

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Premiada nas exposições de:—Antwerpia, 1894, medalha de bronze.
Bruxelas 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

Proprietário e Director

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

REDATOR EFEETIVO, José Fernando de Sousa.—SECRETARIO DA REDACÇÃO Christiano Tavares.—CORRESPONDENTE: MADRID, D. Juan de Bon

Composição e Impressão
Typographia do Commercio
de LEIRIA, ABILIO & SARAIVA
3, Trav. do Sacramento, no Carmo, 7 - LISBOA

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

TELEPHONE N.º 27
Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa especial interna N.º 2 g. v. — Toilettes-camas, do Sul e Sueste.

SUMMÁRIO

REFORMA DE PAUTAS.....		Paginas
ESTATÍSTICA PORTUCUEZA, po. O. S.....	145	
PARTES OFICIAIS — Portaria de 19 de abril do Ministerio das Obras Publicas — Decreto de 25 de abril do Ministerio da Marinha.....	146	
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	147	
A PROPOSITO DO CINCOCENTENARIO — XI.....	149	
PASSAPORTES.....	150	
NOVO HORARIO.....	151	
PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos accionistas — Boletim Commercial e Financeiro — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis.....	151 a 153	
NOTAS DE VIAGEM — XVI — Bordeus — Regresso — Fim da viagem.....	154	
AS FESTAS DE MAIO	154	
OS TAXIMETROS (Illustrado)	155	
O CAMINHO DE FERRO DA COSTA DO MARFIM.....	155	
PUBLICAÇOES RECEBIDAS.....	156	
TRACÇÃO ELECTRICA.....	156	
LINHAS PORTUGUEZAS — Regoa a Pedras Salgadas — Locomotivas para o Sul e Sueste — Serviços de banhos — Escritorios principaes nas linhas do Estado — Praticantes de estação do Sul e Sueste — Basculas para vagões do Minho e Douro — Benguela.....	156	
LINHAS ESTRANGEIRAS — Alemanha — Suissa — Suecia	156	
NOTAS VARIAS.....	157	
AVISOS DE SERVIÇO.....	157	
CONCURSO.....	157	
ARREMATACOES.....	157	
AGENDA DO VIAJANTE.....	158	
ANUNCIOS.....	159	
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	160	

Reforma de pautas

Publicamos em seguida o valioso estudo que ácerca do projecto da reforma das pautas aduaneiras foi feito pela 6.ª classe da Associação dos Engenheiros Civis e no qual se tem particularmente em vista as exigencias da construção e exploração de caminhos de ferro.

Esse bello trabalho que mereceu o voto favoravel da sessão plenária da Associação, é formado pelos distin-
tos engenheiros Manuel M. de Oliveira Bello, presidente da classe; João Pinto Basto, secretario e relator.

Reproduzindo-o contribuimos com valioso subsidio para o estudo de tão monumentoso assunto:

«A engenharia está confiada a direcção technica de grande parte das industrias do paiz.

Os caminhos de ferro e outras industrias de transpor-
tes — as explorações mineiras — as industrias metallurgi-
cas e de construção — bem como algumas importantes manufacturas, aos engenheiros teem entregue a sua ex-
ploração, o seu desenvolvimento e portanto os seus in-
teresses.

No desempenho pois da sua missão, ao engenheiro in-
cumbe o estudo de todas as questões que possam influir no desenvolvimento industrial do paiz.

Não só assim zela e procura beneficiar os interesses que lhe estão confiados mas tambem vem, como lhe compete, pugnar pela satisfactoria resolução de proble-
mas economicos que especialmente lhe dizem respeito.

Nessa conformidade o projecto de uma nova pauta dos direitos de importação foi objecto da attenção da Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes sendo a

6.ª classe encarregada de formular um parecer sobre ta documento.

E esse parecer que a referida classe vem aqui apresentar, esperando lhe seja relevada a insignificancia do trabalho que elaborou.

Desejava esta classe começar por estabelecer os principios que segundo seu parecer se devem adoptar como base da fixação dos direitos de importação.

Esses principios não podem pela engenharia ser deduzidos sob o aspecto restricto da protecção ás industrias manufactureiras, como em geral pretendem as corporações denominadas industriaes.

Com quanto industrialmente considerada, a questão tem de ser encarada pela nossa Associação sob um ponto de vista mais amplo attendendo a todas as industrias em geral.

As industrias extractivas e de transportes devem ser favorecidas tanto quanto possível, a fim de se não sacrificar o desenvolvimento economico do paiz que d'ellas principalmente depende e cujos encargos se reflectem nas proprias industrias que se desejam proteger.

As industrias fabris devem ser protegidas por fórmula a impedir a concorrência estrangeira e assim poderem aumentar tanto quanto possível a sua producção, e consequentemente reduzir os seus preços de custo.

Em vez do barateamento do producto vemos geralmente o contrario.

Abusa-se da protecção elevando os preços de venda até onde o direito o permite.

Por isso os exageros protectionistas se tornam perniciosos e, como engenheiros, contra elles devemos sempre combater. Com efecto a industria demasiadamente protegida despreza toda a iniciativa que a impulsiona a progredir e a produzir barato; dispensa pois qualquer aperfeiçoamento de administração e todos os melhoramentos nos processos de fabrico em que o engenheiro deve ser seu collaborador imprescindivel.

Appoiamos portanto a protecção não excessiva das industrias principalmente no seu periodo de iniciação. Excluimos porém as industrias que não tenham viabilidade em Portugal.

Com efecto industrias ha que por circunstancias especiaes do paiz não são nelle economicamente adaptaveis. São industrias parasitarias que só podem existir pela exploração do consumidor e com reflexos funestos noutras industrias.

