espanhol e presidencia do Ministro do Commercio.

Para facilitar a concorrência 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 francezas. Nós temos as de Vidago, as do Gerez, de Monte Banzão, de Moura, e outras muitas que facilmente seriam acceites nos mercados espanhoes quando offerecidas 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, occupando milhares de operarios.

Quanto aos nossos vinhos, seria esta uma das fórmulas, talvez, de obviar ás difficuldades que a crise de abundancia tem occasionado aos nossos vicultores.

Ao nosso director, foi offerecida a representação em Portugal como membro do Comité da Exposição, podendo pois quem deseje concorrer com os seus productos e pedir quaesquer 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 installados os diferentes exemplares que estão naquella estabelecimento.

Do Campo Pequeno traz a situação de todos os logares, com os respectivos numeros 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 l'mitada, para norte, por uma linha que partindo do Aqueducto das Amoreiras termina na Azinhaga da Fonte do Louro.

Aggr 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 a 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 difficuldades 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 licito esperar que do concurso dos esforços d'estas duas benemeritas aggremações saíam resultados beneficos para ambos os paizes.

Tracção electrica

Espanha

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

França

Foi já encommendado o material electrico para a linha de Tergnier a Anizy, Aisne, que, espera-se, será aberta ao publico no proximo dia 1 de junho. A linha passa por Saint Gobain e mede 31.700 kilometros de extensão.

O serviço de passageiros será feito por carruagens automotrices, e o de mercadorias com locomotiva electrica.

Italia

Constituiu-se em Monza uma sociedade que tem por fim construir e explorar varias linhas de tracção electrica 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 electrica no Caucaso, de Tiflis a Vladikavkas e Beslanousk.

Suecia

Vistos os bons resultados obtidos durante um anno de experiencias, a administração dos caninhos de ferro do Estado vae adoptar definitivamente a tracção electrica nas suas linhas.

LINHAS PORTUGUEZAS

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

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

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

— Vae ser publicado um decreto creando a direcção do caminho de ferro de Mossamedes, tornando assim a administração d'aquella linha independente da de Loanda.

Lobito. — Está ainda dependente do parecer da commissão technica de obras publicas do Ultramar a approvação 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 proximo.

Falta ainda, porém, muita cousa a fazer, e nada se póde afirmar por enquanto.

Montemor-o-Novo. — Uma commissão de influentes d'esta importante villa informou o sr. ministro das obras publicas de que a Camara Municipal Montemorense deliberára contrair um emprestimo de 170 contos destinado á construcção do ramal da estação de Montemor-o-Novo até a villa.

Em vista d'isto o governo mandou proceder ás 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 necessario para a construcção.

S. Thomé. — Varias pessoas interessadas vão novamente instar com a estação competente para que se realize a projectada construcção 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 construcção.

ARGENTINA

Foram inauguradas na ultima quinzena do mez passado os trabalhos do caminho de ferro de Rosario a Bahia Blanca, com a assistencia do ministro de obras publicas.

ORANGE

Foi auctorizada a negociação de um emprestimo destinado á construcção da linha ferrea de Marseru, 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 Chaochoffo, capital da provincia d'este nome e importante centro industrial; mede approximadamente 48 kilometros de extensão.

E' esta a primeira linha ferrea que a China constroe com capitales nacionaes.

O material é de fabricação americana e japoneza; a Administração é formada exclusivamente por chinezes. O pessoal empregado é indigena, salvo os engenheiros e telegraphistas que são japonezes.

Notas varias

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

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

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

Accidentes ferroviarios nos Estados Unidos.—Um publicista americano numa estatistica 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 construcção que perfuram a grande muralha alpina que tem duzentos kilometros de espessura e se estende de Nice a Vienna.

O Semmering, o Brenner, o Cenis, o Arlberg, o S. Gothardo e o Simplão são actualmente atravessados pela locomotiva e dentro em pouco sê-lo-hão igualmente o Loetschberg e o Splugen ou o Geina, assegurando assim a communicacão 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 Entroncamento: 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.º Additamento á classificacão 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 vagon completos 7 toneladas — preços especiaes B.

Lisboa, 6 de abril de 1907.

3.ª Modificacão na classificacão geral de mercadorias

Desde 10 de abril de 1907 ficam incluidas na Classificacão 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 vagon completos.

