

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 e Diretore

REFACTOR PRINCIPAL

L. DE MENDONCA E COSTA

REDATOR PRINCIPAL
J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

Composição e Impressão
Typographia do Commercio
de LEIRIA, ABILIO & SARAIVA
3, Travessa do Sacramento, no Carmo, 7

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

TELEPHONE N.º 27
Endereço telegráfico: Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa especial P. N.^o 3 g. v., volumes pequenos, de Sul e Sueste.

Tarifas especiaes P N.º 13, g. v., bilhetes de ida e volta, da Companhia Real e do Sul e Sul e Sueste.

SUMMARIO

POLÍTICA ECONOMICA, por J. Fernando de Sousa.....
OS EDIFÍCIOS DE LISBOA II por O. S.....
PARTES OFICIAIS — Termo de contrato para a construção e exploração do caminho de ferro de Mirandela a Bragança, Portarias de 20 de março, 4, 15 e 20 de abril e Decreto do 4 de abril do Ministério das Obras Públicas — Carta de lei de 4 de abril do Ministério da Marinha.....
TARIFAS DE TRANSPORTE
A PROPOSITO DO CINCOCENTENARIO—IX
PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos accionistas — Boletim Commercial e Financeiro — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis
COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO
NOTAS DE VIAGEM — XV — Paris — Limoges — Périgueux — Libourne — Bordeaux
UMA IDEIA
MONTEMOR-O-NOVO
O RAMAL DE ARRAYOLLOS
A ESTAÇÃO DE BUENOS AIRES
AUTOMOBILISMO
TRACÇÃO ELÉCTRICA
LINHAS PORTUGUEZAS — Fafe a Guimarães — Lobito — Companhia Real
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Argentina
NOTAS VARIAS
AVISOS DE SERVIÇO
ARREMATACOES
AGENDA DO VIAJANTE
HORÁRIO DOS COMBOSIOS
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA

Paginas	
	199
	131
	133
	133
	134
135 a 137	
	138
	138
	139
	138
	139
	139
	140
	140
	140
	140
	140
	140
	141
	141
	143
	144

cações, sacrificamos a algumas industrias artificiaes e em condições de vida a agricultura e as vantagens commerciaes que ella carece de encontrar.

Falta-nos a instrucção profissional agricola, larga e insistente disfundida, prática e útil, à qual a Italia deve em boa parte a sua reconstituição económica e a debeliação da crise em que se debatia a sua viticultura. A exploração das minas está longe de ser o que pôde e deve ser. Mas não basta produzir; preciso é baratear os transportes, facilitar as relações commerciaes, tornar possível o acesso económico das machinas, dos adubos, do material de trabalho e dos próprios trabalhadores e agentes commerciaes aos centros de produção.

Falta-nos mais largo aproveitamento das aguas em irrigações, na producção d'energia mecanica, na navegação interior. Faltam-nos sobretudo caminhos de ferro, e indicando o que para suprir essa falta importa fazer, deixo o campo das vagas generalidades para entrar nos dominios da especialidade a que a *Gazeta* consagra a sua accão de propaganda.

Mercê de sucessivos esforços e sacrifícios, nem sempre bem orientados, e pela acção coordenada do Estado e das Companhias, falha embora de methodo e de plano, constituimos a nossa rede ferroviaria, que comprehende nesta data as seguintes linhas em exploração:

	Kilom.
Via larga	Sul e Sueste..... 622
	Minho e Douro..... 343
	Beira Alta..... 253
	Companhia Real 1.142
	Louzã..... 30
	2.390
Via reduzida	Villa Real 25
	Guimarães 34
	Povoa..... 64
	Bragança..... 134
	Vizeu 50
	307
Total	2.697

Estão em construção adeantada 46 k. de via larga e 101 k. de via reduzida, sem falar nos 320 k. das linhas do Alto Minho e do Vouga, cuja construção começou há pouco, e parece estar assegurada.

O que é o trasego d'essas linhas, o incremento que tem tido, o consideravel progresso economico que acusa, devido em grande parte á facilidade das communicações, já aqui o mostrei. E todavia quão longe estamos, não direi já da conclusão da nossa rede ferroviaria, mas de um estado de adeantamento em que as principaes exigencias regionaes estejam attendidas!

Na região tributaria das linhas do Minho e Douro falta levar a linha do Minho ás proximidades de Melgaço; prolongar a do Tamega, de Amarante a Cavez; concluir a linha de Chaves, construindo o troço das Pedras Salgadas á fronteira; construir a linha de Regoa a Villa Franca das Naves; prolongar a de Miranda desde Carviçaes até as proximidades de Miranda e Vimioso; construir a linha de circumvallação do Porto para assegurar as comunicações com a parte do Leiriense.

Grosso modo, são 40 km de via larga, que poderão cus-

tar 800 contos, e 240 k. de via reduzida, que importarão em 3.600 contos, o maximo. Contando ainda com material circulante e obras complementares nas linhas existentes, pôde-se computar no maximo de 5.000 contos o que haveria que gastar para concluir a rede do Minho e Douro, que ficaria com cerca de 390 k. de via larga e 370 k. de via reduzida, sem falar nos 150 k. das linhas do Minho, nem nos 252 k. das linhas da Povoa, Guimaraes e Bragança, que elevariam a 1.162 k. a extensão da rede regional.

Esses 5.000 contos teriam larga retribuição pelo rendimento proprio das linhas e principalmente pelo aumento do tráfego nas que hoje estão em exploração. Assim, a linha do Pocinho, que é de custo modico, inferior a 10 contos por kilometro, servirá uma região absolutamente destituída de meios de comunicação, cuja agricultura está por desenvolver, cujos jazigos mineraes não pôdem ser explorados por falta de transportes. O seu tráfego afliuirá á linha do Douro no Pocinho a 172 k. de Campanhã e 190 k. de Leixões.

Se nas linhas do Minho e Douro, sem novos prolongamentos, só pelo desenvolvimento natural do tráfego, o rendimento bruto subiu de 978:667\$052 réis em 1895, a 1.400:720\$478 réis em 1905, tendo nesse periodo sido de 263:080\$306 réis o aumento de rendimento liquido, não é lícito esperar pelo menos igual aumento dentro de cinco annos pela construção das linhas complementares que indicamos? Deve-se notar que no periodo considerado os impostos cresceram 47 contos, o que eleva o aumento de rendimento liquido a 310 contos, muito mais que a annuidade precisa para levantar 5.000 contos.

Para se fazer ideia da influencia d'esses novos troços basta observar que os 79 k. de Mirandella a Bragança, abertos ha poucos mezes á exploração, teem já rendimento superior ás despesas d'exploração, determinando além d'isso importante aumento de receita na linha de Mirandella a Foz-Tua e na do Douro. O mesmo sucederá com as linhas do Tamega, de Chaves, de Villa Franca e do Pocinho. Gravissimo erro economico é a demora na conclusão da rede, podendo-se demonstrar á saciedade que a operação financeira que levantasse 5.000 contos para essa conclusão num prazo de cinco annos, longe de trazer o minimo encargo para o thesouro, determinaria consideravel incremento da actividade económica da região tributaria do Porto e seria remedio mais efficaz da crise agricola que quantas panacéas se inventem. O aumento dos rendimentos publicos daria largamente para os encargos das obras indispensaveis em Leixões e da construção d'estradas, a que é preciso dar vigoroso impulso.

*
Volvemos agora os olhos para a região do Sul, tributaria das linhas do Sul e Sueste.

Estão ali em exploração:

Linha do Sul—Barreiro a Villa Real.....	396	kilom.
Ramal de Setubal	13	"
Linha d'Evora—Casa Branca a Villa Viçosa.....	102	"
Linha do Sueste—Beja a Moura	59	"
Ramal de Portimão.....	27	"
Linha de Ponte de Sôr—Evora a Arraiolos	25	"
	622	"

Estão em construção adeantada 36 k. de Arraiolos a Mora e 2 de Setubal á margem do Sado, sem falar no troço apenas começado do Barreiro a Cacilhas.

Dentro de alguns mezes será, pois, de 660 k. a extensão de linhas em exploração. Estão concedidos e em começo de construção 126 k. de Estremoz a Castello de Vide e ramal para Aviz.

Urge fazer quanto antes o prolongamento do Barreiro a Cacilhas, bastando 400 contos para trazer ali passageiros e recovagens. Serão 10 k. de consideravel rendimento, que determinarão profunda transformação na exploração das linhas do Sul e Sueste.

A construção da linha do Sado é de urgencia não menos indeclinável.

Ainda ha pouco, em duas conferencias sucessivas

na Associação dos Engenheiros Civis, os distintos engenheiros Frederico de Orely e Arthur Bual puzeram em relevo as riquezas mineiras e agricolas d'aquelle vasta região, que não pôdem ser devidamente aproveitadas por falta de transportes baratos.

Só a mina da Caveira tem actualmente mais de 1.000 operarios e vê-se forçada a fazer todos os transportes até o Sado numa extensão de mais de 30 k. por estrada ordinaria.

Para o espinhoso problema technico da passagem de Marateca está hoje achada solução facil e relativamente barata. Pouco falta para se concluirem os estudos e saber-se a extensão exacta e o custo provavel da linha, que orçarão respectivamente por 130 kilometros e 2.000 contos.

Dever-se-hia atacar quanto antes a construção entre Alacer e a Caveira, troço para o qual bastariam 300 contos, destacando-se para ali um grupo de material para a exploração provisoria. Em seguida far-se-hia a construção dos restantes troços de modo que em quatro annos estivesse pronta toda a linha.

O serviço do Algarve melhoraria extraordinariamente. Feito já então o prolongamento de Cacilhas, partir-se-hia de Lisboa pelas 9,30 da noite, como para o Norte, tendo apenas a percorrer 344 k. de Cacilhas a Villa Real em vez de 396 do Barreiro áquelle povoação, tendo-se apenas um serviço de entroncamento em Garvão em vez de dois, na Casa Branca e em Beja, e dispondendo-se de uma linha com optimo perfil quasi sem ondulações de Cacilhas a Garvão. Poder-se-hia, pois, chegar a Villa Real ás 7 horas como hoje, e sair de lá pelas 9 da noite para se chegar a Lisboa ás 6,30 da manhã. O serviço do Alemtejo tornar-se-hia independente do do Algarve desde Lisboa.

Que profunda e benefica transformação se operaria assim nos serviços das linhas do Sul e Sueste e que progresso economico se facultaria á região do paiz mais susceptivel de largo desenvolvimento!

Não deverá ficar esquecido o prolongamento do ramal de Portimão até Lagos, com 19 k., para o qual são precisos 500 contos, mesmo contando com uma ponte privativa em Portimão, que se nos affigura indispensavel. Não só relações regionaes são valiosas em zona de população densa, como se deve ter em conta o valor militar da bahia de Lagos. A valorização das linhas existentes, tanto nos 120 k. de Portimão a Lagos como em todos os que ficam á quem de Tunes, pelo tráfego de Lagos e da vasta região que se estende em direcção a Aljezur, é suficiente para compensar o encargo.

Outro troço de não menos importancia deve ser construido quanto antes de Villa Viçosa a Elvas. As relações valiosas do Alemtejo com a Espanha ficam assim comodamente asseguradas. Proporcionam-se transportes baratos aos productos da região fronteiriça, e ainda do termo de Olivença, visto que o traçado em estudo se approxima de Jeromenha.

O custo d'esse troço de extensão inferior a 40 k. deverá orçar por 500 contos, e o seu tráfego augmentará extraordinariamente o valor da linha da Casa Branca a Villa Viçosa.

Linha convergente á de Leste, nenhum obice á sua construção resulta da clausula do contrato da Companhia Real relativo ás linhas paralelas na zona de protecção de 40 k. Demais, essa questão foi já devidamente esclarecida e resolvida pela construção do troço de Estremoz a Villa Viçosa.

Grave erro será o adiamento indefinido da construção d'esse util complemento da rede do Sul e Sueste.

Tambem não deve ser posto de parte o troço d'Evora a Reguengos, em parte estudado ja, com 40 k. d'extensão e de construção facilima, devendo custar 500 contos, quando muito.

Mencionarei finalmente o troço de Mora a Ponte de Sôr com 40 k. d'extensão e de custo igual.

E', pois, de 276 k. a extensão dos troços cuja construção deve ser empreendida e concluida num prazo de 4 a 6 annos e que importará em 4.400 contos; juntando o necessario para a estação de Lisboa e material circulante, chegariam a 5.000 contos, que dariam lugar a um encargo de juro e amortização de 270 contos

annuaes, proximamente assumido á medida que os novos troços entrassem em exploração.

Deve-se notar que as linhas do Sul e Sueste viram subir o seu rendimento bruto, sem contar os impostos, de 694:445\$413 réis em 1895 a 1.193:534\$979 réis em 1905, enquanto a extensão subia apenas de 475 km. a 556 k., isto é, o rendimento cresceu 72 %, enquanto a extensão explorada cresceu 17 %. Durante esse periodo a receita liquida elevou-se apenas de 304:925\$928 réis a 359:028\$013 réis, por causa da profunda transformação que sofreram os serviços, menos que mesquinhamente dotados antes, tendo augmentado consideravelmente o numero e a velocidade de comboios e os recursos de pessoal e material. Deve-se ainda contar com 35 contos de augmento de impostos.

Actualmente a despesa d'exploração, depois da reorganização dos serviços, já não cresce com a mesma rapidez, ainda que aumente muito a extensão da linha.

E dados o valor economico dos troços a construir e a influencia do seu trasiego na receita das linhas em exploração, pôde-se prognosticar com a mais absoluta segurança que a rede do Sul e Sueste proverá pelos recursos proprios aos encargos do capital preciso para a sua conclusão, podendo affoutamente o Thesouro adeantar o capital necessario.

Com 10.000 contos deixar-se-hão pois as regiões extremas do paiz com a sua rede ferroviaria concluída, salvo malhas secundarias, que ulteriormente convirá apertar, como é a linha do Baixo Alemtejo, de Garvão ao Guadiana e a Pias.

Propositadamente não me referi á linha de Azeitão a Cezimbra, que pôde constituir uma empresa remuneradora do capital e ser confiada á iniciativa particular.

Tambem me não occuparei da rede do centro, que já estudei noutro artigo.

Creio ter demonstrado a possibilidade de dar vigoroso impulso ao desenvolvimento economico pela facilidade de transportes em duas vastas zonas, que abrangem mais de dois terços da superficie do paiz.

Nem deve haver prodigalidade nas despesas publicas, assumindo-se levianamente encargos pelo recurso abusivo ao credito, nem tambem é admissivel pusilanimidade e estreiteza de administração acanhada e de vistas curtas, falta de confiança nos recursos do paiz e na accão certa e computável real a real, da viação accelerada.

O governo que se compenetra da importancia e urgencia da conclusão das linhas do Estado e pedir ao credito os 10.000 contos necessarios prestará á economia do paiz um serviço inestimável, e pôde ter a certeza de que não comprometterá as finanças publicas nem agravará o desequilibrio orçamental. Pelo contrario, não só o rendimento das linhas terá o incremento compensador do encargo, mas ainda o aumento da matéria collectável e a actividade impressa á vida agricola e industrial do paiz manifestar-se-hão por forma superior a todas as previsões.