Nesse caso a protecção é um erro e a industria deve ser abandonada aos seus recursos.

Determinar o limite maximo da protecção e o grau de viabilidade de cada industria seria objecto de um interessante estudo a fazer mas que pela escassez de tempo não pôde agora ser iniciado.

A protecção ás industrias privilegiadas e que não podem ser obrigadas a vir estabelecer-se no paiz em consequencia do pequeno mercado que se lhes oferece, parece-nos tambem constituir um verdadeiro erro economico.

Para a protecção de certas industrias no seu inicio e em certas situações julgar-se-hia de toda a vantagem a instituição de pautas maximas e minimas que podesssem ser applicadas conforme as circumstancias.

Como disposições destinadas a facilitar a applicação justa e regular dos direitos, varios alvitres foram apresentados e alguns d'elles aqui os deixamos exarados.

Assim, relativamente a certos artigos para que a pauta apresenta ressalvas em caso de determinada applicação, parece ser de toda a conveniencia estabelecer o principio de, em caso de duvida, se facultar a apresentação de *certificados de applicação* passados pelas estações officiaes competentes.

Para certos objectos, sobre que pôdem surgir duvidas technicas em vez da consulta sem appellação aos tribunaes aduaneiros conviria que fosse admittido o principio da consulta ás estações technicas officiaes que pela sua especial competencia no assunto podessem prestar os esclarecimentos necessarios.

Muito util seria tambem que a nova pauta fosse acompanhada de notas elucidativas, de indices remissivos mais detalhados que os actuaes, e emfim de todas as explicações possiveis para esclarecer aquelles que tem de aplicar os direitos e evitar os absurdos e as confusões que actualmente se dão classificando-se arbitriamente, e por vezes differentemente, nas varias alfandegas.

Todos estes principios apenas os deixamos ligeiramente esboçados. Por falta de tempo, visto estar a terminar o periodo concedido para as reclamações, não foi possivel dar a extensão desejada a esse estudo.

Limitou-se pois a classe ao exame rapido da pauta em projecto, subordinando o seu criterio aos principios enunciados, e tendo apenas em mira a defesa de algumas industrias contra alterações injustificadas.

A apreciação dos nossos collegas temos a seguir a honra de apresentar o resumo das propostas que o referido exame nos suggeriu e a que sumariamente juntamos umas ligeiras notas justificativas.

PROPOSTAS

Classe 2.^a—Materias primas para as artes e industrias. — *Secção II—Vegetais:* — Propõe-se que seja inscrito um artigo com a seguinte rubrica: *Oleos de purgueira e de colza desnaturado destinados a iluminação; Direito, por kilo, 20 réis.*

O oleo de colza, segundo a pauta em discussão deverá pagar o direito de 200 réis por kg. e o de purgueira 70 réis.

Estes direitos representam respectivamente cerca de 150 p. c. e 80 p. c. dos valores d'esses oleos.

Não se justificam tão elevados direitos em artigos de uso tão importante. Nos caminhos de ferro, ainda que mesmo outros sistemas de iluminação aperfeiçoada venham a ser introduzidos, ainda por muito tempo o uso d'esses oleos não poderá ser substituido. Em algumas linhas mesmo essa substituição sómente será possível caso novos processos práticos de iluminação se tornem conhecidos.

O direito que indicamos representa para o oleo de colza desnaturada 16 p. c. e para o de purgueira 23 p. c.

Se a iluminação ordinaria a petroleo pôde ser feita no paiz a 100 réis por kg., não será exagerado que se permitta na iluminação dos comboios — onde o petroleo, por perigoso, não é empregado — a applicação de um corpo illuminante cujo custo, pago o direito, não resultará inferior a 155 réis por kg. quer se trate de colza, quer de purgueira.

O direito que propomos representa uma sufficiente protecção á industria nacional. O direito indicado na pauta seria inadmissivel como protecção a essa industria e como protecção azeite de oliveira produzido no paiz não se justifica, porquanto o seu elevado e variavel preço e o facto de se achar sujeito a direitos de consumo não permitem ao azeite o seu uso na iluminação. O seu consumo deverá limitar-se ás applicações em que fôr empregado como comestivel.

Secção III—Mineraes. — *Artigo 81.^o—Cimento, Gesso calcinado e cal hidráulica; Direito 5 réis.*

Pela pauta actual os dois primeiros artigos pagam o direito de 3,5 réis e o terceiro de 1,5 real.

Em vista do aperfeiçoamento das respectivas industrias no paiz dá esta Associação todo o seu appoio moral á elevação do direito conforme se propõe. Esse

direito é o minimo que reputamos indispensavel para colocar a industria nacional ao abrigo da concorrencia estrangeira. Assim se permitirá que essa industria se desenvolva para melhorar os processos de fabrico e baratear o producto.

Na segura previsão d'este barateamento e attendendo á forma como já no paiz se acha installada a industria do cimento não tem duvida esta Associação de lhe prestar appoio moral como a todas que, como esta, se possam considerar verdadeiramente nacionaes e sejam campo de actividade para engenheiros portuguezes.

Artigo 82.^o—Propõe-se a sua eliminação e que a pozzolana estrangeira seja incluida no artigo 81.^o tambem com o direito de 5 réis.

Havendo nos Açores boas pozzolanas nenhum inconveniente resulta da elevação do direito sobre pozzolana estrangeira e assim se evitão contrefacções e confusões que se poderiam dar, visto haver pozzolanas de apparença semelhante aos cimentos e ás caes hidráulicas.

Artigo 83.^o—Oleos mineraes leves; Direito proposto 58 réis, direito actual 67 réis.—Propõe-se que este direito ainda mais seja reduzido.