Lisboa, 6 de abril de 1907.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de cantarias

Deposito provisorio—50\$000 réis

No dia 6 de maio proximo pela uma hora e meia da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão 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 uteis 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 indicacão exterior no sobrescripto:

«Proposta para o fornecimento de cantarias da tarefa n.º 115 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 115 pelos preços de... (preços por extenso) na conformidade das condições patentes na repartição central de via e obras e das quaes tomei pleno conhecimento».

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

NB. Esta Companhia não concederá passes aos fornecedores. Lisboa, 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 Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa—Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 108.º da tarifa geral d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica 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 de bito 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 inclusivê 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 engarrafado, 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.ª;

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 Brago 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 Lourical, 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.ª;

N.º 13.654 em 5-1-1907 de Villa Real a Lisboa P., 1 barril vinho, 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, desde a data do presente, as quebras naturaes estipuladas nas seguintes tarifas especiaes: M. L. N.º 1 de g. v.—para transporte de generos frescos; M. L. N.º 4 de p. v.—para transportes de combustiveis mineiros, 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 comum; 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 expeditas para Espanha ou vice-versa será calculada no percurso portuguez pelo quadro annexo 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-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel—Grande Hotel do Elevador—Grande Hotel da Boa Vista.—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Luzes 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.

LINTRA 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 jantar para cem pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

SPINHO 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 provincia, de inexcitaveis commodidades e aceio tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

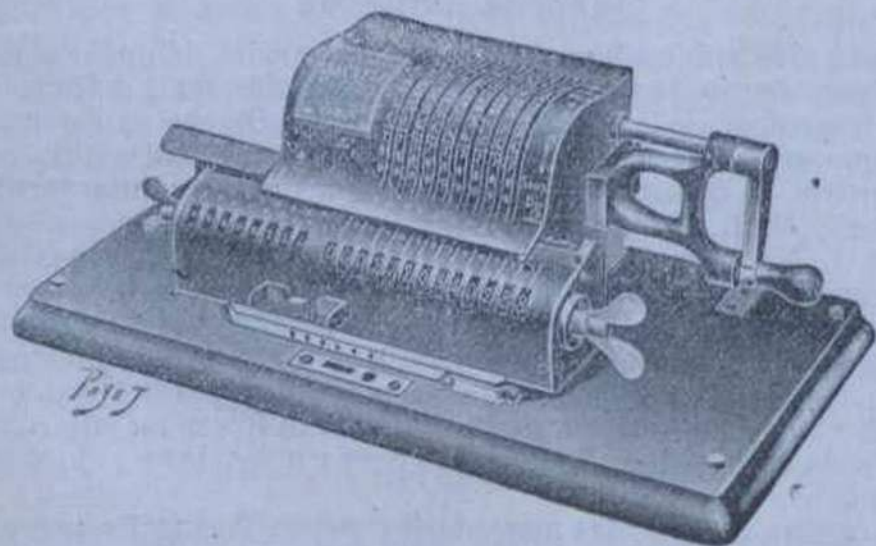
PORTO João Pinto & Irmão. — Despachantes. — Rua Mousinho da Silveira, 134.

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

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

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

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



MACHINAS DE CALCULAR DACTYLE

Somma, subtracção, multiplicação, divisão, raiz quadrada

Rapidez extraordinaria

Exactidão rigorosa

PREÇO 90\$000 REIS

VENDEM-SE NA

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Rua Nova da Trindade, 48, 1.^o—LISBOA

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

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

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

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

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
9-45 m.	9-20 m.	9-40 m.
9-45 m.	9-40 m.	10-10 m.
4-0 t.	4-14 t.	4-20 t.
5-40 t.	5-54 t.	6-20 t.
11-25 n.	11-39 n.	12-0 n.

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
5-30 m.	6-5 m.	5-20 m.
7-0 m.	7-28 m.	7-25 m.
7-40 m.	8-15 m.	8-10 m.
10-10 m.	10-38 m.	8-55 m.
11-30 m.	11-58 m.	10-50 m.
1-0 t.	1-28 t.	12-10 t.
2-30 t.	2-58 t.	1-40 t.
4-52 t.	5-20 t.	3-10 t.
5-24 t.	5-56 t.	5-31 t.
7-0 t.	7-28 t.	7-40 t.
8-30 n.	8-58 n.	9-10 n.
10-0 n.	10-28 n.	10-40 n.
12-30 n.	1-5 n.	—