J. Fernando de Souza.

Os edifícios de Lisboa

II

Tentámos frizar, no nosso artigo anterior, as deficiencias dos regulamentos relativos á construcção de predios urbanos na capital, e as funestas consequencias que d'ahi resultam tanto sob o ponto de vista da segurança dos habitantes dos predios, como sob o do aspecto que revestem e que concorre para dar uma impressão antiestetica e banal a construcções que, com o mesmo custo e as mesmas commodidades, podiam, mercê d'uma pouca d'arte e de algum bom gosto, ganhar um notável realce.

Muito havia a dizer sobre este thema, recordando mesmo os impedimentos que nas repartições da camara se criam a empresas, cuja iniciativa arrojada antes se era para applaudir e animar, como sucede com a do projectado Bairro Europa, o qual saí da vulgaridade

dos bairros de Lisboa com as suas largas avenidas e a sua florida casaria toda com jardins á frente.

Podíamos fallar ainda do genero de construcções preferido, em que se não aproveita devidamente a excellente pedra de cantaria que possuimos cerca de Lisboa, ou o calcareo branco de Leiria, cujo preço, mesmo com o encaixotamento e transporte, fica baixo, sendo sempre preferivel, pelo aspecto, pela duração, pela riqueza, ás *cantarias* d'argamassa e de cimento que deslustram muitos predios da cidade.

Ainda seria opportuno dizer algumas palavras sobre o azulejo nacional, que dá uma apparença tão mimoso e limpa ás casas portuguezas que reveste ou onde destaca a superficie brillante dos seus motivos decorativos.

Mas o nosso intento hoje é dizer o que pensamos sobre a intervenção do Estado nestes assuntos em que directa e indirectamente tanto pôde influir.

Está provadissima a penuria de edifícios publicos com carácter monumental que os recommende, ou mesmo sem tal carácter.

Além dos que a previdencia pombalina nos deixou e que estamos estragando com enxertos e accumulações e deturpações; além d'alguns conventos de que o Estado se apossou, como herdeiro forçado das ordens monasticas, é pouco, é pouquíssimo o que possuimos.

A verba gasta todos os annos em alugueis de casas para a installação de repartições publicas diversas, desde os liceus ás escolas primarias a cargo da camara municipal; desde as repartições de fazenda ás estações telegrafo-postaes; desde os quartéis de bombeiros municipaes ás administrações dos bairros; para dependencias de todos os ministerios, para serviços publicos de todas as ordens, é uma verba importantissima.

Deve attender-se tambem a que raramente a casa, alugada por bom preço para a installação d'estes serviços, se presta a isso sem ter primeiramente de receber obras mais ou menos importantes na sua accommodação, muitas vezes nas reparações tambem, e até na sua conservação, o que accrescenta portanto com uma cifra consideravel aquella que é relativa á renda annual.

Occorre então perguntar: não seria mais conveniente construir edifícios proprios para accommodar devidamente esses serviços, edifícios projectados expressamente para tal fim, concentrando e ligando, para economia e para a utilidade do publico, installações e repartições que a propria conveniencia do serviço recommendaria que ficassem juntas?

Occorre ainda considerar: não poderia a verba gasta todos os annos em rendas, accommodações, mudanças, concertos e reparações, verba excessiva, servir para se levantar um emprestimo destinado a fazer alguns edifícios mais necessarios, por um processo equivalente ao que se usou na aquisição do edificio do museu de bellas artes, na rua das Janellas Verdes, hoje propriedade do Estado por um acto de boa administração da Direcção Geral de Instrucção Publica?

E não venham dizer-nos que as obras do Estado custam carissimo, embora isso seja verdade, porque para tal argumento ha a resposta igualmente verdadeira de que tales obras podiam e deviam ser feitas como as dos particulares, por empreitada, só com a fiscalização technica do pessoal do governo.

O que torna caras as obras do Estado são as modificações que de anno a anno se introduzem na traça primitiva e o excessivo numero de operarios que nellas é mandado trabalhar contra vontade de quem as dirige.

Não se tomam operarios para as obras mas executam-se obras para admittir operarios.

O edificio da calçada do Combro, que foi reedificado para alojamento das diversas direcções d'obras publicas, converteu-se em Caixa Geral dos Depositos, installada á larga e com exclusão d'outros serviços.

O lyceu de Lisboa, de que já ouviram fallar os nossos avós, serviu para sepultar dezenas de contos em fundações d'onde não consegue emergir justificando o celebrado de ter um metro de altura e 500 contos de profundidade.

Para o Correio geral, tambem em fundações, se gastou grossa maquia, que aproveitou em parte o edificio recente da Assistencia Nacional aos Tuberculosos.

A escola medica ficou num custo elevado porque naquella obra se mandava admittir operarios desnecessarios.

Quando o Estado cessar o regimen de fazer obras administradas de conta propria, executam-se mais rapidamente e com uma economia de 50 por cento.

E' indispensavel entrar neste caminho; e é indispensavel construir alguns edificios publicos. Exige-o a população crescente das escolas. Quem visita os nossos lyceus, logo se convence d'esta necessidade imperterivel.

Exige-o o desenvolvimento natural d'outros serviços publicos importantes.

Basta lembrarmo-nos dos serviços telegrafo-postaes.

E' imperdoavel que um serviço d'esta natureza, que tamanha receita dá ao Estado, receita que cresce sem desfalecimentos; um serviço que tanto contribue para o augmento das transacções commerciaes e para o desenvolvimento da riqueza publica, não tenha uma instalção accommodada e condigna.

E' ridicula a sua situação, com dependencias distribuidas por todos os cantos, pateos e solões do Terreiro do Paço, sem conforto para os empregados, sem comodidades para o publico, sem simplificações que abreviariam expedições, transportes e trajectos, com um trafejo feito por carregadores em carrinhos de mão ao longo das Arcadas; pejando e obstruindo as acanhadas casas do ministerio das obras publicas; inteiramente fóra da accão directa e da vigilancia immediata dos chefes, o serviço telegrafo-postal de Lisboa, com o incremento que vae tendo, a despeito do zelo e competencia dos funcionarios que o dirigem e o executam, está lastimosamente installado, organizado e dotado.

Quem dispensar alguma attenção ás cousas publicas e não se absorver apenas nas peripecias da politica mesquinha, tem de ocupar-se do problema da devida accommodação do serviço dos correios e telegraphos, em ponto central, de ligações faceis com as estações secundarias, unindo directamente ás linhas ferreas e aos caes accostaveis do porto.

Isto serviria tambem para desaccumular o ministerio das obras publicas, que já não cabe dentro do seu recinto.

Mas em muitas outras cousas tem o governo tambem de pensar. O edificio do tribunal, que em todas as capitais civilizadas é um monumento, um palacio suntuoso, um modelo architectonico, está em Lisboa no antigo convento da Boa-Hora, que nos envergonha aos olhos dos estrangeiros e não satisfaz ás actuaes necessidades do publico.

Todavia, aquelle edificio, no local em que se acha, podia com manifesta vantagem alojar algumas repartições publicas mal installadas e dispersas, o que mais recommendaria a mudança, se a primeira circumstancia não fosse bastante para demonstrar que se impõe a construcção do grande tribunal de 1.ª instancia num dos novos bairros.

As nações que sabem quanto interessa ao seu progresso e á sua civilização o culto da arte, não se esquecem de consignar nos seus orçamentos verbas annuaes destinadas á acquisitione de estatuas, quadros e outras obras para estimulo dos artistas, como se não esquecem de dotar com os fundos necessarios as construcções dos seus edificios mòmentaes, verdadeiras escolas architectonicas.

Nós, se alguma cousa estamos fazendo em restaurações lentas de templos antigos, atrozmente profanados com incrustações de epochas ignorantes e utilitarias, não pensamos em edificios novos monumentaes.

Todo o nosso esforço de 10 annos se limitou ao edificio da escola medica, que ainda não poude abrir.

Os quarteis estão incompletos como o de Campolide; outros fazem-se architecturas a estylo Manuelsinho, como no Carmo.

O convento dos Jeronymos continua a mostrar aos estrangeiros a nossa incuria.

Tinhamos ali um museu commercial e industrial; foi banido.

O convento de S. Bento continua com o frontespicio no tardoz e com a sua réles frontaria até por cair.

A estação das vias ferreas do sul e sueste continua a ser uma barraca analoga á Deusa dos Mares.

O estado limita-se a construir residencias para os priores das freguezias, a limpar barbaramente as cantarias das egrejas previamente encaixotadas em andaimes que duram annos, e a enterrar alvenarias em fundações.

Com o seu corpo d'engenheiros, de conductores e de architectos, em nada contribue para dotar a cidade em edificios que a honrem, ou pela sua belleza, ou pela sua utilidade.

Não pôde extranhar-se que os particulares procedam analogamente.

Deve pôr-se ponto final neste estado de cousas.

Não nos falta só o dinheiro; carecemos de tacto administrativo.

Com os nossos desbaratos podiam estar construidos predios para todos os edificios publicos da capital e provincias, e não se daria assim o facto de ser o ministerio das obras publicas, o ministerio das construcções portanto, aquelle que mais gasta em rendas de casa para alojar mal as suas dependencias.

O. S.

PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Secretaria Geral

Por ordem superior se publica o seguinte :

Termo de contrato definitivo celebrado entre o Governo e João Lopes da Cruz para a construção e exploração do caminho de ferro de Mirandella a Bragança.

Aos 24 dias do mez de outubro de 1902, no Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, e gabinete de S. Ex.^a o Ministro, onde vim eu Ernesto Madeira Pinto, do Conselho de Sua Majestade, Secretario Geral do mesmo Ministerio, ahi se achavam presentes de uma parte o III^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Conselheiro Manoel Francisco de Vargas, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, primeiro outorgante em nome do Governo, e de outra parte o Sr. João Lopes da Cruz, de Mirandella, como segundo outorgante, assistindo tambem a este acto o III^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Antonio Osorio Sarmento de Figueiredo, ajudante do procurador geral da Coroa e Fazenda, e por elle Ex.^{mo} Ministro foi dito, na minha presença e nas das testemunhas ao deante indicadas, que tendo sido celebrado em 19 de abril proximo passado um contrato provisório entre o Governo portuguez e João Lopes da Cruz para a construção e exploração do caminho de ferro de Mirandella a Bragança, e tendo esse contrato sido aprovado pelo artigo 2.^o da carta de lei de 24 de maio de 1902, contratava definitivamente com João Lopes da Cruz a construção e exploração do caminho de ferro de Mirandella a Bragança, nos termos e com todas as clausulas exaradas no referido contrato provisório.

E pelo segundo outorgante João Lopes da Cruz foi dito que aceitava como definitivo, nos mesmos termos, para todos os efeitos e responsabilidades legaes, o contrato provisório de que se trata.

Declararam mais ambos os outorgantes que se obrigavam em nome das entidades que representam a cumprir fielmente, na parte que a cada uma pertence, as condições exaradas no referido contrato provisório, que ficam válidas para todos os efeitos como se aqui fossem textualmente transcritas.

E com as condições acima exaradas deram os outorgantes por feito e concluido o presente termo de contrato definitivo, assistindo a este acto como testemunhas o segundo oficial d'este Ministerio Carlos Augusto Elbling e o amanuense Arthur Eduardo Chichorro da Costa.

E eu, Ernesto Madeira Pinto, do Conselho de Sua Majestade, Secretario Geral do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, fiz escrever o presente termo de contrato definitivo que vão assignar commigo as pessoas já mencionadas, depois de lhes ser lido por mim.

Logar de duas estampilhas fiscaes na importancia total de 15200 réis devidamente inutilizadas com a data de 24 de outubro, e com as seguintes assignaturas.—Manoel F. de Vargas.—João Lopes da Cruz.—Carlos Augusto Elbling.—Arthur Eduardo Chichorro da Costa.—Ernesto Madeira Pinto.—Fui presente, Antonio Osorio Sarmento de Figueiredo.

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas**Repartição dos Caminhos de Ferro**

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, concessionaria da linha ferrea da Beira Baixa, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro d'esta linha, relativa ao 1.º semestre do anno economico de 1906-1907 (1 de julho a 31 de dezembro de 1906), na importancia de 150:038\$450 réis : ha Sua Majestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer de 14 de março fendo, do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, e ouvida a commissão revisora de contas, aprovar a referida liquidação e determinar que seja paga á mencionada companhia a quantia de 150:038\$450 réis, como liquidação da garantia de juro da linha ferrea da Beira Baixa no 1.º semestre do anno economico de 1906-1907.

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro, para seu conhecimento e devidos efeitos.

Paço, em 4 de abril de 1907.—José Malheiro Reymão.

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, concessionaria da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarelhos, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro da referida linha relativa ao 1.º semestre do anno economico de 1906-1907 (1 de julho a 31 de dezembro de 1906) e mostrando-se da mesma conta que o rendimento liquido kilometrico foi no referido periodo superior ao minimo além do qual o Estado deverá ser reembolsado das quantias despendidas com as garantias de juro, como se dispõe no § 4.º do artigo 23.º do contrato de 29 de novembro de 1883 : ha por bem Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas de 14 de março fendo e ouvida a commissão revisora de contas, aprovar a referida liquidação, na importancia do reembolso para o Estado da quantia de 13:372\$964 réis, e ordenar :

1º Que esta liquidação continue a considerar-se provisoria enquanto não forr approvada a medição da linha;

2º Que o reembolso ao Estado tenha lugar depois de feita a liquidação da garantia de juro relativa a todo o anno economico corrente, visto o § 4.º do artigo 28.º do contrato de 29 de novembro de 1883 se referir ao producto liquido annual e não ao semestral.

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro, para seu conhecimento e devidos efeitos.

Paço, em 4 de abril de 1907.—José Malheiro Reymão.

Achando-se satisfeitas as prescrições do decreto de 6 de outubro de 1898 : hei por bem determinar que seja addicionado ao plano das vias ferreas ao sul do Tejo, aprovado por decreto de 27 de novembro de 1902, um ramal de via larga da estação de Pinhal Novo a Aldeia Gallega do Ribatejo.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Públicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 4 de abril de 1907.—REI—José Malheiro Reymão.