O petroleo e a gazolina compreendidos neste artigo tem actualmente enorme consumo em motores de variadissimas applicações.

Sobretudo na pequena industria das cidades e na agricultura dão esses motores vantajosos resultados e portanto necessário se torna facilitar o seu emprego.

O direito proposto é ainda muito elevado, pois representa mais de 100 p. c. do valor do artigo — o que é excessivo para um combustivel industrial.

A diminuição da receita para o Estado resultante d'esta reducção de direito seria certamente productiva e não prejudicial.

(Continua).

Estatística portugueza

Está em distribuição o *Annuario Estatístico de Portugal* relativo ao anno de 1900, organizado na repartição de estatística da «direcção geral de estatística e dos proprios nacionaes» e em especial pelo serviço do annuario confiado a um engenheiro competente e zeloso.

Vamos dar aos nossos leitores uma summaria descrição d'este valioso repositorio de factos que tanto interessam á vida nacional. Mas antes de esboçarmos a sua rapida analyse, que se nos consintam algumas palavras de desabafo e de magoa, que devem considerar-se sinceras e insuspeitas porque, quem as escreve, tem responsabilidades analogas num serviço paralelo e, a despeito dos seus esforços, não consegue evitar os males que aponta.

O principal reparo que temos a formular á publicação é o ser tardivamente feita; vir a lume em 1907 uma estatística referente a 1900, não é andar depressa. Esta circunstancia faz perder desde logo uma grande parte do interesse da estatística. Seis annos é muito na vida de uma nação moderna.

Sabemos que a coordenação de todos os dados, a organização dos quadros, a sua composição na imprensa, a revisão das provas, tudo absorve muito tempo; mas cuidamos que não erramos grosseiramente atribuindo principalmente á demora na imprensa o retardamento na publicação d'este trabalho.

Diz-nos a experiência como são as inqualificaveis demoras da Imprensa Nacional, que tem o monopolio das publicações do Estado.

Relatorios ha de 1905 que ainda não poderam ali ser compostos. O boletim do «trabalho industrial» ainda não passou do n.º 1, que saiu a lume no principio de 1906.

Isto está a demonstrar a grande necessidade da descentralização de alguns serviços pelo menos d'aquellos que estão mais em contacto com o publico ou de que mais depende o publico.

Se o serviço estatístico tivesse a faculdade de mandar compôr, typographar em qualquer imprensa particular as suas obras, se as repartições publicas que devem fornecer boletins ou publicações periodicas podessem fazer outro tanto, a concorrência despertaria mais actividade no estabelecimento do Estado, as publicações viriam a lume na devida época, e sairiam muito mais baratas, o que é tambem razão de attender-se.

Outra observação faremos tambem relativa á organização do serviço de estatística.

Não se entende bem a ligação ibrida que se fez dos proprios nacionaes e da estatística, postos no ministerio da fazenda com tanta propriedade como podia estar na direcção geral dos negócios ecclesiasticos.

O serviço estatístico, quanto a nós, devia de ser geral, methodicamente unido, logicamente subdividido, com uma organização analoga á da direcção geral da contabilidade publica.

Não nos embrenharemos, porém, nestas considerações sobre reformas, porque a occasião é inopportuna por certo, e vamos antes folhear o livro bellamente impresso.

Apresenta o annuario dados estatísticos sobre: o território e população do reino e ilhas adjacentes, a sua superficie, o numero de casas ou fogos, o numero de habitantes, a sua distribuição, etc.; o movimento da população, nascimentos, obitos, casamentos; emigração, por naturalidades, por sexos, por edades, por destinos, por districtos, segundo o grau de instrução e segundo a população; culto religioso, despesas, bulla da santa cruzada, instrução ecclesiastica; justiça, movimento criminal militar e civil, movimento de causas civeis e commerciaes, movimento nas cadeias e casas de correção; assistencia publica, movimento dos hospitaes, dos expostos ou engeitados, das associações de socorros mutuos, dos monte-pios e das caixas economicas; instrução publica, compreendendo o ensino primario, o secundario, o superior e o especial, as bibliotecas, mas não incluindo o ensino ecclesiastico nem o que se faz nos regimentos e estabelecimentos militares, como não nota tambem os museos que não sejam de bellas artes e os laboratorios ou institutos; as bellas artes, cujo ensino é considerado á parte, a nosso ver com menos propriedade, porque tambem se ensinam bellas artes nos institutos e nas escolas industriaes, embora o fim geral d'essas escolas seja diverso; agricultura e pesca, viticultura, pecuaria, florestas e pesca, mas sem elementos referentes a cereaes, a cortiças, ao sal, etc.; industria, industrias collectadas, industrias de minas, propriedade industrial; commercio e navegação, importações, receitas das alfandegas, direitos de consumo, movimento de navios, marinha mercante portugueza; sanidade marítima ou movimento do lazareto; vias de comunicação, vias ferreas; circulação e crédito, correios e telegraphos, companhias commerciaes, moeda; movimento cooperativo; sinistros de incendio e naufragio; recrutamento militar, resultados da inspecção de recrutas; estado sanitário da força publica, movimento dos hospitaes militares; finanças e impostos, receitas e despesas, dívida publica, caixa dos depositos, contribuições.

Relativamente ás possessões ultramarinas, quanto possível, informações equivalentes a estas.

Sem discutirmos o método ou a classificação adoptada e a subordinação das materias ás diversas epigráfes, mas examinando essas materias e o desenvolvimento com que se tratam, vê-se logo que algumas ha importantes a que se não faz referencia ou só se lhe faz ligeira, e que pelo contrario factos de muito menor interesse são pormenorizados.

D'onde vem o erro ou a desproporção?