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
5-15 m.	7-15 m.	6-0 m.
8-10 m.	9-3 m.	8-5 m.
9-10 m.	9-46 m.	8-56 m.
9-45 m.	10-38 m.	9-15 m.
10-45 m.	11-16 m.	9-56 m.
12-15 t.	1-22 t.	11-26 m.
1-40 t.	2-16 t.	12-15 t.
3-10 t.	3-46 t.	1-26 t.
3-15 t.	4-15 t.	3-15 t.
4-40 t.	5-16 t.	4-36 t.
5-27 t.	5-37 t.	5-15 t.
6-10 t.	6-46 t.	6-15 t.
6-15 t.	7-22 t.	6-56 t.
7-40 t.	8-16 n.	7-51 t.
7-45 n.	8-52 n.	8-0 n.
9-15 n.	10-22 n.	9-20 n.
10-40 n.	11-16 n.	9-56 n.
10-45 n.	11-52 n.	10-30 n.
12-25 n.	1-15 n.	11-26 n.

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

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
6-30 m.	7-33 m.	5-0 m.
7-26 m.	8-32 m.	6-40 m.
8-50 m.	9-54 m.	7-50 m.
10-37 m.	11-41 m.	9-5 m.
11-24 m.	12-1 t.	11-1 m.
12-44 t.	1-4 t.	1-0 t.
3-3 t.	4-7 t.	3-4 t.
4-37 t.	5-36 t.	4-40 t.
5-23 t.	6-18 t.	4-54 t.
6-15 t.	7-19 t.	5-52 t.
8-50 n.	9-48 n.	6-57 t.
11-0 n.	12-1 n.	9-10 n.
12-20 n.	1-24 n.	10-45 n.

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

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

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

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

Lisboa-Rocio	Setil	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
6-50 m.	8-24 m.	7-46 m.
8-50 m.	10-31 m.	11-15 m.
3-50 t.	7-5 t.	7-36 t.

Setil	Vendas Novas	Setil
Partida	Chegada	Partida
4-50 m.	8-14 m.	4-5 m.
8-50 m.	10-31 m.	11-15 m.
3-50 t.	7-5 t.	7-36 t.

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

Figueira	Porto	Figueira
Partida	Chegada	Partida
7-30 m.	4-43 t.	9-50 m.
3-54 m.	6-33 m.	5-46 t.

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

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

Esmoriz	Porto	Esmoriz
Partida	Chegada	Partida
4-48 m.	6-0 m.	3-15 t.
9-34 m.	10-34 m.	8-10 m.
10-50 m.	11-50 m.	9-20 m.
1-15 t.	2-15 t.	11-5 m.
3-33 t.	4-33 t.	1-31 t.
9-30 n.	10-33 n.	7-55 t.

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

Coimbra	Louza	Coimbra
Partida	Chegada	Partida
5-0 m.	6-27 m.	7-10 m.
11-0 m.	12-57 t.	3-0 t.

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

Lisboa-Rocio	Badajoz	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
10-30 m.	7-23 t.	6-5 t.
7-85 t.	6-52 m.	8-15 m.

Lisboa-Rocio	Valencia	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
1-0 m.	6-20 t.	6-0 m.
7-25 t.	12-50 n.	8-40 m.

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

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

Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R
Partida	Chegada	Partida
7-30 m.	2-1 t.	5-5 m.
5-53 t.	3-21 m.	5-30 t.

Alfarellos	Figueira	Alfarellos
Partida	Chegada	Partida
5-0 m.	6-10 m.	10-5 m.
11-25 m.	12-19 t.	6-48 t.

Amieira	Figueira	Amieira
Partida	Chegada	Partida
3-0 m.	3-21 m.	2-15 n.
1-40 t.	2-1 t.	5-5 m.

BEIRA ALTA

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

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

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

SUL E SUESTE

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

Lisboa	Setubal	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	9-28 m.	8-5 m.
10-50 m.	12-40 t.	10-15 m.
1-35 t.	3-16 t.	2-5 t.
3-25 t.	5-2 t.	4-0 t.
4-50 t.	6-27 t.	8-21 n.

Pinhai Novo	Setubal	Pinhai Novo
Partida	Chegada	Partida
8-45 n.	9-7 n.	5-29 t.
5-50 m.	10-50 m.	5-10 t.

Casa Branca	Evora	Casa Branca
Partida	Chegada	Partida
6-20 t.	7-17 t.	7-37 t.
8-0 m.	3-21 t.	5-58 m.
4-50 t.	11-33 n.	11-33 n.

Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	3-21 t.	5-58 m.
4-50 t.	11-33 n.	11-33 n.