Caminhos de Ferro do Estado**Conselho de Administração**

Propondo o Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado que, para a execução dos trabalhos de construção da parte subjacente do tunel do prolongamento do ramal de Setúbal ao caes da mesma cidade, seja declarada a urgencia da expropriação, por utilidade publica, de uma casa e quintal, situados entre perfis 40 e 44 da planta cadastral do projecto aprovado por portaria de 6 de outubro de 1903, concelho de Setúbal, freguesia de S. Sebastião, rua do Quebra Costas, de que é proprietaria D. Maria Luisa de Oliveira, ausente em parte incerta, confrontando ao nascente como José Maria Piteira, ao poente com Christovam O'Neill, ao norte com a Rua do Forte e ao sul com a Rua do Quebra Costas;

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

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, com data de 8 do corrente, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859 a expropriação da mencionada casa e quintal, marcada na planta parcelar, que baixa com o presente decreto, assignada pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Públicas, Commercio e Industria

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 20 de março de 1907.—REI—José Malheiro Reymão.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto de uma variante elaborado pela Direcção do Sul e Sueste, com data de 14

de março fendo, na extensão de 1.314m.18 entre perfis 1.180 e 1.247 do 2.º lanço da 2.ª secção da linha de Ponte de Sôr : ha por bem, conformando-se com a informação d'esta data da Administração dos Caminhos de ferro do Estado, aprovar o referido projecto e respectivo orçamento, na importancia de 9:399\$075 réis.

Paço, em 20 de abril de 1907.—José Malheiro Reymão.

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas**Repartição de Obras Públicas**

Sua Majestade El-Rei, attendendo ao que lhe representou Joaquim Lopes do Rosario, concessionario da linha ferrea americana nos troços : da estrada distrital n.º 196, compreendido entre Loulé e S. Braz de Alportel, e da estrada real n.º 17, compreendido entre S. Braz de Alportel e Faro : ha por bem determinar que o prazo para a apresentação dos respectivos estudos, que termina em 16 do corrente, seja prorrogado por mais trinta dias.

Paço, em 15 de abril de 1907.—José Malheiro Reymão.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar**7.º Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública**

Com fundamento na base 3.º da carta de lei de 7 de setembro de 1899, na alínea c) do artigo 1.º do decreto de 15 de julho de 1903 e nas disposições do artigo 32.º, §§ 1.º e 2.º, da carta de lei de 24 de novembro de 1904, provisoriamente mandadas vigorar no exercicio de 1906-1907, nos termos do artigo 7.º da carta de lei de 3 de abril de 1896, pela portaria de 21 de junho ultimo : hei por bem, tendo ouvido o Conselho de Ministros e guardadas as prescrições do § 9.º do artigo 1.º da carta de lei de 30 de junho de 1891 e do artigo 1.º do decreto n.º 2 de 15 de dezembro de 1894, determinar que no Ministerio dos Negocios da Fazenda seja aberto um credito especial devidamente registado na Direcção Geral da Contabilidade Pública, a favor do Ministerio da Marinha e Ultramar, Direcção Geral do Ultramar, pela importancia de 250:000\$000 réis, parte do producto do emprestimo emitido nos termos do decreto de 16 de março de 1905, destinada a satisfazer as despesas com as obras da 1.ª secção do plano geral para melhoramentos do porto de Lourenço Marques e construção do caminho de ferro de Swazilandia, que será inscrita em capítulo novo a addicionar á tabella da despesa extraordinaria do Ministerio da Marinha e Ultramar, Direcção Geral do Ultramar, do exercicio de 1906-1907, sob o n.º 4.º e rubrica seguinte :

Despesas com a construção do caminho de ferro da Swazilandia — 250:000\$000 réis

Neste capitulo serão oportunamente inscritos os creditos aberdos para o mesmo fim e para o corrente exercicio de 1906-1907, por decretos de 16 de julho e de 8 de novembro de 1906, na soma de 500:000\$000 réis.

O Tribunal de Contas declarou achar-se este credito nos termos legaes de ser decretado.

O Conselheiro de Estado, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino, e os Ministros e Secretarios de Estado das outras Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 4 de abril de 1907.—REI—João Ferreira Franco Pinto Castello Branco—José de Abreu do Couto de Amorim Novaes—Ernesto Diesel Schröter—Antonio Carlos Coelho de Vasconcellos Porto—Ayres de Ornellas de Vasconcellos—Luiz Cipriano Coelho de Magalhães—José Malheiro Reymão.

TARIFAS DE TRANSPORTE

P. N.º 3 G. V. edição do Sul e Sueste.—E' a mesma que distribuimos com o numero passado, em edição da Companhia Real, enviando, portanto, este exemplar só para quem constituir colecções.

P. N.º 13 Grande Velocidade.—Distribuimos as duas edições, uma do Estado, outra da Companhia Real, as duas rôdes que entram na combinação para bilhetes de ida e volta, substituição da que distribuimos em 1904, com o nosso numero 392.

As condições são as mesmas sendo esta reedição motivada só pela necessidade de incluir as estações ultimamente abertas, e todavia não todas porque ainda não figura o ramal d'Arrayolos.

A propósito do Cincocentenario

Synopse dos Directores da linha Este e Norte

X

(Continuação)

Ou por que os especuladores vissem desaparecer a presa que levavam em mira ou por que seguissem novo rumo os grupos que ameaçavam os agentes e edifícios ferroviários, tomaram passados 2 ou 3 dias o caminho do Terreiro do Paço, para ali invectivarem o Duque de Loulé, então presidente do conselho de ministros e para quem transferiram a origem da morte dos régios personagens, sob o pretexto de querer o Duque empolgar o cargo de chefe do Estado, o que deu lugar ao comico episodio de ter o Duque e o seu ministro Antonio José d'Avilla de fugirem por um passadiço improvisado da Secretaria para o Arsenal do Exercito, evitando por esta forma a saída pela escada, receiendo serem victimas da colera popular. Este burlesco incidente que foi classificado de escapatoria por escada aerea foi com prazer presenciado pelo pessoal superior da Empresa, que á cumplicidade ou fraqueza do governo deveu o risco em que foi deixado e em que perigavam suas vidas e de suas famílias.

Findos estes tristes sucessos, sepultadas as victimas e entrando em curso normal a administração publica seguiram os trabalhos ferroviários o seu caminho interrompido por 3 ou 4 dias de vigiliatura fraternal, no palacio do Calhariz entre o director e chefes superiores da Empresa, a quem a não ser o pezar que a todos dominava, pela fatalidade que enlutou todos os corações que ao monarca queriam com verdadeiro amor, proporcionavam umas férias de descanso no laborioso trabalho do desempenho dos seus cargos.

*
Os que hoje almoçam em Lisboa e chegam ao Porto a horas de ali tratarem um negocio urgente e partindo de regresso ainda virem dormirem sua casa em Lisboa mal podem avaliar as dificuldades em que, já mesmo aproveitando os troços de linha ferrea em exploração, em construção ou ainda dando graças ao progresso, aproveitavam o comboio de Lisboa ao Carregado e ali trasbordados para a mala posta e logar disputado ou para melhor dizer conquistado, moerem o corpo e arruinarem os estomagos nas successivas mudas em Alcobaça, Leiria, Condeixa, Coimbra até depois de reduzidos a compota darem com os ossos nos lendarios albergues do Laranjal ou da Reboleira, consideravam um verdadeiro alivio fisico e moral a chegada á segunda capital do reino.

E ainda esses se julgavam altamente felizes por terem escapado á sorte dos que não podendo soffrer os incomodos da viagem por mar eram obrigados a seguir de Lisboa cavalgando uma das mulas da recua dos almocreves, magras, e sofrerem a tortura inquisitorial de uma jornada que só por motivo de maxima importancia tomavam como verdadeiro castigo.

Pódem pois imaginar-se quantas dificuldades encontravam os que em esforços e dedicação tornaram em commodo passeio, a agradavel comunicação entre as duas principaes cidades do paiz.

Aproveitava-se ora o roncero carroção, ora o confortavel barco de vela, ora o recurso do cavallo quando as asperezas do caminho não forçavam a adopção do burro que muitas vezes era o unico meio de vencer o espaço.

Os engenheiros da empresa Salamanca quando necessitavam deslocar-se de suas secções para virem á sede da Direcção a Lisboa ou regressarem a suas estações de trabalho passavam inclemencias, e o pequeno troço em exploração de Lisboa a Santarem e muito mais quando prolongado até Entroncamento, era aproveitado como um grande alivio para os colaboradores da construção E. e N.

Para alcançar a alvejada villa de Santarem empregaram-se todos os meios para construir a ponte d'Asseca substituindo a antiga de cantaria pela de ferro do sistema Rennard, cujo tipo foi adoptado como geral para as pontes metalicas das duas linhas.

Na construção dos fundamentos dos encontros e pegões o cravamento de fortes estacas eram escrupulosamente enterradas até darem a convicção de não poderem seguir mais a fundo.

O meticulooso e austero engenheiro, chefe do serviço de fiscalização por parte do governo, Joaquim Nunes de Aguiar, não abandonava a execução d'este trabalho que elle pessoalmente ou por seus delegados da maxima confiança vigiavam não os abandonando sem terem a convicção da solidez necessaria para os trabalhos de alvenaria e cantaria.

Construiram-se os encontros e os pegões, sobreponeram-se as vigas metalicas, concluiu-se o taboleiro e nello o assentamento dos carris e, sujeita a ponte ás provas exigidas para por ella poderem circular os comboios, ficou a comunicação ligada desde Lisboa á estação de Santarem, no bairro da Ribeira.

Que grande auxilio para o serviço de construção! Podendo aproveitar Santarem como ponto de deposito de material que até então era forçoso transportar pelo Tejo!

Quiz porém o espirito adverso que se empenhava em contrariar os esforços dos constructores pôr mais um obstaculo ao empenho que tão dedicada como espontaneamente os animava.

O encontro do lado Norte da ponte d'Asseca resvalando sobre os fundamentos derruiu e arrastando as vigas e taboleiro transformou aquella obra d'arte em um enorme montão de ferro e pedras.

Não obstante a magua que este desastre, que o escrupulo com que havia sido executada a construção, não fazia prevêr, causou nos engenheiros Aguiar, como responsável para com o governo, João Evangelista e Eusebio Page, como dirigentes das obras, nem por isso o desanimo lhe fez perder a coragem e visto ter-se dado o caso, logo se propozeram a remedialo.

Casualmente encontrava-se em Lisboa um membro da familia de Rennard que viera aqui para resolver algumas dificuldades na construção da ponte sobre o Tejo.

Alheio a sucesso e vicio do sistema, Rennard encarregou-se de ser elle quem pessoalmente restabelecesse a comunicação, reconstituindo novamente a ponte.

Em uma vasta tenda de campanha, armada no campo, mobilada confortavelmente, pela direcção da empresa, estabelecido em um annexo um completo serviço de cosinha dirigido por um mestre de primeira ordem, foi elle Rennard, instalado principescamente e desde logo deu começo ao trabalho.

Resolvido que se prescindisse de novo encontro d'alvenaria e que as vigas e taboleiro do lado N. assentassesem sobre o aterro da linha que ali offerecia bastante solidez, foram para ali transportadas novas vigas metalicas destinadas a outras pontes que podiam esperar a sua substituição, e enquanto se tratava do desentulho da parte desabada procedia-se á instalação das novas peças, tornando-se em poucos dias restabelecidas as comunicações entre Lisboa e Santarem.

A actividade e pericia dos operarios ingleses sob a intelligente e proficiente direcção de Mr. Rennard, foi devida esta rapida substituição que tão necessaria era para o seguimento dos trabalhos da construção geral.

A verdadeira origem d'esta derrocada nunca ficou bem esclarecida, porque tendo os alicerces do encontro sido construidos sobre a base de forte estacaria, enterrada a bate-estacas até que as cabeças dos pinheiros fossem reduzidas a meros capachos, pela recusa de mais poderem penetrar na base da rocha, só se podia suppôr que entre o bloco da rocha em que assentavam se encontrava massa argilosa que se interpozesse á outra parte rochosa, e que, á propria pressão do bate-estacas, fosse fendida a camada superior, que, assim desagregada do corpo geral, cedesse ao peso superior do vigamento e taboleiro metalicos e á trepidação dos pesados comboios de material que sobre elles circulavam.

Foi esta a opinião em que todos ficaram de acordo na visita oficial.

Naturalmente impressionados de tristeza, tanto o engenheiro fiscal do governo, o zeloso Joaquim Nunes de Aguiar como o solícito engenheiro-chefe da construção, João Evangelista, e quando todos se esforçavam por desanuviar-lhes o espírito magoado, um pouco sympathico membro da corporação, como para deprimir os collegas, que todos respeitavam por sua justa dor, ou sou ainda feri-los mais, exclamando:

«Já se vê que não vale a pena ser laureado de Paris para obter resultados praticos d'este calibre!»

Indignado por tão vilão ataque, um amigo, companheiro e admirador de João Evangelista, que, sendo agente superior da empresa, não pertencia à classe de engenharia, mas não lhe cabendo no animo tão insolito procedimento de um camarada, para com seus collegas, em occasião tão afflictiva, não duvidou levantar a aggressão tão injustamente arrojada por quem não, devia em presença dos chefes superiores da administração oficial e particular exclamou, respondendo ao aggressor:

«E' de applicação o dictado «*no melhor panno cae a nodoa*». Eu e você estamos livres d'estes precalços. Eu não sou engenheiro e portanto nunca me pôde acontecer cair uma ponte por mim construída. Você nunca construiu nem construirá ponte alguma e por isso não temos de recear perigo d'esta natureza.»

O ministro e mais chefes superiores, receando algum conflito, resolveram retirar-se, mas Francisco Simões Margiochi, apesar de director geral das obras publicas, não duvidou abraçar quem assim ousava desafrontar quem, longe de receber expressões benevolas, era agredido injustamente no desempenho do seu dever profissional.

Em breve foi restabelecida a circulação sobre a ponte reconstruída e o director, reanimando os seus leaes colaboradores, incitava-os com o seu exemplo para que, vencido este obstáculo, de que milagrosamente não houve perda pessoal a lamentar, se prosseguisse na obra já tão em via de conclusão.

Ainda assim o mau agouro de D. José de Salamanca foi recordado por alguns dos seus agentes, que tristemente exclamaram:

«Acabaria a série? — O que mais terá que acontecer? — «Venha o que vier» — retorquiu João Evangelista — «O que é certo é que com tais companheiros não é duvidoso vencer.»

PARTÉ FINANCIERA

CARTEIRA DE ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

Os srs. portadores de obrigações da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta, são informados que a troca dos seus títulos actuais por obrigações de juro fixo e de juro variável, a que tem direito em virtude do artigo 4º do convénio homologado pelo Tribunal do Commercio de Lisboa, em 15 de outubro de 1906, começará a efectuar-se no dia 1 de maio próximo:

Em Lisboa na casa dos srs. Henry Burnay & C.º.

No Porto no Banco Alliança.

Em Paris no Comptoir Nacional de Escompte.

As 45.000 obrigações do juro fixo são constituídas por títulos novos.

As 83.502 obrigações de juro variável são constituídas por igual numero de obrigações antigas, que receberão uma nova folha de coupons com talão e uma nova numeração; o remanescente das obrigações antigas será annullado.

Todos os novos títulos serão portanto entregues sem nenhuma concordância de numeração com os antigos.

Aos apresentantes serão entregues recibos nominativos, que serão trocados pelos novos títulos no prazo aproximado de quinze dias contados do dia da apresentação.