Resulta de que, a repartição de estatística recolhe informações e não obtém directamente muitas d'ellas. Tem de contentar-se com o que lhe dão e por isso, se ha cuidado nas diversas repartições em organizar as estatísticas especiaes, o annuario enriquece-se, se o não ha, não pôde o zelo dos funcionários que o publicam suprir a deficiencia.

Por isso nos parece justificada a nossa anterior afirmação de dotar o serviço estatístico com orgãos d'acção

deserenciando-os e reunindo-os num sistema nervoso cujo cerebro ou centro estivesse numa repartição central.

Mas o annuario, apesar de todos estes embaraços, vai melhorando de anno a anno.

E, porque assim o julgamos, com a mesma rude sinceridade que temos empregado, exprimiremos os nossos votos para serem considerados oportunamente por quem de direito.

Estimariamos que se incluisse o movimento dos tribunaes de arbitros avindores, o movimento de estabelecimentos industriaes novamente fundados e dos extintos, das caldeiras e geradores de vapor provados, das máquinas a gaz e outros motores de explosão intallados e mais factos industriaes importantes.

Tambem nos parece de grande interesse tornar menos lamentavelmente deficientes as estatísticas sobre as instituições operarias, cooperativas, caixas de socorro, associações de socorro mutuo, maternidades, lactarios, creadeiras ou crèches, etc.

Seria interessante organizar tambem no capitulo da estatística do ensino quadros relativos ao ensino particular, artístico ou litterario. A população dos collegios, a das academias e institutos diversos representa uma cifra que reclamaria este estudo.

Que o nosso amor pelo assunto nos faça perdoar as observações que fazemos a tão util e precioso trabalho.

O. S.

PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio
e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o relatorio da commissão que procedeu á vistoria do troço da linha ferrea de Ponte de Sôr, compreendido entre Evora e Arraiolos : ha por bem, conformando-se com o parecer expresso no mencionado relatorio, autorizar a abertura á exploração do referido troço.

Paço, 19 de abril de 1907.—José Malheiro Reymão.

Ministerio dos Negocios da Marinha
e Ultramar

Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos

Estando concluida uma parte do caminho de ferro de Mossamedes, que deverá ser brevemente aberta á exploração, e convindo activar a construcção dos troços restantes :

Tendo a experiência mostrado a necessidade de crear uma direcção especial do caminho de ferro, e convindo organizá-la segundo os moldes adoptados para outras direcções analogas ;

Tendo ouvido a Junta Consultiva do Ultramar e o Conselho de Ministros ;

Usando da faculdade concedida pelo § 1.º do artigo 15.º do Primeiro Acto Addicional á Carta Constitucional da Monarchia :

Hei por bem decretar o seguinte :

Artigo 1.º Os serviços de estudos, construcção e exploração do caminho de ferro de Mossamedes ao planalto da Chella serão exercidos por uma direcção denominada «Direcção do Caminho de ferro de Mossamedes», com sede na villa de Mossamedes.

Art. 2.º Os serviços da Direcção do Caminho de ferro de Mossamedes serão distribuidos por duas divisões, a saber :

1.ª Divisão—Serviços de exploração ;

2.ª Divisão—Serviços de estudos e construcção.

Art. 3.º O pessoal não jornaleiro, quer technico, quer administrativo, da Direcção do Caminho de ferro de Mossamedes será composto por um quadro permanente para os serviços da 1.ª divisão (exploração), e por um quadro temporario para os serviços da 2.ª divisão (estudos e construcção).

Art. 4.º A organização dos serviços da Direcção do Caminho de ferro de Mossamedes, bem como os quadros, vencimentos e condições de nomeação e promoção do pessoal, serão regulados em diplomas especiaes.

§ 1.º Só para o quadro permanente da 1.ª divisão (exploração) poderá haver nomeações definitivas, que competem ao Governo, com excepção do disposto no decreto de 28 de dezembro de 1899.

e só podem recair em individuos com mais de um anno de exercicio efectivo do logar com boas informaçoes.

§ 2.º O Governo poderá, quando o julgue conveniente, contratar parte do pessoal.

§ 3.º As nomeações provisórias de individuos residentes na província de Angola serão da competencia da commissão a que se refere o artigo 5.º, mediante proposta do engenheiro director, cabendo porém da sancção do Governo Geral sempre que houverem de recair em funcionários pertencentes a repartições estranhas ao caminho de ferro.

Estas nomeações só poderão ser feitas para preenchimento de vagas que se derem nos quadros, com excepção das de engenheiro, ou para a execução de qualquer serviço superiormente determinado, e para o qual haja verba devidamente autorizada.

§ 4.º A exoneração dos empregados de nomeação provisória é da competencia da commissão, a que se refere o artigo 5.º, mediante proposta do engenheiro director, quando a nomeação não tiver sido feita pelo Governo.

§ 5.º Nenhum empregado com nomeação definitiva poderá ser nomeado ou distraído para o exercicio de quaisquer cargos estranhos à Direcção dos Caminhos de ferro de Mossamedes sem autorização do Governo, e, neste caso, deixarão de lhe ser abonados quaisquer vencimentos pela referida Direcção.

Qualquer empregado com nomeação provisória ou temporaria que fôr distraído para o exercicio de cargos estranhos ao caminho de ferro, será imediatamente desligado do serviço e considerado *ipso facto* como exonerado, deixando de receber qualquer vencimento ou abono. O mesmo se aplica a todo o individuo nomeado para substituir qualquer empregado na sua falta ou impedimento legal, logo que este se apresente ao serviço.