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

Lisboa	Villa Real	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	11-49 n.	5-0 m.
8-0 m.	4-46 t.	6-10 m.
4-50 t.	5-51 m.	—

Lisboa	Portimão	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	9-26 n.	7-45 m.
8-0 m.	3-55 m.	6-40 t.
4-50 t.	—	—

Tunes	Portimão	Tunes
Partida	Chegada	Partida
9-23 m.	10-30 m.	9-50 m.
6-20 m.	12-15 t.	1-10 t.

Faro	Villa Real	Faro
Partida	Chegada	Partida
6-32 m.	9-0 m.	9-23 m.
3-48 t.	6-14 t.	6-31 t.

MINHO E DOURO

Porto	Famalicão	Porto
Partida	Chegada	Partida
2-20 t.	3-47 t.	4-58 m.
5-40 t.	6-59 t.	4-3 t.
9-25 n.	10-52 n.	7-26 t.

Porto	Braga	Porto
Partida	Chegada	Partida
4-45 m.	7-26 m.	6-2 m.
8-3 m.	10-34 m.	8-1 m.
9-33 m.	12-9 t.	11-0 m.
12-10 t.	1-56 t.	11-0 m.
4-10 t.	6-6 t.	4-47 t.
5-40 t.	8-51 n.	7-27 t.

Nine	Braga	Nine
Partida	Chegada	Partida
8-33 m.	9-2 m.	9-20 m.
11-33 m.	12-9 t.	12-30 t.

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

Porto	Valença	Porto
Partida	Chegada	Partida
8-3 m.	12-51 t.	2-52 m.
12-10 t.	3-32 t.	9-20 m.
5-40 t.	11-34 n.	2-0 t.

Vianna	Valença	Vianna
Partida	Chegada	Partida
7-15 m.	9-14 m.	4-55 m.
2-36 t.	5-20 t.	8-0 m.
6-16 t.	8-15 n.	4-4 t.

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

Porto	Regoa	Porto
5-0 m.	11-7 m.	4-10 m.
6-0 t.	10-12 n.	4-5 t.
8-19 m		9-39 n.

Porto	Tua	Porto
3-34 m.	7-55 t.	5-21 m
10-3 m		



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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Occidental, vap. portuguez **Zaire**, re. 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, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Sicilia**. Sairá a 23 de abril.

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



Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez **Saint Barthélemy**. 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. francez **Cordillere**. Sairá a 18 de abril. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.^o



Bordeos, vapor francez **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. francez **Amazone**. Sairá a 29 de abril. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.^o



Gibraltar, Genova, Liorne, Napoles, 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 **Anselm**. Sairá a 27 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



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



Pernambuco e Maceió, vapor inglez **Traveler**. 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 **Tucuman**. Sairá a 24 de abril. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Southampton, Bolonha e Hamburgo, vapor allem. **Cap Ortegall**. 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 francez **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 Pallice 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	1.440	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)	2.440	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	810	720	560	410
Mogófores	1.300	1.010	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

Estações		Preços					
Procedencia	Destino	Bilhetes inteiros			Meios bilhetes		
ou viceversa		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Via Pampilhosa ou Abrantes	Pinhel Lisboa R	7.450	5.790	4.450	3.730	2.900	2.080
	Pinhel Lisboa P	7.340	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
	Guarda 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
	Villa Fernando Lisboa P	7.130	5.550	3.970	3.570	2.780	1.990
	Cerdeira Lisboa R	7.450	5.790	4.450	3.730	2.900	2.080
	Cerdeira Lisboa P	7.340	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
	Freineda 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
	Villar Formoso Lisboa P	7.830	6.100	4.350	3.920	3.050	2.180

CONDIÇÕES

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

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

A presente annulla e substitue, para todos os effeitos, 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

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

(Aplicavel 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.ª)

VOLUMES DE PEZO NÃO SUPERIOR A 10 KILOS

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

1.^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 remetente, o percurso entre os pontos mencionados na alinea 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 applicavel a todas as expedições de um só volume, de qualquer fôrma, dimensão ou natureza, comtanto que não contenha valores, dinheiro, objectos preciosos, materias inflammaveis 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.^a — Para que esta tarifa seja applicada é indispensavel 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.ª — Não são exigidas *notas de expedição*. Em troca do volume receberá o remetente 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.

Não haverá cartas de porte.

7.^a — Dando-se perda ou avaria, será paga, salvo caso de força maior, a devida indemnização, limitada, porém, ao maximo de 1\$000 réis por kilogramma.

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

Pela presente tarifa é substituída 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. Leproux