Por cada tres obrigações antigas, munidas do coupon n.º 24 e seguintes, serão entregues:

4º Uma obrigação de juro fixo, da qual serão cortados imediatamente os coupons n.º 1, 2, 3 e 4 relativos aos primeiros e segundos semestres de 1905 e 1906, que serão pagos em Paris à razão de francos 7,50 cada (imposto e selo a deduzir), e em Portugal ao cambio sobre Paris sob deducção do imposto de rendimento.

2º Duas obrigações de juro variável, das quais o coupon n.º 1 relativo ao exercício de 1905 e o coupon n.º 2 relativo ao exercício de 1906 serão pagos a partir de 1 de julho de 1907:

Em Lisboa na casa dos srs. Henry Burnay & C.º.

No Porto no Banco Alliança.

Em Paris no Comptoir National de Escompte de Paris.

O valor de cada um destes coupons será fixado pela assembleia geral dos accionistas que terá lugar em Lisboa em 29 de maio proximo futuro.

Os portadores de um numero de obrigações que não for múltiplo de tres deverão comprar as obrigações que lhe faltam ou vender as que excederem.

Estas transacções podem efectuar-se no Comptoir National de Escompte de Paris, Paris, ou nos referidos banqueiros da Companhia em Portugal.

Os portadores que apresentarem á troca obrigações, ás quais faltam coupons, deverão depositar uma caução igual á importância nominal de coupons que faltarem.

Esta caução será ulteriormente reembolsada, sem juros, se os coupons não forem apresentados no espaço de tempo da prescrição legal.

Companhia dos Caminhos de ferro Meridionais

Está convocada para o dia 31 de maio, às 2 horas da tarde, na sede social, a assembleia geral ordinaria d'esta companhia, para os fins do artigo 44º dos estatutos.

Os depósitos das acções ao portador effectuam-se até o dia 15 de maio, em Lisboa, na sede da Companhia, Rua de S. Nicolau, 88, 1.º, em Paris, no Comptoir National d'Escompte 14, Rue Bergère, e em Bruxellas na sede da Banque Internationale de Bruxelles.

Os títulos depositados em Paris devem estar devidamente sellados com o selo francês.

Companhia Nacional de Caminhos de ferro Dividendo de 1906

A principiar no dia 1 de maio e durante todo o mês em todos os dias úteis, com excepção das sextas feiras, das 11 ás 2 horas da tarde, se pagará o dividendo votado de 500 réis por acção, livre de imposto de rendimento.

O pagamento verifica-se na sede da Companhia, rua de S. Nicolau, n.º 88, 1.º, e na sua agência no Porto, casa bancária Pinto da Fonseca & Irmão, Praça de D. Pedro.

Junta de Credito Publico Sorteio de obrigações

Damos hoje a relação completa dos 225 títulos do empréstimo de 3% de 1905 (obrigações da Swazilandia), e os premios que lhes competiram:

11:058, com 5.000\$000; 172:305, com 450\$000; 40:302, 139:317 e 150:902, com 180\$000 cada um.

Com 45\$000 réis — 1:014, 27:760, 45:165, 65:362, 110:817, 116:487, 161:514, 166:523, 210:033, 211:030, 217:926, 219:971, 237:652, 242:032, 244:945, 249:592, 256:773 e 267:045.

Com 12\$000 réis — 938, 2:319, 2:571, 2:580, 2:822, 3:177, 3:950, 5:058, 6:223, 7:510, 8:666, 8:823, 9:571, 10:385,

11:892, 12:302, 16:004, 17:906, 22:130, 22:189, 22:470, 22:775, 22:840, 22:907, 23:302, 24:134, 26:723, 27:224,

28:516, 29:601, 32:015, 35:199, 36:242, 39:756, 40:526, 40:913, 46:237, 46:908, 47:786, 48:194, 49:130, 49:821, 51:175, 52:518, 52:735, 53:855, 56:600, 57:226, 58:121,

59:562, 60:554, 62:329, 62:984, 63:069, 64:050, 67:237, 69:312, 69:345, 69:654, 72:588, 73:206, 74:410, 74:735, 77:053, 77:385, 78:694, 79:146, 79:220, 80:134, 81:454,

84:700, 85:816, 86:182, 86:972, 88:507, 89:679, 89:898, 90:045, 90:409, 90:429, 91:680, 97:826, 100:107, 104:352,

106:318, 108:322, 109:029, 111:578, 111:796, 114:159, 116:819, 117:187, 117:848, 118:411, 118:760, 120:581, 121:006, 121:944,

122:362, 123:453, 126:901, 127:030, 127:101, 127:958, 129:182, 135:874, 137:857, 139:435, 139:458, 141:045, 141:268, 141:630,

143:162, 143:306, 144:133, 147:057, 147:392, 151:224, 151:646, 154:513, 155:304, 156:855, 157:016, 158:369, 159:645, 162:657,

164:055, 164:123, 165:792, 167:598, 168:839, 169:059, 169:239, 170:276, 171:898, 172:460, 175:343, 182:294, 184:172, 186:533, 187:976, 190:490, 191:149, 191:388, 191:537, 191:861, 191:992,

193:886, 199:756, 203:317, 204:977, 204:982, 205:447, 205:470, 206:727, 206:857, 210:055, 213:319, 213:941, 214:398, 215:065,

218:216, 218:362, 218:646, 219:005, 219:709, 220:051, 221:575, 223:188, 223:396, 225:038, 228:700, 229:041, 232:750, 235:788, 236:068, 236:3+1, 237:965, 238:585, 239:797, 243:391, 244:041,

245:132, 245:987, 246:561, 246:605, 247:733, 248:910, 249:457, 253:090, 253:853, 254:298, 254:899, 258:361, 258:902, 259:226, 259:488, 260:975, 262:345, 262:639, 264:686, 268:590.

Boletim Commercial e Financeiro

A situação geral dos mercados europeus apresenta, no seu conjunto, uma melhoria progressiva, mas lenta. A situação monetária é, sem dúvida, mais desafogada.

Comtudo ha que attender a importantes necessidades monetárias de Nova-York e em Berlim foram ha poucos dias emitidos 400 milhões de marcos em bonds do Thesouro, de 4 %. Isso não impediu, no entanto que o Banco d'Allemanha baixasse na terça-feira ultima a sua taxa de desconto para 5 1/2 % e que o Banco Neerlandez procedesse da mesma forma, reduzindo a taxa de desconto para 5 %.

As disponibilidades no mercado de Londres são cada vez mais abundantes, pelo que a taxa de desconto no mercado livre desceu a 3 3/16 por cento. Da mesma forma a taxa dos empréstimos a curto prazo baixou a 2 por cento e a dos empréstimos diários a 1 3/4 por cento.

Por outro lado a posição do Banco de Inglaterra reconstitue-se rapidamente. Pelo seu ultimo balancete vê-se que as reservas aumentaram de 639.752 libras, elevando-se assim a 23.794.496 libras, o que representa 44 5/8 por cento dos encargos, e um excedente de 2.424.465 libras sobre a importância em que as mesmas reservas se encontravam em igual época do ano passado. Por essa ocasião a taxa de desconto do Banco era de 3 1/2 por cento.

Nas condições actuais parecia pois difícil, e sobretudo depois do exemplo dado pelo Banco Imperial da Alemanha, que o Banco de Inglaterra mantivesse por muito mais tempo ainda a taxa de 4 1/2 por cento.

E assim que, por se tratar de um facto esperado, não causou surpresa a redução que este último Banco fez da sua taxa de desconto, para 4 %.

E provável que o Banco se abstivesse da redução durante a ultima semana em presença das grandes emissões anunciadas e da intenção manifestada pelo Banco de França de exigir, no vencimento, o pagamento dos adiantamentos feitos á praça de Londres.

*

A despeito do desafogo monetário e da boa impressão produzida pelo relatório de fazenda apresentado pelo chanceler do Thesouro britânico à camara dos communs e a que adeante fazemos referencia, é certo que o Stock-Exchange tem-se mostrado muito pouco animado.

Não se comprehende se a hesitação demonstrada pelo mercado londrino provém de hábito já inveterado ou de falta de confiança no futuro. E' possível que ambas as causas concorram para lhe entorpecer a acção.

Em todo o caso varias razões se apontam para explicar a reserva em que se encontra a Bolsa de Londres, a qual, em razão dos acontecimentos preteritos, caiu num estado de resignação e de passividade, semelhante ao de um doente em convalescência. Entre essas razões citaremos os boatos pessimistas que teem corrido ácerca das relações entre o governo russo e a Duma, a questão marroquina, que a cada momento parece resuscitar e os grandes empréstimos que se estão lançando no mercado, com pressa de aproveitar as primeiras disponibilidades que vão reaparecendo.

Os esforços que o chanceler do Thesouro se mostrou disposto a fazer para reduzir a dívida pública não tiveram influencia alguma nos fundos britânicos, cuja depressão, pelo contrário, se tem accentuado de modo notável.

E' opinião geral que a causa de tal depressão está na emissão das novas obrigações do condado de Londres, a qual, pelas condições em que é efectuada tem provocado realizações do consolidação e dos outros fundos públicos que o acompanham. O facto de ter sido tomada firme pelos banqueiros metade dos 5 milhões de libras emitidas, prova o acolhimento que teve este novo empréstimo, oferecido a 97 por cento e percebendo o juro anual de 3 1/2 por cento sobre o capital nominal, o que representa uma collocação a Libras 3-12-6 por cento, com as garantias de segurança que oferecem títulos de primeira ordem, sendo ainda para attender á margem que fica para a subida de preço no mercado.

*

Não apresenta maior animação o mercado de Paris.

Alguns valores especulativos, taes como os de cobre, teem estado um tanto movimentados, chegando a dar esperanças de um levantamento das disposições do mercado. Mas o entusiasmo não é grande.

E' certo que as cotações teem subido, sem que, contudo, correspondam a um movimento animado de transacções.

Não são indiferentes a este estado do mercado parisiense as greves que se teem manifestado em varios pontos da França e que ha uma semana teem recrudescido d'intensidade especialmente em Paris. Assim, não é de admirar que a especulação se mantenha, bem como os capitais que procuram emprego, numa reserva discreta e justificada.

Como prova dos larguissimos recursos da Inglaterra e do elevado criterio, acerto e escrupulo com que lá são administrados os dinheiros publicos, vamos dar algumas notas, aliás de todo o ponto interessante, do relatório financeiro da Grã-Bretanha, do exercício de 1906-1907, e do orçamento para 1907-1908.

O excedente das receitas sobre as despesas foi de 5 399.000 libras. As receitas do tesouro excederam a importância prevista no orçamento de 1906-1907 em 2.059.000 libras. Por seu lado, as despesas ficaram em 3.006.000 libras áquem dos limites fixados no mesmo orçamento. Além disso o tesouro arrecadou as 334.000 libras que se tinham designado como margem para eventualidades.

No orçamento da marinha realizaram-se importantes economias. A taxa sobre a exportação do carvão, em vigor desde 1 de novembro de 1906, produziu muito mais do que se esperava. O mesmo aconteceu com os direitos de successão.

Os impostos estabelecidos sobre o chá e o assucar produziram igualmente um pouco mais do que o previsto no orçamento; mas a taxa sobre o tabaco não produziu a receita esperada.

Em resumo, os resultados geraes da administração financeira da Grã-Bretanha no exercício de 1906-1907 foram os seguintes:

Receitas previstas	£ 142.755.000
Excedente realizado	2.059.000
Receitas totaes	£ 144.814.000
Despesas previstas	£ 142.801.000
Economias	3.386.000
Despesas effectivas	£ 139.415.000
Saldo.....	£ 5.399.000

Damos em seguida o resumo geral do orçamento inglez para o exercício de 1907-1908:

Receitas previstas segundo as bases actuaes	£ 144.490.000
Despesas previstas	140.757.000
Excedente	£ 3.433.000
Augmento dos direitos de successão.....	600.000
£ 4.033.000	

O chanceler do tesouro propõe-se fazer o seguinte emprego do excedente:

Redução de 3 pence na taxa sobre os rendimentos ganhos.....	£ 2.000.000
A addicionar ao fundo de amortização	1.500.000
Subsídios ás escolas pobres.....	200.000
Margem para imprevistos	333.000
£ 4.033.000	

Segundo o relatório apresentado á assembléa geral da Companhia Nacional de que adeante damos notícia, os lucros líquidos da Companhia em 1906 sommam 60.005.304 réis.

As receitas das diferentes linhas, líquidas de reembolsos e impostos, foram os seguintes.

Linha de Mirandella, 66.688.302 réis; linha de Bragança, 33.642.872 réis; linha de Vizeu, 43.119.539 réis.

A média da receita annual por kilometro foi, em 1906, para cada uma das linhas, a que consta da seguinte tabella:

Linha de Mirandella, 1.212.503; linha de Bragança, 742.393 réis; linha de Vizeu, 902.389 réis.

A alta das accções da Companhia Real dos Caminhos de ferro que tinha começado a tomar incremento na primeira quinzena do corrente mês, attingiu o seu maximo no dia 17 em que estes titulos se realizaram a contado, ao preço de 100.000 réis. Desde essa data começaram a baixar sucessivamente apresentando, contudo, tendencias a firmarem-se nas proximidades da cotação média dos ultimos dias.

Os ultimos preços de hoje foram 86.5200 e 86.5400 réis para o fim de maio.

Os outros valores sobre que incidiu a especulação, durante a quinzena, foram as accções das Companhias do Gaz e Moçambique e obrigações da Companhia da Beira Alta.