§ 6.º Não é permitida ao pessoal da Direcção do Caminho de ferro de Mossamedes a acumulação de vencimentos por serviços diversos nem a collocação na 2.ª divisão do pessoal da 1.ª com nomeação definitiva, a não ser nos casos especiaes previstos neste diploma e em outros que forem promulgados.

§ 7.º Os empregados que por motivo de vaga ou de impedimento legal e temporario exercerem funções de categoria superior à sua perceberão, enquanto as desempenharem, o vencimento de exercicio e gratificação especial, correspondentes a essas funções, as quais não poderão porém ser acumuladas com nenhum outro abono da mesma especie.

§ 8.º O engenheiro director apresentará á commissão a que se refere o artigo 5.º as propostas que julgar convenientes sobre admissão ou exoneração do pessoal, devendo a referida commissão, conforme os casos, deliberar sobre elles ou formular o seu parecer para ser submetido á apreciação do Governo.

§ 9.º Os serviços de contabilidade e pagadoria constituem uma secção especial da direcção do caminho de ferro.

O serviço de contabilidade é desempenhado por pessoal destacado da Repartição Superior de Fazenda da província, conservando o direito ao acesso no seu quadro, cujas nomeações serão feitas nos termos da portaria de 23 de dezembro de 1905, relativa ao serviço analogo nas obras publicas, e cujos vencimentos serão descritos no artigo da tabella da despesa relativo á direcção do caminho de ferro.

§ 10.º O serviço de saude é desempenhado por pessoal destacado do quadro de saude e da companhia de saude da província, conservando o direito ao acesso nos respectivos quadros, nomeado para este fim pelo governador geral sobre proposta do chefe do serviço de saude da província, e cujos vencimentos serão descritos no artigo da tabella da despesa, relativo á direcção do caminho de ferro.

Este pessoal é responsável para com o engenheiro director pela regularidade e boa ordem de todo o serviço que lhe cumpre desempenhar ficando-lhe subordinado disciplinarmente, enquanto permanecer no mesmo serviço.

Este pessoal será substituído quando o engenheiro director o entenda conveniente e solicite do governador geral, fundamentando o seu pedido.

Art 5º E' creada uma commissão denominada «Comissão do Caminho de ferro de Mossamedes», constituída pelo governador geral da província, que servirá de presidente, pelo delegado do procurador da Corôa e Fazenda, pelo escrivão de fazenda, pelo director da alfandega, pelo chefe da 2.ª secção de obras publicas, quando este fôr engenheiro director do caminho de ferro e por um empregado da Direcção do Caminho de ferro de Mossamedes escolhido pelo director, que servirá de secretario sem voto.

§ unico A presidencia d'esta commissão, na ausencia do governador geral da província, será ocupada pelo governador do distrito de Mossamedes, e no seu impedimento pelo vogal que tiver maior antiguidade como funcionario publico, mas em qualquer d'estes casos ficarão dependentes da sancção do governo geral todas as approvações ou deliberações tomadas pela commissão, no uso da autorização que lhe confere o artigo 6.º d'este decreto.

Art. 6.º A Comissão do Caminho de ferro de Mossamedes compete:

1.º Deliberar, dentro dos limites das atribuições que lhe são conferidas no presente decreto, sobre todos os assuntos que excedam a competencia do engenheiro director;

2.º Tomar conhecimento de todos os assuntos e occorrencias relativas ao caminho de ferro;

3.º Dar parecer fundamental nos assuntos sobre que fôr mandada ouvir pelo Governo;

4.º Dar parecer, até o dia 31 de outubro de cada anno, sobre o projecto de orçamento annual das receitas e despesas para o anno economico seguinte;

5.º Deliberar sobre os pedidos de transferencia, dentro da mesma secção, das verbas contidas nas tabellas de despesa e dar parecer sobre os pedidos de creditos supplementares;

6.º Dar parecer sobre todos os projectos e orçamentos que devam ser submettidos á approvação do Governo;

7.º Approvar os projectos e deliberar sobre a execução de obras ou serviços, incluidos nas tabellas de despesa, cujos orçamentos totaes não excedam 10:000\$000 réis, não devendo porém aplicar-se este limite a qualquer das secções em que a obra possa ser dividida, ainda que ella tenha de ser executada por secções;

8.º Deliberar sobre os contratos de fornecimentos de matérias que sejam originarios de Africa, de valor compreendido entre 500\$000 e 10:000\$000 réis ou contratos de obras e serviços de valor compreendido entre aquelles limites, desde que haja verba consignada nas tabellas de despesa ou superiormente autorizada para aquelle fim;

Estes contratos deverão ser celebrados mediante concurso publico, excepto quando haja motivo de urgencia, não tenham aparecido concorrentes ou não convenham os preços estabelecidos.

9.º Deliberar sobre os contratos de trabalhos por unidade e em quantidade indeterminada, ainda que a importancia total presumivel d'esses trabalhos excede 10:000\$000 réis, desde que se refiram a obras ou serviços autorizados nas tabellas de despesa com projectos, orçamentos e série de preços aprovados pelo Governo, e que os preços do contrato sejam inferiores aos da referida série;

Estes contratos deverão ser celebrados mediante concurso publico, excepto quando haja motivo de urgencia, não tenham aparecido concorrentes ou não convenham os preços oferecidos.

10.º Fixar os prazos para os concursos, compatíveis com o grau da urgencia das obras ou serviços, sem que taes prazos possam ser inferiores a quinze dias, a contar da data da publicação do anuncio no *Boletim Oficial*.

11.º Dar parecer sobre os processos do concurso que tenham de ser aprovados pelo Governo;

12.º Deliberar em cada caso, quando o Governo o não tenha feito, sobre o sistema a adoptar nas obras ou serviços, cuja execução deve ser confiada a pessoal estranho á direcção;

13.º Approvar variantes ou modificações aos projectos de trabalho ou de obras já aprovadas pelo Governo, desde que d'abi resulte vantagem para a construção ou exploração do caminho de ferro e não haja aumento de despesa;

14.º Approvar provisoriamente os regulamentos dos serviços internos que lhe forem presentes pelo engenheiro director, proposto ao Governo, com o seu parecer, o que excede a sua competencia;

15.º Dar parecer sobre o estabelecimento ou modificação de tarifas que tenham de ser submettidas á approvação do Governo;

16.º Approvar os horários do caminho de ferro sobre proposta do engenheiro director;

17.º Autorizar a aquisição, nos termos da legislação vigente, de terrenos necessarios, a troca de arrendamentos dos que estiverem disponíveis e a vendas de material inutilizado;

18.º Deliberar sobre as ações a intentar ou a sustentar;

19.º Deliberar sobre as indemnizações ou reembolsos a conceder por motivo de erros de taxa, avarias, extravios ou demoras no transporte, cuja importancia excede 30\$000 réis;

20.º Deliberar sobre a abertura á exploração publica dos troços de caminhos de ferro que forem sendo sucessivamente concluidos desde que tenham sido satisfeitas as condições estipuladas no art. 12.º;

21.º Propôr ao Governo todas as medidas que excederem a sua alcada e que julgar de utilidade;

22.º Deliberar sobre a concessão de passes e bonus para transportes de pessoas ou mercadorias nos termos dos respectivos regulamentos;

23.º Deliberar ou dar parecer fundamentado, sobre proposta do director, acerca da admissão, nomeação, promoção, penalidades, premios ou recompensas do pessoal do caminho de ferro, segundo as necessidades dos serviços e dentro das normas e limites estabelecidos neste e em outros diplomas.

Art 7º A Comissão do Caminho de ferro de Mossamedes reunir-se-ha uma vez por mez, em data fixa determinada pelo presidente, e extraordinariamente sempre que fôr necessário, por determinação do presidente ou a pedido do engenheiro director.

§ 1.º A commissão não poderá funcionar sem ter presentes pelo menos tres dos seus vogaes, um dos quais será o engenheiro director ou quem interinamente o substituir, e o secretario.

§ 2.º As deliberações da commissão serão tomadas por maioria de votos dos membros presentes, tendo o presidente, no caso de empate, voto de qualidade.

§ 3.º Os vogaes da commissão poderão ser substituidos pelos

funcionarios que, em caso de impedimento legal, desempenham as suas funções.

§ 4º As actas de cada sessão serão distintas para os assuntos relativos a cada uma das divisões da Direcção dos caminhos de ferro.

As actas de cada sessão serão lidas e aprovadas na sessão immediata e as copias serão enviadas ao Governo Geral e à Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos pelo paquete que se seguir á sessão em que forem aprovadas.

§ 5º As consultas e propostas que hajam de ser submettidas á aprovação superior serão assignadas pelos vogaes que tenham tomado parte na sua elaboração ou votação, e serão juntas ás propostas do engenheiro-director.

§ 6º As deliberações da comissão, sempre que se refiram a nomeações mesmo provisórias, a demissões, a qualquer alteração de pessoal nos respectivos quadros, ou que envolvam modificações no serviço, serão publicadas no Boletim Oficial da província para terem execução.

O engenheiro-director deverá citar as deliberações da comissão em todas as medidas que ordenar e em que ella tenha de ser ouvida.

Art. 8º Ao director do Caminho de ferro de Mossamedes, além dos serviços da sua competencia, segundo a legislação em vigor, cumpre:

1º Superintender em todos os serviços da Direcção, fazendo executar os regulamentos e instruções vigentes e as deliberações da Comissão do Caminho de ferro de Mossamedes;

2º Proceder aos estudos e á construção e dirigir a exploração do caminho de ferro de Mossamedes, nos termos do presente decreto e dos diplomas em vigor;

3º Contratar obras e fornecimentos de materiaes que devam ser adquiridos em África, de valor inferior a 500\$000 réis;

4º Deliberar sobre as indemnizações ou reembolsos a conceder por motivo de erros de taxa, avarias, extravios ou demoras no transporte, quando a importância não excede 30\$000 réis;

5º Requisitar á Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos os materiaes, ferramentas, utensílios, machinas, material fixo e circulante, e quaisquer objectos que devam ser adquiridos fora de África, enviando-lhe com a precisa antecedencia todos os elementos necessários e condições técnicas indispensáveis, e informando sempre sobre a qualidade dos fornecimentos recebidos;

6º Fiscalizar os serviços de construção, de modo que tudo obedeça ás condições dos respectivos projectos e contratos;

7º Vigiar por que as verbas das tabellas de despesa não sejam excedidas sob pretexto algum, devendo com a devida antecedencia solicitar as providencias que julgar necessárias, e prestar todos os esclarecimentos e informações indispensáveis para que supriamente seja regulado o assunto;

8º Fazer as propostas que julgar convenientes sobre admissão, promoção, penalidades ou exoneração de pessoal;

9º Admitir ou demittir o pessoal operário jornaleiro que necessário fôr para a execução dos serviços a seu cargo, dentro dos limites das verbas constantes das tabellas de despesa ou superiormente autorizadas;

10º Exercer sobre todo o pessoal a competencia disciplinar equivalente á do director das obras públicas da província de Angola, com o qual é equiparado, isto sem prejuizo da competencia disciplinar que lhe compete pelos regulamentos em vigor;

11º Passar guia para o Governo do distrito aos empregados de nomeação provisória que deixarem de ser necessários ou não convenham ao serviço do caminho de ferro, a fim de terem o destino conveniente, quando nomeados pelo Governo da metrópole, ou quando façam parte dos quadros da província;