Ultimas cotações cambiais:

	EM 15 DE ABRIL		EM 30 DE ABRIL	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	51 5/16	51 13/16	52 1/8	52
" 90 d/v.,	52 7/16	—	52 1/2	—
Paris cheque	549	551	549	551
Berlim	225	226	225	226
Amsterdam cheque	382	384	381	382 1/2
Madrid cheque	824	830	823	835

C. A.

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	ABRIL												
	16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29	30
Lisboa : Inscrições de assent.	44,15	44,16	44,15	44,20	44,15	44,20	44,20	44,30	44,15	44,15	44,20	44,15	44,18
" coupon ..	43,8	44,00	44,00	44,10	44,20	44,0	44,10	-	43,95	43,90	43,90	43,90	44
Obrig. 4 % 1888.....	21.400	-	21.500	-	-	-	-	-	22.000	-	-	-	-
" 4 % 1890 assent	-	-	-	-	-	52.800	52.800	52.800	-	-	52.500	-	-
" 4 % 1890 coupon	-	-	-	-	-	-	-	55.000	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % assent	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % coupon int	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" externo 4.ª série.....	63.900	63.900	64.000	63.900	63.900	65.800	63.800	63.800	63.800	63.800	63.800	-	65.800
" 3 % 1905.....	9.450	9.400	9.300	9.400	9.400	-	9.400	9.350	-	9.100	9.050	9.100	-
" Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	-	-	174.800	175.000	-	-	175.000	-	174.700	-	-	-	-
" " Commercial	-	-	-	136.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " Nac. Ultramarino	94.300	-	-	94.300	-	-	-	-	-	-	94.000	94.000	-
" " Lisboa & Açores	-	113.500	-	113.500	113.800	-	-	114.200	-	114.000	-	114.500	-
" Tabacos coupon	104.000	104.000	-	104.100	-	104.100	104.200	104.300	104.400	104.500	-	104.500	104.600
" Comp. Phosphoros	-	66.500	66.500	66.500	-	66.500	66.400	66.500	66.300	66.400	66.500	66.500	66.200
" " Real	90.500	100.000	93.500	94.500	93.000	-	-	-	-	-	-	-	-
" " Nacional	12.650	-	12.750	12.950	13.000	13.000	13.000	12.900	12.900	12.850	-	-	12.300
Obrig. prediaes 6 %	-	-	-	92.500	-	92.650	-	-	-	-	-	-	92.000
" " 5 %	-	87.200	87.350	87.200	87.200	87.300	87.300	87.300	87.300	87.400	89.000	88.700	-
" C.ª Beira Alta	-	-	-	-	-	39.000	-	39.000	39.700	-	-	-	-
" " Real 3 % 1.º grau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	85.900
" " 3 % 2.º "	-	58.700	58.600	-	-	-	-	58.650	-	-	-	-	-
" " Nacional 1.ª série	-	73.000	73.200	73.200	-	-	-	-	73.000	-	-	-	-
" " Atravez d'Africa	85.900	86.000	86.200	-	86.100	86.000	86.200	-	-	-	86.100	86.000	86.300
Paris : 3 % portuguez 1.ª série	68,75	69,05	68,90	68,75	68,75	68,75	68,75	68,80	68,75	68,90	68,95	68,75	-
Acções Comp. Real	477	515	-	-	502	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres	52	-	-	-	54	-	-	53	52	53,75	-	52	-
" Madrid-Zaragoza	413	415	410	415	408	414	409	410	414	414	-	-	-
" Andaluzes	228	228	222	231	232	231	228	230	231	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	367,75	368	367,50	367,50	367,50	367	369	367	366,50	365,50	364	365	-
" " 2.º "	320	322	321	321	321	319,25	318	318	318,50	319,25	320	319	-
" " Beira Alta	210	210	210	212,50	211	216	214	214	212	211	-	-	-
" Madrid-Caceres	172,75	172,75	173	-	178	173	172,75	172	-	-	172	174,50	-
Londres : 3 % portuguez	69,25	69,37	69,37	69,37	69,37	69,25	69,25	69,25	69,25	69,25	69,25	69,25	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	-	-	-	-	91,12	92	92	92	91,62	91,56	91,56	91,12	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhos	Período de exploração	1907			1906			Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	Reis	Reis	Reis	Reis
COMPANHIA REAL	26 1 Abr	1073	101.383.000	94.485	1073	97.544.000	90.907	1.285.981.000	1.258.132.000	27.849.000	-
	2 8 "	"	102.682.000	95.696	"	103.177.000	96.157	1.388.663.000	1.361.309.000	27.354.000	-
	9 15 "	"	98.966.000	92.232	"	103.177.000	96.157	1.487.629.000	1.464.486.000	23.143.000	-
Vendas Novas	26 1 "	70	1.403.000	20.042	70	1.470.000	21.000	24.191.000	23.827.000	364.000	-
	2 8 "	"	1.829.000	26.128	"	1.754.000	25.057	26.020.000	25.581.000	439.000	-
	9 15 "	"	1.363.000	19.471	"	1.754.000	25.057	27.383.000	27.335.000	48.000	-
Coimbra á Louzã	26 1 "	29	512.000	17.655	-	-	-	5.381.000	-	-	-
	2 8 "	"	408.000	14.068	-	-	-	5.789.000	-	-	-
	9 15 "	"	321.000	11.068	-	-	-	6.110.000	-	-	-
Sul e Sueste	1 10 "	597	29.487.785	49.393	597	39.372.402	65.950	338.859.640	297.067.525	41.792.115	-
	11 20 "	"	26.813.550	44.913	"	29.372.402	49.201	365.673.190	326.439.927	39.233.263	-
Minho e Douro	1 10 "	372	37.119.000	99.782	372	39.530.712	106.265	384.584.000	370.387.560	14.196.440	-
	11 20 "	"	35.114.000	94.392	"	39.534.712	106.276	419.698.000	409.922.272	9.775.725	-
Beira Alta	19 25 Mar	253	7.687.079	30.383	253	6.985.513	27.610	94.651.550	86.734.567	7.916.983	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional — Vizeu, Miranda e Bragança	5 11 Mar	185	2.905.541	15.705	105	1.967.779	18.740	29.744.151	18.778.687	965.464	-
	12 18 "	"	3.119.149	16.860	"	1.847.195	17.592	32.863.300	20.625.882	12.237.418	-
	19 25 "	"	2								

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Para apreciação do relatorio de 1906 realizou-se hontem a assembleia geral d'esta Companhia sob a presidencia do sr. Mello e Sousa, secretariada pelos srs. Oliveira Simões e Mendes d'Almeida.

O sr. Freire, representante do Monte-Pio Geral, pediu esclarecimentos ácerca do pagamento de juros das obrigações da 1.^a série, que desejava se fizesse no estrangeiro sem o encargo do pagamento do imposto do rendimento.

Por parte da direcção da Companhia respondeu o sr. Gomes de Lima que deu conta á assembleia das diligencias que tinha realizado junto do governo sobre aquelle assunto.

Sobre a fixação do dividendo fallaram os accionistas srs. Chatillon e Sarmento aos quaes respondeu o director sr. Costa Lima, explicando as razões de prudencia que haviam levado a direcção a propôr o dividendo de 500 réis, embora os lucros permittissem uma maior remuneração do capital, concordando a assembleia, quasi unanimemente, com as razões apresentadas por parte da direcção.

A eleição dos corpos gerentes deu o seguinte resultado:

Assembleia Geral. — Presidente, J. A. Mello e Sousa; vice-presidente, J. P. Castanheira das Neves; 1.^o secretario, José Lino Junior.

Conselho Fiscal. — H. Pires, Frederico Palha e Julio H. de Seixas; suplentes, Hypacio Brion, Augusto S. Carvalho, e A. Mendes d'Almeida.

Direcção. — A. F. Costa Lima, Antonio J. Gomes Lima e M. Oliveira Bello; suplentes: B. J. Machado, Eduardo J. Mendes e P. J. Diniz.

NOTAS DE VIAGEM

XV

Paris — Limoges — Perigueux — Libourne — Bordeus

Os comboios que descem de Paris para Limoges são os que se dirigem a Montauban para darem a correspondencia a Toulouse. A importancia d'este centro e das suas relações com a capital, e o facto de ser esta a via mais directa, explicam bem como estes trens serão rápidos, commodos e frequentes. D'elles já nos ocupámos no artigo anterior.

Também aqui dissémos já da beleza da linha entre Paris e Vierzon, por a termos percorrido á ida.

Desde este ponto a via atravessa o Cher, já nosso conhecido, nesta viagem, deixá á direita muitos e bellos palacios dos séculos XV a XVII e dirige-se a Châteauroux, cidade muito industrial e com um interessante castello.

Mais adeante, passado o tunnel de 1.040 metros, em Lothiers, abre-se-nos, á esquerda, o bello valle da Bouaranne.

Vamos subindo para em breve atacarmos os montes de La Marche, por meio de tunneis, atravessando alguns valles por altos viaductos, de sobre os quaes se gosam bellos panoramas.

Vem depois Argenton, a pequena cidade de pittorescas casas antigas, avistando-se á direita o valle de Creuse, a grande atracção da pittoresca região, celebrada por George Sand.

Além d'este ponto a linha atravessa o rio e sóbe os primeiros contrafortes do notável Maciso Central, passando sobre a selvatica ravina de Gartempe para se elevar á chamada Montanha das Escadas.

Em breve chegamos á estação de Limoges chamada dos Benedictinos, que é situada no centro da cidade, como as nossas do Rocio ou de S. Bento. Com a diferença de que não é termino de linha. Esta continua, para o sul, e é então que se passa a cidade em tunnel.

Em face da estação abre-se a praça Jourdan, com a estatua d'este marechal, no extremo da qual são os ho-

teis, ou pelo menos o principal hotel, o de la Paix, estabelecimento verdadeiramente á altura, a que não se faz favor chamar de primeira classe.

Limoges, a patria da ceramica, dos esmaltes celebres e caros, das fundições de caracteres de imprensa, é uma cidade meio antiga meio moderna, em amphitheatro sobre a encosta do Limousin.

As suas subidas são vencidas por uma linha de tremvias electricos, que servem quasi toda a cidade pelas ruas mais largas.

Os trens, poucos, a 1,50 francos (270 réis) a hora, servem para a restante visita, a que basta consagrar um dia.

Uma fabrica de ceramica não deve deixar de ver-se, o que é sempre amavelmente permittido.

Estas fabricas fazem uma enorme exportação para a America, subindo o valor d'esta a mais de 15 milhões ou cerca de 3.000 contos de réis.

A cathedral, o palacio da camara, o museu, facilmente se visitam, não devendo esquecer-se a rua dos açouques, notável por serem todas as lojas ocupadas por este commercio, expondo ás portas, pendentes, as peças de carne, formando um conjunto typico.

Quem partir para Angoulême, na linha directa Paris-Bordeus, tem que ir tomar o comboio á outra estação, a do Monte Jovis, a noroeste da cidade. Quem, porém, siga a Bordeus entra no comboio na mesma estação de onde saiu, e não mais vê a cidade, porque entra logo no tunnel de 1.022 metros, a que acima nos referimos e que passa por baixo d'ella; saído elle, entre altas trincheras só mais longe consegue vê-la sumir-se.

O trajecto continua a série do pittoresco anterior, realçado por varias pontes e bellos aspectos das pequenas povoações como Naxon, Galant e Thiviers.

Chega-se a Perigueux, onde o viajante fará bem em parar, d'um comboio a outro, porque a cidade tem interesse para uma visita, sem necessitar de mais de umas horas.

Tres horas, por exemplo, são bastantes, e se se chegar pelo comboio que ali pára pelo meio dia, empregando-se uma hora em almoço, as duas restantes, tomando-se um trem, chegam para tudo se ver e partir ás 3, a fim de chegar a Bordeus á hora de jantar.

As principaes curiosidades são a cathedral, em estylo ogival, e a sua torre, a mais antiga de França, em estylo byzantino, a torre de menagem, de grande elegancia, que vê mesmo do caminho de ferro quem seguir pela linha de Agen. Os que seguem, porém, para Bordeus farão bem indo de carruagem ver esta bella ruina romana; as arenas, da mesma origem, e o passeio Miguel Montagne, o centro da cidade e a sua parte mais animada.

Ao fundo d'este, na grande praça, é a estação do velho tremvia a vapor que serve diversas linhas, até distancias de 24, 53 e 75 kilometros.

Não é mau, num paiz onde os cocheiros questionam trabalhar pela elevada tarifa de 600 réis a hora, notar que em Perigueux, que tem subidas nada inferiores a Lisboa, uma hora de serviço custa 85 centimos, isto é uns 160 réis, para uma ou duas pessoas.

De Perigueux em deante, a linha, para Bordeus, segue o valle do Isle, atravessando varias vezes este rio, até que, em Coutras, entra na animada linha de Paris-Bordeus por Orleans, em que temos, como mais interessante, Libourne, com a sua bella ponte de 1.180 metros, e eis-nos nos ferteis vinhedos das margens da Dordogne e do Isle que produzem boa parte do bello vinho universalmente conhecido como Bordeus, região que tem o pomposo nome de Entre-dois-mares.

Como se vê, não são só os americanos que exageram, chamando ás preciosidades do seu paiz «a primeira do mundo» embora no mundo haja milhares de cousas superiores.

Também os franceses elevam os seus rios, a Dordogne e o Isle, á honrosa classificação de mares, no titulo d'esta região.

Calemo-nos, porém, que também por cá temos, aqui ao pé da porta, o sitio de Sete Rios, onde só havia noutro tempo alguns simples regatos... que nem a sete chegavam.

UMA IDEIA

Ninguem ha que ignore as vantagens que traz para o commercio e para a industria a celeridade das relações e da distribuição da correspondencia.

Nesta ordem de ideias lembramos a quem competir a vantagem que haveria de entre nós, á maneira do que se faz na Belgica, utilizar os carros electricos para o serviço telegraphico e postal.

Naquelle paiz tão pequeno pela superficie do seu territorio, mas tão grande pela sua cultura e civilização faz-se a distribuição postal e telegraphica com uma rapidez tal que não soffre comparação com qualquer outro da Europa.

Os carros electricos que, como entre nós, percorrem a cidade em todas as direcções, teem nas plataformas uma caixa de ferro em que se lê em grandes caracteres a palavra *Correio*.

Das sete ás nove da manhã pôde o publico deitar naquella caixa a sua correspondencia.

Empregados especiaes, quando o carro passa nas proximidades das estações tira a correspondencia e escolhe, mesmo em marcha, a que é dirigida para aquelle distrito ou bairro e deixa a que lhe não diz respeito.

Em Bruxellas a estação mais importante é a da Bolsa, e nella trabalham apenas quatro empregados apesar de ser aquelle um ponto terminus de linha onde afflue grande quantidade de carros; pois a rapidez e perfeição com que desempenham o serviço tem merecido a admiração de nacionaes e estrangeiros.

Cartas ou telegrammas deitadas naquellas caixas logo que estejam devidamente franqueados chegam rapidamente ao seu destino.

Qualquer pessoa que esteja em Uecke, ponto que fica no extremo sudoeste de Bruxellas, e necessite mandar uma carta para Lacken, ponto do extremo nordeste da cidade, tem a certeza de que deitando-a no primeiro carro que passe, antes de cinco quartos d' hora chegou ao seu destino!

Esta facilidade de troca de correspondencia fez com que no anno ultimo circulassem pelas caixas dos carros, chamadas de correio especial, dois milhões de cartas.

Entre nós, poder-se-hia talvez utilizar para este fim as estações telegrapho-postaes espalhadas pela cidade, e estender-se o serviço até os arrabaldes, aproveitando os comboios tremvias para os pontos onde não haja carros electricos como Cintra, Cascaes, Villa Franca, e localidades intermédias de Lisboa.

Não será exequivel entre nós o que tão vantajoso é em Bruxellas?

Montemór-o-Novo

O concelho de Montemór-o-Novo de ha muito que vinha pedindo a construcção de um ramal que ligasse a cabeça do concelho com a estação d'aquelle nome.

Actualmente uma estrada com a extensão de 10 kilómetros, em duas grandes rampas, communica os dois pontos.

Como ao Estado não conviesse fazer a construcção do ramal a população do concelho resolveu-se a fazê-lo por sua conta. Entrou pois em negociações. Os trabalhos e expropriações foram orçados em 160 contos. A camara municipal punha esta quantia á disposição do governo, e este construiria o ramal. Logo que começasse a exploração, por conta do governo, este durante trinta annos iria entregando integralmente a receita á camara para amortizar e pagar os juros do emprestimo que ella contraíria, ficando assim no fim dos trinta annos a linha para o Estado.