12º Pôr a comissão ao facto de todas as ocorrências nos serviços a seu cargo, prestando todas as informações solicitadas, apresentar relatório sobre todos os assuntos submettidos á apreciação da comissão, e propôr á mesma todas as providencias que excedam as suas atribuições;

13º Organizar e submeter á apreciação da comissão os regulamentos dos serviços a seu cargo;

14º Solicitar a reunião da comissão, sempre que carecer das suas deliberações para prosseguir nos serviços a seu cargo;

15º Promover a execução de todas as deliberações da comissão, que digam respeito aos serviços a seu cargo;

16º Formular e submeter á apreciação da comissão, até o dia 30 de setembro de cada anno, o projecto de orçamento das receitas e despesas para o anno económico seguinte, acompanhado de documentos justificativos, mappas, e dados comparativos em relação aos annos anteriores;

17º Enviar ao Governo Geral e á Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos, pelo primeiro paquete que se seguir a qualquer sessão da comissão, um sumário das deliberações tomadas nessa sessão e as copias das actas aprovadas das sessões anteriores;

18º Enviar mensalmente ao Governo Geral e á Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos:

a) Notas das nomeações feitas, movimento do pessoal technico e administrativo, e da quantidade de pessoal jornaleiro;

b) Notas sumárias sobre o adeantamento de obras e sobre quaisquer factos ou ocorrências importantes ou de interesse;

c) Mappas especificados e detalhados do tráfego e das receitas e despesas de exploração;

19º Enviar semestralmente ao Governo Geral e á Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos e referidos a 30 de junho e 31 de dezembro de cada anno:

a) Mappas do pessoal technico e administrativo, permanente, provisório ou temporário, com designação dos diplomas de nomeação ou demissão;

b) Informações sobre os serviços, aptidões e comportamento de todos os empregados sob as suas ordens, acompanhadas das observações reservadas que entender convenientes;

c) Mappas do movimento e tráfego da linha, receitas e despesas de exploração, percursos de comboios, etc.;

d) Um relatório sobre os serviços e estado das obras da 2ª divisão, contratos de tarefas ou empreitadas, despesas feitas, comparação com os respectivos orçamentos, e tudo o mais que seja de interesse.

§ unico. Os mappas e informações a que se referem as alíneas a) b) c) serão enviados dentro do prazo de trinta dias seguintes á data da referencia; o relatório a que se refere a alínea d) será presente á comissão nos noventa dias seguintes á data da referencia e enviado com o respectivo parecer.

20º Enviar annualmente á Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos, até o fim do mez de janeiro, um inventário referido a 31 de dezembro, do material, ferramenta, instrumentos, utensílios, livros e mobília a cargo da direcção.

21º Apresentar á comissão, até 31 de março de cada anno, um relatório referido a 31 de dezembro anterior, dando conta de todos os serviços da 1ª divisão, acompanhado de relatórios de todos os chefes de serviço;

Este relatório compreenderá todos os factos e resultados principais da exploração, comparados com os dos annos anteriores, tratará do estado da via e obras de arte, dos edifícios, officinas, material fixo e circulante, numero de empregados nos diferentes serviços, execução dos regulamentos, reclamações do publico, acidentes, etc., e será acompanhado de mappas estatísticos e graficos que o possam esclarecer.

O relatório com o parecer da comissão será enviado á Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos por intermédio do governador geral de Angola, que lhe juntará as observações que julgar convenientes.

22º Executar todas as ordens dadas pelo Governo, por intermédio da direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos, e dar a este conhecimento, por meio de correspondencia directa, de todos os assuntos technicos relativos aos serviços de estudos e construção.

Art. 9º Em tudo que não fôr contrariado por este decreto serão applicadas as instruções e cláusulas para a adjudicação de obras publicas e fornecimento de materiaes nas províncias ultramarinas.

Art. 10º A Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos enviará trimestralmente á Direcção dos Caminhos de ferro de Mossamedes contas por extracto de todas as despesas feitas na metrópole para satisfazer as requisições da Direcção do Caminho de ferro de Mossamedes, as quais juntas ás realizadas na província, classificadas nos respectivos artigos, secções e verbas, não devem exceder as despesas autorizadas no orçamento vigente.

Art. 11º Os serviços relativos á contabilidade, fiscalização e administração de fazenda do Caminho de ferro de Mossamedes, ficam sujeitos, em tudo que lhes fôr applicável, ás prescrições do decreto de 14 de setembro de 1900, regulamento de 3 de outubro de 1891, e ainda aos preceitos estabelecidos na portaria de 23 de dezembro de 1905 para o serviço de contabilidade e administração de fazenda das obras publicas.

§ 1º As contas e maiores documentos, a que se refere o § 1º, artigo 6º da portaria de 23 de dezembro de 1905, serão remetidos em duplicado á Repartição Superior de Fazenda, a qual, depois da devida verificação, mandará o duplicado á Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos.

Art. 12º A exploração da parte já construída do caminho de ferro de Mossamedes e dos troços que se forem concluindo só será aberta ao publico depois de devidamente aprovadas pelo Governo as tarifas a aplicar e os regulamentos para os diferentes serviços da exploração. Fica, porém, autorizado o engenheiro director a utilizar desde já a linha construída e o material circulante existente no transporte do pessoal e material que por conta do Estado lhe seja requisitado pelas autoridades competentes.

Art. 13º O Governo promulgará os regulamentos necessários para a execução do presente decreto.