Estabelecidas estas condições e aceitas pela camara municipal, foram convocados os quarenta maiores contribuintes para resolverem ácerca do emprestimo a contrair. Resolveram que se contraísse com a Caixa Geral de Depositos um emprestimo de 170 contos, amortizável em trinta annos. A receita bruta annual que o governo entregará logo que comece a exploração no todo ou em parte será para pagar as annuidades. Se a receita fôr

superior, a camara arrecadará a diferença, como receita eventual do concelho; se fôr inferior a camara suprirá a diferença.

D'esta forma os interesses do Estado e da população ficam perfeitamente garantidos.

Como os proprietarios cedem os terrenos necessarios para a linha, a verba aproximada de doze contos, incluida no orçamento, desaparece. Além d'isso procura-se introduzir uma variante no primitivo traçado que trará uma diminuição de despesa. Assim a quantia de 170 contos não chegará a ser despendida no seu total, e a Camara deve ganhar ainda na transacção.

Esperava-se que os trabalhos começassem no proximo mez de julho, mas o encerramento das Camaras veio levantar dificuldades á realização d'essa esperança.

Como a anuidade a pagar é superior ao quinto do rendimento, o emprestimo tem que ser auctorizado por Cortes. Só dois ou tres mezes depois da auctorização do Parlamento pôdem começar os trabalhos, apesar da boa vontade do povo montemorense que ao fim de tantos annos de labuta conseguiu ver realizados os seus desejos.

O ramal de Arrayolos

Realizou-se no dia 21 do mez passado a inauguração d'este ramal, sendo o acto celebrado com grande pompa, e havendo por essa occasião grandes festejos na villa a que concorreram uns oito mil forasteiros.

O comboio inaugural que se compunha de dezesseis carruagens entrou nas agulhas á uma hora e quarenta e cinco minutos da tarde.

Além dos engenheiros e do governador civil do distrito, mais novecentas pessoas tinham tomado logar nas varias carruagens.

A' chegada do comboio, na gare e ao longo da linha estavam umas quatro mil pessoas.

Foi organizado um cortejo que se dirigiu aos Paços do Concelho onde teve lugar uma sessão solemne, a que assistiram trezentos convidados, sendo proferidos varios discursos, e muito aplaudidos os oradores.

Os engenheiros e governador civil retiraram no comboio que saiu á meia noute e meia hora.

As ruas da villa estavam embandeiradas, pendendo de varias janellas ricas colchas de damasco.

As illuminações foram bastante prejudicadas pela chuva.

A estação de Buenos-Aires

Dentro de poucos mezes a importante rede ferroviaria da Argentina será aumentada com uma nova linha ligando as regiões de Mercedes, Salto e Pergamino com a capital, e o sul e o leste da província de Buenos-Aires com o resto da república, com a Bolivia, logo que seja terminada a linha central do Norte, e com o Paraguay, quando esteja terminada a linha de Santa Fé a Ferreira.

A estação central de Buenos-Aires, ficará sendo, como aliás era de esperar, a mais importante da Argentina. Mas além d'isso será tambem talvez a mais importante da America do Sul.

Occupa o espaço comprendido entre a avenida Sarsfield, e as ruas Suarez, Olavazzia, e Monasterio.

De proporções monumentaes e severa elegancia, reune todas as condições de commodidade exigidas para as construções congêneres modernas.

O recinto da entrada e saída dos comboios de passageiros terá 175 metros de comprimento por 50 de largura.

Os trabalhos de construcção do edificio principiaram nos fins de maio do anno passado e estão quasi terminados, quanto a obras d'arte; em breve começará a colocação dos carris.

Salvo caso de força maior a linha e a estação devem ficar prontas no prazo de um anno. A não haver embarracos a companhia terá batido o record da construcção de linhas ferreas: 33 kilometros mensaes, isto é, mais de cem kilometros por dia.

Automobilismo

Segundo affirma uma revista allemã estamos em vespertas de ter automoveis ao alcance de todas as bolsas.

Edison, o famoso inventor americano planeou e construiu uma nova bateria de accumuladores destinada a modificar radicalmente a industria do automobilismo, de forma que um automovel, pela sua baratesa, pôde ser adquirido pela maioria das gentes, mesmo pouco remediadas.

O inventor americano está montando duas grandes fábricas de automoveis e tem a convicção de que dentro de dois annos poderá viajar-se em automovel proprio sem que se faça despesa superior á que hoje se faz por caminho de terro.

Affirma que o seu motor custará quantia inferior a cincuenta mil réis; uma bateria que durará annos poderá adquirir-se por dez mil réis, podendo fazer-se um percurso de 160.000 kilometros sem que a sua força diminua sensivelmente, devendo custar uns duzentos mil réis a energia suficiente para viajar durante quinze annos sem necessidade de nova carga.

A velocidade fornecida por estas baterias é de 45 kilometros á hora.

Assegura Edison que durante tres annos de experiencias, trabalhando com centenas d'estas baterias, não teve a menor contrariedade, e podendo por isso garantir o que acima fica dito.

Tracção electrica

Espanha

Foi feita a concessão de uma linha de tremvias electricos de Baeza ao santuario da Yedra, na província de Jaero.

Estados Unidos

Entre Chicago e Toledo foi aberto ao publico um troço de linha ferrea electrica, que ha de ligar as duas cidades.

O percurso total da linha é de 150 kilometros, dos quaes os primeiros 60 estão já sendo explorados.

O sistema de alimentação é o de fio aereo, de aço, e catenaria.

O material circulante consta de seis carruagens, para cincuenta passageiros cada uma, fazendo o percurso com a velocidade de 60 kilometros á hora.

Marrocos

Organizou-se em Londres um grande syndicato para a construção de um caminho de ferro electrico em Tanger.

Estão já abertas as negociações para obter do governo scherifiano a respectiva concessão.

LINHAS PORTUGUEZAS

Fafe a Guimarães. A inauguração d'esta linha deve ter lugar em fins de maio ou princípios de junho.

Lobito. Foi já aprovado o projecto da estação terminal d'esta linha.

Foram contratados alguns milhares de indigenas para dar o maximo desenvolvimento aos trabalhos de construção.

Companhia Real — Nas officinas da Companhia Real dos caminhos de ferro Portuguezes, em Santa Apolonia, estão sendo construidas carruagens de 3.^a classe, com «water closet» e corredor lateral eguaes ás de 1.^a e 2.^a classes, ultimamente saídas das mesmas officinas, e já

em serviço nas suas linhas do Norfe, Leste e Beira Baixa, com geral aplauso do publico.

Para as linhas suburbanas da capital vão ser adoptados salões de corredor central com comunicação com todo o comboio, como já se usa nos rapidos.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

A Camara do Commercio de Madrid não recebeu com agrado a modificação das tarifas de bilhetes kilometricos, e neste sentido representou ao respectivo ministro para que negue a sua aprovação ás novas tarifas.

FRANÇA

Foi aberto á exploração a secção da linha de Saint Nazaire a Roche Bernard comprendida entre Herbignac e Roche Bernard, na extensão de 8 862 metros.

ARGENTINA

Os trabalhos de construção do ramal de Buena Esperanza a Guadalete foram atacados pelos dois extremos.

Do lado de Guadalete já os carris passam sobre o rio Diamante.

Notas varias

Nova applicação dos automoveis. — A recente greve dos operarios electricistas de Paris veio mostrar uma nova aplicação dos automoveis á industria.

Alguns jornaes privados de força motriz pelo movimento operario utilizaram motores de automoveis. O *Intransigeant* aproveitou um 12 H P de Dion; o *Auto* serviu-se de um grupo eletrogeno Aster; o *Sport* e o *Journal* aproveitaram-se de grupos Panhard-Levassor.

O motor de essencia, facilmente transportável, permitiu conjurar as dificuldades e evitar uma interrupção de trabalho absolutamente imprevista.

Uma ponte gigante. — É colhida do *The American Inventor*, e esta circunstancia é suficiente para nos pôr de sobreaviso.

Trata-se de uma ponte actualmente em construção sobre o Royal Gorge, no Colorado, que tem de altura 810 metros e apenas 71 de comprimento.

É de aço e de um só tramo; mas o taboleiro terá um troço de cristal para que os passageiros possam admirar sem perigo o abysmo que se lhes abre aos pés.

O custo da ponte é de um milhão de dollars.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Tarifa P N.º 13

No dia 1 de maio de 1907 será posta em vigor a nova tarifa especial P. n.º 13 de grande velocidade, combinada com os caminhos de ferro do Sul e Sueste, para a venda de bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, pela via Vendas Novas-Setil e pela via Barreiro-Lisboa.

Para mais esclarecimentos podem os interessados consultar a tarifa ou obtê-la por compra nas estações d'esta Companhia.

Apeadeiro na linha de Salamanca

Segundo comunicado da Companhia do Caminho de ferro de Medina del Campo a Salamanca, o apeadeiro de La Carolina situado entre as estações de Pedroso e Cantalapiedra d'aquella companhia, acha-se desde já habilitado a efectuar todo o serviço de grande e pequena velocidade, tanto nas relações com as estações d'aquellas linhas, como com as das linhas combinadas, sendo as

remessas taxadas pelas Tarifas Geraes e especiaes da referida Companhia, e pelas especiaes combinadas nas quaes se acha incluido o apeadeiro de La Carolina como intermédio entre as duas estações designadas, sempre que as tarifas sejam applicaveis a pontos intermédios.

Assim as remessas procedentes das estações d'esta Companhia com destino a La Carolina ou vice-versa, ás quaes corresponda a applicação das tarifas directas combinadas série S. F., serão taxadas:

Em grande velocidade pelos preços das tarifas S. F. n.º 1 e 2 correspondente á estação de Cantalapiedra;

Em pequena velocidade pelos preços da tarifa S. F. n.º 3 correspondente á estação de Medina.

Não são admittidas a transporte de ou para o apeadeiro de La Carolina remessas de explosivos.

Festas de Santo Izidro em Madrid

Bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos; válidos para: ida de 2 a 14 de maio inclusivé; volta de 16 a 31 de maio inclusivé pelos comboios ordinarios.

Preços dos bilhetes (impostos incluidos): Das estações abaixo indicadas a Madrid e volta: Lisboa-Rocio, 1.ª classe 14\$750; 2.ª classe 10\$820; 3.ª classe 7\$640. Entroncamento, 12\$490; 9\$080; 6\$400. Coimbra B. e Coimbra, 14\$750; 10\$840; 7\$660. Porto-Campanhá, 16\$060; 12\$040; 8\$520.

Logares de luxo.—E' permittido aos passageiros portadores de bilhetes de 1.ª classe d'este serviço especial, utilizarem logares de luxo, mediante o pagamento da respectiva sobretaxa.

Comboios rapidos Lisboa-Madrid.—(N.º 151 e 152). Egualmente se permite aos passageiros portadores de bilhetes de 1.ª classe a utilização dos comboios rapidos tri-mensaes Lisboa-Madrid n.º 151 e 152, sempre que haja logares disponíveis, attendendo a que o seu numero é limitado. Nestes comboios é facultada a marcação antecipada de logares, nas condições em uso.

Demais condições, ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

No dia 2 do proximo mez de maio, á 1 hora da tarde, perante a direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro em Campanhá, serão recebidas propostas em carta fechada para a compra conjunta dos tres lotes de sucata seguintes:

	Kilog.
Lote n.º 1 — Ferro forjado, chapa e tubos de aço até...	187,000
Lote n.º 2 — Material metido de via até.....	6,100
Lote n.º 3 — Aros de aço até.....	100,441
Total até.....	<u>293,601</u>

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 90\$000 réis, ou quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fór adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio.

Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

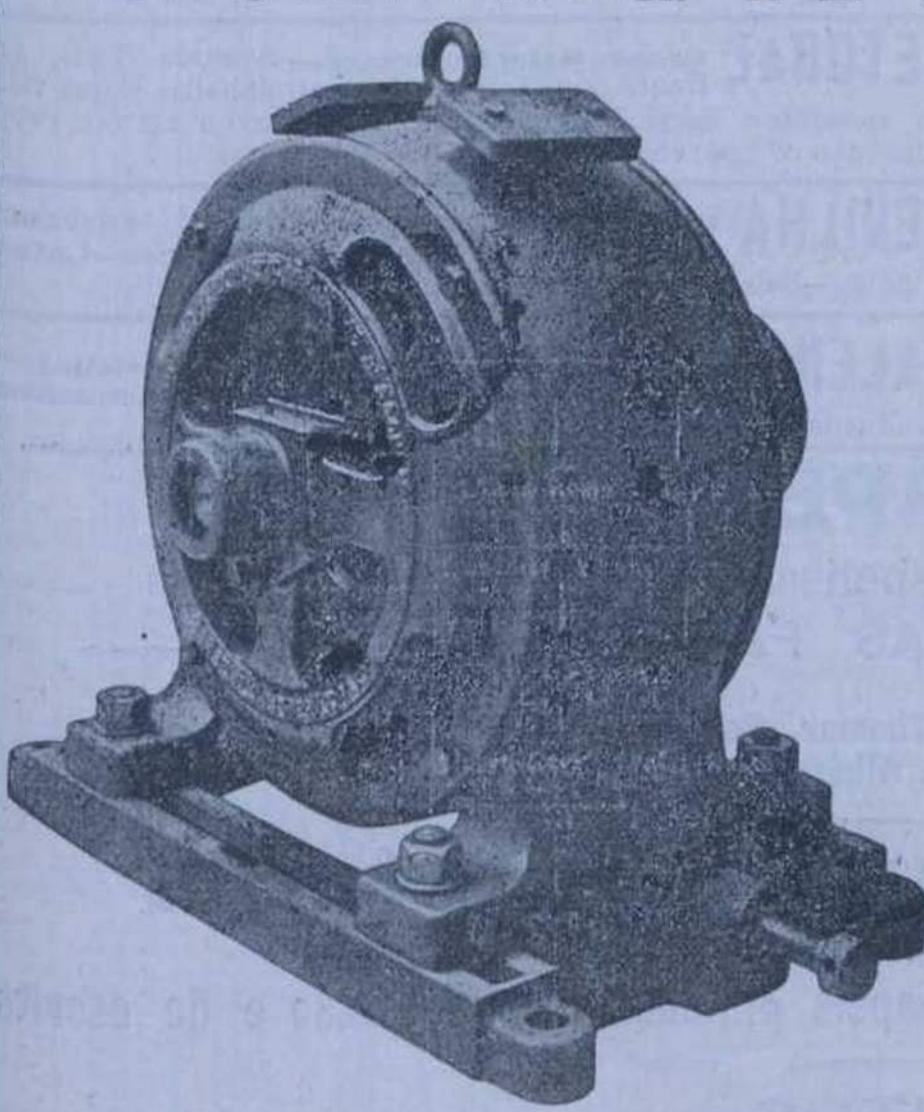
As condições da arrematação, o caderno de encargos e a referida sucata poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhá e nas secretarias das Direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Juan Wenzel & C.º — MADRID

28 — CARRERA DE SAN JERONIMO — 28

End. Telegraphico: WENZEL-MADRID

Representantes geraes para PORTUGAL e ESPANHA das mais acreditadas fabricas constructoras de machinas e de toda a classe de material electrico para installações.



Dynamos, Transformadores,
Motores, Machinas de vapor, Motores de gaz pobre

Fio de cobre simples

CONDUCTORES — CABOS FLEXIVEIS — MATERIAL PEQUENO

Isoladores e Grampos, Apparelhos de medição e precisão

Contadores "ISARIA"

Lampadas de incandescencia "PHILIPS"

LAMPADAS DE ARCO

APPARELHOS DE LUXO

TELEPHONES "BERLINER"

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

BILBAU **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto, cozinha esmerada. Sucursal na ilha de Chazarra-Mendi. — Proprietário, Félix Nuñez & Comp.^a

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

CASTELLO BRANCO **Hotel Francisco** — Rua de Santo Antonio — Bom tratamento, aceito e commodidade — Proprietário, sucessor da viúva de Francisco da Silva Gama.

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

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

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

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

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

LISBOA **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa — Rua d'El-Rei, 73, 2º

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

MCAFRA **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia a 1\$500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

COMPANHIA DO PAPEL DO PRADO

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

PROPRIETARIA DAS FABRICAS
DO

Prado, Mariannaia e Sobreirinho, em Thomar, Penedo e Casal d'Ermio,
na Louzã, Valle Maior em Albergaria-a-Velha

PAPEIS DE MACHINA E DE FÔRMA

Grande variedade de papeis para impressão

FABRICAÇÕES ESPECIAES PARA papeis pintados, de impressão e de escrita

DEPOSITOS

Largo de Santa Justa, 270 a 276 — LISBOA

Rua Passos Manuel, 49 — PORTO

Endereço telegraphico: COMPANHIA PRADO — LISBOA

* * * MATERIAES DE CONSTRUCCÃO * * *

J. LINO

TODO O PROPRIETARIO OU CONSTRUCTOR TEM NECESSIDADE DE PROCURAR ESTA CASA PARA SE FORNECER DE MATERIAES

* * MADEIRAS EM BRUTO * APPARELHADAS E EM OBRA * TELHAS * TIJOLLOS * *

TUBOS DE GRÉS * AZULEJOS E LADRILHOS * CIMENTO PORTLAND * CIMENTO NACIONAL

* POZZOLANA DOS AÇORES * VIGAS DE FERRO * CHAPA ONDULADA *

* DEPOSITOS DE FERRO GALVANIZADO * ORNATOS EM ZINCO, EM MADEIRA, EM BARRO E EM CARTON-PIERRE * PARQUETS *

SORLHOS EMBUTIDOS * SORLHOS APPARELHADOS E FORROS * PREGARIA D'ARAME * ESTATUAS * VASOS E BALAUSTRRES

* * * FORNECEM-SE CATALOGOS * * *

RUA DO CAES DO TOJO, 35—LISBOA

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

COMPANHIA REAL

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

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

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-30 m.	6-5 m.	5-20 m.	5-50 m.
7-0 m.	7-28 m.	7-25 m.	7-35 m.
7-40 m.	8-15 m.	8-19 m.	8-45 m.
10-10 m.	10-38 m.	8-59 m.	9-25 m.
11-30 m.	11-58 t.	10-50 m.	11-16 m.
1-0 t.	1-28 t.	12-10 t.	12-36 t.
2-30 t.	2-58 t.	1-40 t.	2-6 t.
4-52 t.	5-20 t.	3-10 t.	3-36 t.
5-24 t.	5-56 t.	5-31 t.	5-57 t.
7-0 t.	7-28 t.	7-40 t.	8-6 n.
8-30 n.	8-58 n.	9-10 n.	9-36 n.
10-0 n.	10-28 n.	10-40 n.	11-6 n.
12-30 n.	1-5 n.	—	—

Mais os de Cascaes, excepto os a.

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-15 m.	7-15 m.	6-0 m.	7-0 m.
8-10 m.	9-3 m.	8-5 m.	8-52 m.
9-10 m.	9-46 m.	a 8-56 m.	9-32 m.
9-45 m.	10-48 m.	9-15 m.	10-5 m.
10-40 m.	11-16 m.	a 9-56 m.	10-32 m.
10-43 m.	11-52 m.	10-50 m.	11-54 m.
12-15 t.	1-22 t.	a 11-26 m.	12-2 t.
1-40 t.	1-26 t.	12-15 t.	1-19 t.
1-45 t.	2-52 t.	1-50 t.	2-54 t.
3-10 t.	3-46 t.	a 2-26 t.	3-2 t.
3-15 t.	4-15 t.	3-15 t.	4-19 t.
4-10 t.	5-16 t.	a 3-56 t.	4-32 t.
4-47 t.	5-37 t.	1-28 t.	5-15 t.
5-20 t.	6-10 t.	5-26 t.	6-2 t.
6-10 t.	6-46 t.	6-15 t.	7-19 t.
6-15 t.	7-22 t.	a 6-56 t.	7-32 t.
7-40 t.	8-16 t.	7-5 t.	7-52 t.
7-45 t.	8-52 t.	8-0 n.	9-4 n.
9-15 n.	10-22 n.	9-20 n.	10-24 n.
10-40 n.	11-16 n.	a 9-56 n.	10-32 n.
10-45 n.	11-52 n.	10-50 n.	11-54 n.
12-25 n.	1-15 n.	a 11-26 n.	12-2 n.

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-35 m.	10-6 m.	10-36 m.	11-6 m.
11-50 m.	12-24 t.	12-34 t.	1-4 t.
1-46 t.	2-17 t.	2-33 t.	3-3 t.
3-50 t.	4-21 t.	4-35 t.	5-5 t.
7-11 t.	7-42 t.	8-33 n.	9-3 n.
9-50 n.	10-21 n.	11-50 n.	12-20 n.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-30 m.	7-33 m.	5-0 m.	5-59 m.
7-35 m.	8-32 m.	6-40 m.	7-38 m.
8-50 m.	9-54 m.	7-50 m.	8-50 m.
10-37 m.	11-41 m.	9-5 m.	10-4 m.
11-24 m.	12-1 t.	11-1 m.	12-3 t.
12-44 t.	1-44 t.	1-0 t.	1-59 t.
3-3 t.	4-7 t.	3-4 t.	4-3 t.
4-27 t.	5-36 t.	a 4-40 t.	5-15 t.
5-23 t.	6-18 t.	4-54 t.	5-55 t.
6-15 t.	7-19 t.	5-59 t.	6-55 t.
8-50 n.	9-48 n.	6-57 t.	7-58 t.
10-0 n.	12-1 n.	9-10 n.	10-3 n.
12-20 n.	1-24 n.	10-45 n.	11-37 n.

Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio

7-10 m.	7-54 m.	a 9-40 m.	p 9-5 m.
8-15 m.	8-59 m.	9-40 m.	10-24 m.
9-31 m.	10-35 m.	11-14 m.	11-22 t.
10-5 m.	11-29 m.	11-31 m.	12-16 t.
11-30 m.	12-14 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-29 t.	2-13 t.	1-35 t.	2-19 t.
3-11 t.	3-55 t.	3-30 t.	4-14 t.
4-15 t.	5-29 t.	4-39 t.	5-23 t.
5-40 t.	6-24 t.	5-45 t.	6-29 t.
6-42 t.	7-26 t.	7-7 t.	7-51 t.
7-5 n.	8-40 n.	7-55 t.	8-39 n.
8-26 n.	9-27 n.	10-11 n.	11-37 n.

Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio

7-10 m.

Lisboa-Rocio Povoas Lisboa-Rocio

Partida Chegada Partida Chegada

Lisboa-Rocio	V. Franca	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-30 t.	5-39 t.	c 5-27 m.	p 6-35 m.
p 4-35 t.	c 5-39 t.	5-27 m.	6-50 m.
6-6 t.	7-26 t.	7-55 t.	9-23 n.
12-30 t.	1-53 n.	1-53 n.	1-53 t.

Lisboa-Rocio Setil Lisboa-Rocio

6-50 m. | 8-24 m. | 7-16 m. | 9-15 n.

Setil Vendas Novas Setil

Setil	Vendas Novas	Setil	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-50 m.	8-41 m.	4-5 m.	7-8 m.
8-39 m.	10-31 m.	11-13 m.	2-20 t.
3-50 t.	7-5 t.	7-36 t.	9-14 n.

Entroncamento Lisboa-R.

1 10-0 m. | 12-57 t.

Lisboa-Rocio Porto Lisboa-Rocio

8-5 m. | 7-1 t. | 6-55 m. | 4-58 t.

8-



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 6 de Maio sairá o paquete **Amazon** para
Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

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

A G E N T E S | 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 **Ma-lange**. Sairá a 7 maio. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1.^o



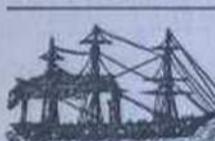
Africa Oriental (via Suez), vapor allemão **Burgermeister**. Sairá a 6 de maio. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Sysamg**. Sairá a 8 de maio. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Argentina, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Argentina**. Sairá a 13 de maio. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Philippe**. Sairá a 13 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 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 19 de maio. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



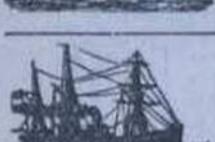
R. Aurea, 32, 1.^o

Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Cordillère**. Sairá a 13 de maio.

Messageries Maritimes. Sociedade Torlades,



Gibraltar, vap. inglez **Peninsula**. Espera-se a 22 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Hamburgo, vap. allemão **Corrientes**. Sairá a 5 de maio. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Havre e Hamburgo (via Leixões e Vigo), vapor allemão **Rio Negro**. Sairá a 3 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Londres (via Havre), vapor inglez **Iberia**. Sairá a 2 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Amazon**. Sairá a 6 de maio.

Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El Rei, 31, 1.^o



Madeira, Pará e Manaus, vap. inglez **Au-gustine**. Sairá a 7 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Madeira, Pará e Manaus, vap. inglez **La-n-franc**. Sairá a 17 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Montevideo, Buenos Aires e Rosario, vapor allemão **Santa Fé**. Sairá a 8 de maio. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Mormugão, vap. ingl **City of Quek-ton**. Espera-se a 3 de maio. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Rio Pardo**. Sairá o 10 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Troja**. Sairá a 17 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco e Cabedello, vap. inglez **Mi-ra**. Espera-se a 3 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Flugia**. Sairá a 8 de maio. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St. Cruz) S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flores, vap. portuguez **Funchal**. Sairá a 5 de maio. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Thames**. Sairá a 14 de maio. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Ortega**. Sairá a 15 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Vigo, Cherburgo e Liverpool, vap. inglez **An-tony**. Sairá a 9 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



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



Vigo, Southampton, Bolonha e Hamburgo, vap. por allemão **Konig Friedrich August**. Sairá a 10 de maio. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Vigo e La Rochelle, vapor inglez **Orita**. Sairá a 15 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

SERVIÇO DIRECTO COMBINADO

ENTRE A

Administração dos Caminhos de Ferro do Estado (linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro),

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes,

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)

TARIFA ESPECIAL P N.º 3 — GRANDE VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 4 de Agosto de 1904)

Desde 1 de Maio de 1907

Applicável 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 4.

VOLUMES DE PESO NÃO SUPERIOR A 10 KILOGRAMMAS

Preços por volume

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

Trajectos em linhas de duas Administrações diferentes.....	220 réis
» » » » tres » » » 	260 »
» » » » quatro » » » 	300 »
» » » » cinco » » » 	370 »

Sobretaxa para a entrega a domicílio 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 distintas:
as linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro, bem como as de Santa Comba a Vizeu e Foz-Tua a Bragança.

CONDICÕES

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 da Companhia Real e da Companhia da Beira Alta as remessas:

De Mealhada até Porto (Campanhã) ou mais além, para Figueira da Foz e para Sabugal até Covilhã ou vice-versa;

De Figueira da Foz e de Pampilhosa até Coimbra para Sabugal até Fundão ou vice-versa.

b) Se por vontade do remettente, o percurso entre os pontos mencionados na alínea a) tiver que ser feito exclusivamente pelas linhas da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, não será applicada a presente tarifa e as remessas serão taxadas pelas Tarifas Geraes.

2.^a—Esta Tarifa é applicável a todas as expedições de um só volume e de qualquer forma, dimensão ou natureza, contanto que não contenha **valores, dinheiro, objectos preciosos, materias inflammaveis ou explosivas, ou 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 aceites, 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 se não poder 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 remettente um talão numerado, que substituirá a **senha**; um segundo talão, de igual numero, será collado ao volume, e contra a entrega do primeiro d'estes talões, ou de documento que regulamentarmente substitua a **senha**, serão as remessas retidas na estação de chegada.

Não haverá **Cartas de porte**.

7.^a — Dando-se perda ou avaria, será paga, salvo caso de força maior, a devida indemnisação, limitada, porém, ao maximo de 18000 réis por kilogramma.

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

Lisboa, 10 de Abril de 1907.

O Engenheiro Director,

Antonio Lourenço da Silveira.

Exp.º

N.º 1.386



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Serviço directo combinado**TARIFA ESPECIAL P. N.º 15 — GRANDE VELOCIDADE****Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos**

Em applicação desde 1 de Maio de 1907

PREÇOS POR BILHETE (REIS)

§ 1.º — Via a seguir: Vendas Novas-Setil

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Lisboa R. e Campolide Lisboa C. S. a Carregado (1)				Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Lisboa R. e Campolide Lisboa C. S. a Carregado				
	Dias de validade	Classes				Dias de validade	Classes			
		1.ª	2.ª	3.ª		1.ª	2.ª	3.ª		
Cabrela	3	3.860	3.000	2.150	Fuzeta	7	11.650	9.060	6.480	
Montemór	3	4.200	3.270	2.340	Luz	7	11.810	9.190	6.570	
Casa Branca	3	4.640	3.620	2.580	Tavira	7	11.960	9.310	6.650	
Alcaçovas	4	5.010	3.890	2.790	Conceição	7	12.130	9.440	6.750	
Vianna	4	5.250	4.080	2.920	Cacella	7	12.310	9.580	6.850	
Villa Nova	4	5.430	4.230	3.030	Castro Marim	7	12.450	9.680	6.920	
Alvito	4	5.700	4.440	3.470	V. R. de Santo Antonio	7	12.630	9.830	7.030	
Cuba	4	6.070	4.720	3.380	Evora	4	5.430	4.230	3.030	
Beja	4	6.580	5.120	3.670	Azaruja	4	6.040	4.690	3.360	
Carregueiro	4	7.440	5.790	4.150	Valle do Pereiro	4	6.200	4.820	3.440	
Casevel	4	7.700	6.000	4.280	Venda do Duque	4	6.440	5.010	3.570	
Ourique	4	7.880	6.130	4.370	Evora Monte	4	6.640	5.170	3.700	
Garvão	4	8.270	6.430	4.600	Estremoz	4	6.990	5.440	3.890	
Amoreiras	4	8.450	6.370	4.700	Borba	4	7.340	5.740	4.070	
Odemira	4	8.900	6.930	4.940	Villa Viçosa	4	7.440	5.790	4.140	
Saboia-Monchique	5	9.270	7.210	5.150	Serpa	4	7.220	5.620	4.010	
S. Marcos	5	9.430	7.330	5.240	Pias	4	7.590	5.910	4.220	
Messines	7	9.790	7.620	5.450	Moura	4	8.040	6.250	4.480	
Tunes	7	10.140	7.890	5.640	Algoz	7	10.240	7.970	5.700	
Albufeira	7	10.270	7.980	5.740	Alcantarilha	7	10.380	8.070	5.770	
Boliqueime	7	10.480	8.150	5.830	Poço Barreto	7	10.450	8.140	5.810	
Loulé	7	10.720	8.350	5.970	Silves	7	10.590	8.240	5.880	
Faro	7	11.150	8.670	6.200	Lagoa-Estombar	7	10.740	8.360	5.980	
Olhão	7	11.420	8.880	6.340	Portimão-Ferragudo	7	10.830	8.420	6.020	
Participe da C.ª Real		3.600	2.800	2.000	Participe da C.ª Real		3.600	2.800	2.000	

(1) As estações de Lisboa C. S. a Carregado são as seguintes: Braço de Prata, Olivaes, Sacavém, Povoá, Alverca, Alhandra e Villa Franca.

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Santarem			Torres Novas			Payalvo					
	Dias de validade	Classes		Dias de validade	Classes		Dias de validade	Classes				
		4. ^a	2. ^a		4. ^a	2. ^a		4. ^a	2. ^a			
Setubal	2	4.480	3.500	2.500	4	5.350	4.470	2.970	4	5.940	4.640	3.300
Evora	5	4.630	3.610	2.600	7	5.500	4.280	3.070	7	6.090	4.750	3.400
Estremoz	5	6.190	4.820	3.460	7	7.060	5.490	3.930	7	7.650	5.960	4.260
Villa Viçosa	5	6.640	5.170	3.710	7	7.510	5.840	4.180	7	8.400	6.310	4.510
Beja	5	5.780	4.500	3.240	7	6.650	5.470	3.710	7	7.240	5.640	4.040
Moura	5	7.240	5.630	4.050	7	8.410	6.300	4.520	7	8.700	6.770	4.850
Faro	8	10.350	8.050	5.770	10	11.220	8.720	6.240	10	11.810	9.490	6.570
Tavira	8	11.160	8.690	6.220	10	12.030	9.360	6.690	10	12.620	9.830	7.020
V. R. de Santo Antonio	8	11.830	9.210	6.600	10	12.700	9.880	7.070	10	13.290	10.350	7.400
Silves	8	9.790	7.620	5.450	10	10.660	8.290	5.920	10	11.250	8.760	6.250
Portimão-Ferragudo	8	10.030	7.800	5.590	10	10.900	8.470	6.060	10	11.490	8.940	6.390
Participe da C. ^a Real		2.800	2.180	1.570		3.670	2.850	2.040		4.260	3.320	2.370
 Coimbra ou Coimbra B										 Aveiro		
Setubal	5	9.090	7.080	5.050	5	10.770	8.400	5.990	6	12.770	9.950	7.090
Evora	8	9.240	7.490	5.450	8	10.920	8.510	6.090	9	12.920	10.060	7.490
Estremoz	8	10.800	8.400	6.010	8	12.480	9.720	6.950	9	14.480	11.270	8.050
Villa Viçosa	8	11.250	8.750	6.260	8	12.930	10.070	7.200	9	14.930	11.620	8.300
Beja	8	10.390	8.080	5.790	8	12.070	9.400	6.730	9	14.070	10.950	7.830
Moura	8	11.850	9.210	6.600	8	13.530	10.530	7.540	9	15.530	12.080	8.640
Faro	11	14.960	11.630	8.320	11	16.640	12.950	9.260	12	18.640	14.500	10.360
Tavira	11	15.770	12.270	8.770	11	17.450	13.590	9.710	12	19.450	15.140	10.840
V. R. de Santo Antonio	11	16.440	12.790	9.450	11	18.120	14.410	10.090	12	20.120	15.660	11.190
Silves	11	14.400	11.200	8.000	11	16.080	12.520	8.940	12	18.080	14.070	10.040
Portimão-Ferragudo	11	14.640	11.380	8.140	11	16.320	12.700	9.080	12	18.320	14.250	10.480
Participe da C. ^a Real		7.410	5.760	4.120		9.090	7.080	5.060		11.090	8.630	6.460
 Figueira da Foz										 Castelo Branco		
Setubal	5	9.460	7.430	5.090	5	9.380	7.310	5.210	6	11.670	9.080	6.490
Evora	5	9.340	7.240	5.190	5	9.530	7.420	5.340	6	11.820	9.490	6.590
Estremoz	8	10.870	8.450	6.050	8	11.090	8.630	6.470	9	13.380	10.400	7.450
Villa Viçosa	8	11.320	8.800	6.300	8	11.540	8.980	6.420	9	13.830	10.750	7.700
Beja	8	10.460	8.430	5.830	8	10.680	8.310	5.950	9	12.970	10.080	7.230
Moura	8	11.920	9.260	6.640	8	12.140	9.440	6.760	9	14.430	11.210	8.040
Faro	11	15.030	11.680	8.360	11	15.250	11.860	8.480	12	17.540	13.630	9.760
Tavira	11	15.840	12.320	8.810	11	16.060	12.500	8.930	12	18.350	14.270	10.210
V. R. de Santo Antonio	11	16.510	12.840	9.490	11	16.730	13.020	9.310	12	19.020	14.790	10.590
Silves	11	14.470	11.250	8.040	11	14.690	11.430	8.460	12	16.980	13.200	9.440
Portimão-Ferragudo	11	14.740	11.430	8.480	11	14.930	11.610	8.300	12	17.220	13.380	9.580
Participe da C. ^a Real		7.480	5.810	4.160		7.700	5.990	4.280		9.990	7.760	5.560

§ 2.^o — Via: Barreiro - Lisboa

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Santarem			Torres Novas			Payalvo					
	Dias de validade	Classes		Dias de validade	Classes		Dias de validade	Classes				
		4. ^a	2. ^a		4. ^a	2. ^a		4. ^a	2. ^a			
Barreiro	2	2.780	2.220	1.590	3	3.680	2.910	2.090	3	4.280	3.370	2.430
Setubal	2	3.580	2.870	2.040	3	4.480	3.560	2.540	3	5.080	4.020	2.880
Evora	5	6.190	4.900	3.510	6	7.090	5.590	4.010	6	7.690	6.050	4.350
Estremoz	5	7.880	6.210	4.440	6	8.780	6.900	4.940	6	9.380	7.360	5.280
Villa Viçosa	5	8.330	6.570	4.700	6	9.230	7.260	5.200	6	9.830	7.720	5.540
Beja	5	7.240	5.710	4.090	6	8.140	6.400	4.590	6	8.740	6.860	4.660
Moura	5	8.550	6.730	4.820	6	9.450	7.420	5.320	6	10.050	7.880	5.600
Faro	8	11.870	9.310	6.660	9	12.770	10.000	7.160	9			

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Coimbra ou Coimbra B			Aveiro			Gaia ou Porto (Campanhã)					
	Dias de validade	Classes		Dias de validade	Classes		Dias de validade	Classes				
		1.ª	2.ª		1.ª	2.ª		1.ª	2.ª			
Barreiro	4	7.390	5.790	4.450	4	9.400	7.430	5.400	5	11.400	8.680	6.220
Setubal	4	8.490	6.440	4.600	4	9.900	7.780	5.550	5	11.900	9.330	6.670
Evora	7	10.800	8.470	6.070	7	12.510	9.810	7.020	8	14.510	11.360	8.440
Estremoz	7	12.490	9.780	7.000	7	14.200	11.420	7.950	8	16.200	12.670	9.070
Villa Viçosa	7	12.940	10.140	7.260	7	14.650	11.480	8.210	8	16.650	13.030	9.330
Beja	7	11.850	9.280	6.650	7	13.560	10.620	7.600	8	13.560	12.170	8.720
Moura	7	13.160	10.300	7.380	7	14.870	11.640	8.330	8	16.870	13.490	9.450
Faro	10	16.480	12.880	9.220	10	18.190	14.220	10.170	11	20.190	15.770	11.290
Tavira	10	17.320	13.510	9.680	10	19.030	14.880	10.630	11	21.030	16.430	11.750
V. R. de Santo Antonio	10	17.970	14.040	10.040	10	19.680	15.380	10.990	11	21.680	16.930	12.410
Silves	10	15.950	12.460	8.910	10	17.660	13.800	9.860	11	19.660	15.350	10.980
Portimão-Ferragudo	10	16.190	12.650	9.050	10	17.900	13.990	10.000	11	19.900	15.540	11.420
Participe da C. ^a Real		7.190	5.590	4.000		8.900	6.930	4.950		10.900	8.480	6.070
Figueira da Foz												
Castello Branco												
Covilhã												
Barreiro	4	7.450	5.840	4.190	4	7.740	6.040	4.330	5	10.000	7.820	5.590
Setubal	4	8.250	6.490	4.640	4	8.510	6.690	4.780	5	10.800	8.470	6.040
Evora	7	10.860	8.520	6.440	7	11.420	8.720	6.250	8	13.410	10.500	7.510
Estremoz	7	12.550	9.830	7.040	7	12.810	10.030	7.480	8	15.100	11.810	8.440
Villa Viçosa	7	13.000	10.190	7.300	7	13.260	10.390	7.440	8	15.550	12.170	8.700
Beja	7	11.910	9.330	6.690	7	12.470	9.530	6.830	8	14.460	11.310	8.090
Moura	7	13.220	10.350	7.420	7	13.480	10.550	7.560	8	15.770	12.330	8.820
Faro	10	16.540	12.930	9.260	10	16.800	13.130	9.400	11	19.090	14.910	10.660
Tavira	10	17.380	13.590	9.720	10	17.640	13.790	9.860	11	19.930	15.570	11.420
V. R. de Santo Antonio	10	18.030	14.090	10.080	10	18.290	14.290	10.220	11	20.580	16.070	11.480
Silves	10	16.010	12.510	8.950	10	16.270	12.710	9.090	11	18.560	14.490	10.350
Portimão-Ferragudo	10	16.250	12.700	9.090	10	16.510	12.900	9.230	11	18.800	14.680	10.490
Participe da C. ^a Real		7.250	5.640	4.040		7.510	5.840	4.480		9.800	7.620	5.440
Coruche												
Quinta Grande												
Lisboa T. Paço		3	3.270	2.620	1.820		3	3.210	2.570	1.800		
Participe da C. ^a Real			1.220	950	620			1.160	900	600		

CONDIÇÕES

1.^a— Os bilhetes serão vendidos para todos os comboios ordinarios e validos: para a ida pelos comboios para que forem vendidos; para a volta para qualquer comboio ordinario que tenha paragem na estação de destino, ou que parte de Lisboa, tratando-se dos bilhetes do paragrapho 2.^º, dentro do prazo indicado para cada trajecto na competente columna das tabellas de preços d'esta tarifa, a saber:

quando o prazo fôr de 2 dias, o bilhete será valido no dia da venda e nos 2 dias seguintes;
 quando o prazo fôr de 3 dias, o bilhete será valido no dia da venda e nos 3 dias seguintes;
 quando o prazo fôr de 4 dias, o bilhete será valido no dia da venda e nos 4 dias seguintes;
 quando o prazo fôr de 5 dias, o bilhete será valido no dia da venda e nos 5 dias seguintes;

e assim successivamente

§ 1.^º Estes prazos podem ser prorrogados duas vezes em metade da sua duração mediante pagamento de uma ou duas sobretaxas, equivalentes, cada uma, a 10 % do custo do bilhete. Para este efecto as fracções do dia serão contadas como dias inteiros.

Estas ampliações serão legalizadas por meio de senhas especiaes, que podem ser adquiridas na estação de destino da viagem de ida.

Todo o pedido de prorrogação deve ser feito e a sobretaxa paga antes de expirar o prazo para o qual a prorrogação é pedida.

§ 2.^º Quando vendidos aos sabbados ou domingos e nas vesperas de dias santificados, ou n'esses mesmos dias, serão os bilhetes excepcionalmente validos até á segunda-feira seguinte inclusivé ou até ao dia immediato ao santificado inclusivé.

Havendo dias santificados que se sigam sem interrupção, será esta validade prorrogada até ao primeiro dia de trabalho inclusivé.

2.º — Os passageiros portadores de bilhetes do § 2.º d'esta tarifa transportar-se-hão á sua custa em Lisboa entre as estações do Sul e Sueste e da Companhia Real, e de sua conta será tambem, n'este trajecto, o transporte dos volumes de mão que comsigo tragam nas carruagens.

3.º — E' concedido o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem registada. Os excedentes serão taxados pelos preços e nas condições das Tarifas Geraes, correspondendo além d'isso ás bagagens que forem despachadas em presença dos bilhetes do § 2.º, o custo da camionagem em Lisboa, segundo o estabelecido pela Administração do Sul e Sueste na sua tarifa de camionagem.

4.º — O passageiro apresentará á ida e sempre que lhe fôr exigido, as duas partes do bilhete (ida e volta). Quando apresentar sómente a parte de ida, terá que pagar, por inteiro, o preço da passagem na classe correspondente e segundo as Tarifas Geraes, deduzida metade da importancia do bilhete de ida e volta.

5.º — A' ida poderá o passageiro apear-se n'uma estação anterior á indicada no seu bilhete e regressar d'esta estação á de partida sem pagamento supplementar. Apeando-se além do ponto de destino indicado no seu bilhete, pagará o percurso excedente pelos preços das Tarifas Geraes.

6.º — A' volta poderá o passageiro apear-se n'uma estação anterior á indicada no seu bilhete, mas este sera recolhido e não poderá ser aproveitado para a continuação da viagem por outro comboio.

Apeando-se além do ponto de destino indicado no seu bilhete, pagará o percurso excedente pelos preços das Tarifas Geraes.

7.º — O passageiro que ocupar logar de classe superior á indicada no seu bilhete, pagará metade da diferença entre o preço d'esse bilhete e o que corresponda, por esta tarifa, á classe em que fizer a viagem, quer se dê o caso á ida quer á volta.

Se a mudança de classe se dér sómente n'uma parte do percurso de ida ou de volta, o passageiro pagará a diferença pelas Tarifas Geraes, como se fôra portador de bilhete ordinario.

8.º — Não são concedidos meios bilhetes.

9.º — Em tudo que não seja contrario ao que a presente estipula, vigoram as condições das Tarifas Geraes.

Nos preços dos bilhetes da presente tarifa não está incluido o imposto do sello.

Esta tarifa annulla e substitue a tarifa especial P. n.º 43 de grande velocidade de 1 de Abril de 1904.

Lisboa, 23 de Abril de 1907.

O Director Geral da Companhia

A. Leproux

Exp. 823