Art. 14º Fica revogada a legislação em contrario.
Paço, em 25 de abril de 1907.—REI.—A. O. de Vasoncellos.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.º 2 de grande velocidade do Sul e Sueste—Começou a vigorar em 1 do corrente a nova tarifa que vai anexa a este numero e fixa o preço dos suplemen-

tos nos lugares de *toilettes-camas*, material que é agora posto á disposição do publico naquella rede.

Tarifa esp. n.º 10 p. v. Sul e Sueste.— Foram tornadas extensivas aos transportes entre quaisquer estações de machinas e mais material incluido na tarifa, os preços estipulados e que actualmente são apenas applicaveis entre determinadas estações.

A propósito do Cincocentenario

Synopse dos Directores da Linha Este e Norte

XI

(Continuação)

Através de inúmeras dificuldades moraes e materiais sempre vencidas pela maxima força de trabalho e boa vontade e leal cooperação dos que eram tão cordealmente animados no desempenho de sua missão em levar a cabo o mais importante monumento de desenvolvimento da riqueza do paiz foram successivamente abertos á circulação os troços parciais na linha de leste até Abrantes e de Gaia a Ovar na linha do Norte.

Por errada apreciação da povoação d'Ovar attribuindo a esta localidade importancia que as suas condições não lhe permittiam foi a estação ali construída em condições de exagerada magnitude com molhes de mercadorias, deposito vasto para abrigo de locomotivas e carraagens, etc.

Durante o tempo em que funcionou isoladamente a secção de Gaia a Ovar foi quasi nullo o movimento, quer de pessoas quer de mercadorias neste pequeno troço, que apenas era percorrido por excursionistas em diversão de passeio e que especialmente em dias festivos explorava a novidade de uma viagem em via ferrea.

Tendo sido fixada como terminus para a cidade do Porto o local denominado *O poço das patas*, proximo do cemiterio do *Prado do Repouso*, activaram-se os importantes trabalhos de construção do bello e imponente via-ducto sobre a povoação de Gaia e do tunnel proximo á serra do Pilar; obras de grande valor e dificuldade levadas a cabo antes de ser ligada a parte em que deviam fazer-se os movimentos de terras esperando que se effectuassem os melhoramentos municipais exigidos pelo estabelecimento da estação de Villa Nova de Gaia que ainda mesmo depois de construída a estação devia sempre ter um grande movimento de tráfego, e quanto á travessia do Douro, nunca se poude chegar a um acordo definitivo, nem enquanto ao local da estação terminus, nem ao sistema a adoptar-se para a ponte monumental, que constituia um grave problema a resolver e que por longos annos assim ficou.

Na parte da linha de Leste, entre Lisboa e Abrantes, era a propria empresa constructora, a principal competidora contra o tráfego por via ferrea.

Obrigada a activar os trabalhos além dos locaes servidos pelo Tejo, a via fluvial era monopolizada pela Empresa Salamanca, para o transporte de carris e mais material de construção.

Nunca os barcos de navegação no Tejo tiveram melhor época de producto da sua industria, como na da construção da linha de Leste.

De Lisboa a Abrantes apesar de aberta a circulação a via ferrea ainda restava grande quantidade de material para que barcos e carretas alemtejanas obtivessem fretes vantajosos e assim alimentassem os abastecimentos das povoações marginais e sobretudo no retorno a desida do rio, animando a sua competencia que constituiu posteriormente uma das maiores dificuldades a vencer contra a rotina secular estabelecida.

Durante esta época eram frequentes os accidentes de traumatismos de que o pessoal era vítima nos trabalhos de construção e cujo tratamento era confiado a antigos clinicos das localidades que disputavam preferencia, para conseguirem passagem nos comboios d'exploração e de serviço o que lhes permittia ampliarem a area de sua

profissional exploração, até então, sujeita ao percurso a cavalo, incommodo e demorado.

A abertura dos novos troços á circulação publica, e a permanencia do pessoal exposto á insalubridade em grande parte resultante do movimento de terras, abundando as febres intermitentes palustres, levou o governo a exigir o cumprimento da obrigação legal da instituição do serviço de saude.

Os serviços medicos na legação de Espanha em Lisboa, e ás antigas relações do administrador delegado da Companhia, com o dr. João José de Simas, levaram a direcção da empresa a nomear este distinto ornamento da medicina portuguesa, para o cargo de chefe do serviço sanitario da companhia.

O dr. João José de Simas, medico distinto pela universidade de Paris, medico da Real Camara, director dos Hospitaes da Misericordia e de S. José, recebido com o mais effectuoso empenho pela mais selecta sociedade de Lisboa foi entusiasticamente acolhido por todo o pessoal superior de que foi chamado a fazer parte.

Até então os serviços medicos apenas eram solicitamente desempenhados em Lisboa pelo zeloso clinico Zofimo Pedroso Gomes da Silva que desde a origem dos trabalhos da construção nunca deixou de se ocupar com o maximo zelo e disvelo, do pessoal enfermo.

Em Coimbra, com não menor solicitude, o doutor Filipe do Quental, lente de Medicina na Universidade e o medico-cirurgião da Escola de Lisboa, Duarte, adjunto á faculdade de Medicina da Universidade de Coimbra, na qual superintendia no curso de materia cirurgica, ambos distintos na sua vida profissional, tratavam com desvelado carinho os enfermos da companhia, na area que lhes era permitido percorrer em comboios regulares ou de serviço, acudindo de pronto a qualquer requisição do pessoal enfermo, sem distinção de categorias para seu tratamento cuidadosa e proficientemente ministrado.

Além destes notaveis clinicos, o pessoal enfermo, era confiado a clinicos locaes, que apesar dos benefícios lucrativos que lhes eram proporcionados, no percurso facultativo, em comboios regulares e de serviço, que aproveitavam para extensão da sua clínica, buscavam usosfruir da Companhia, o mais que podiam, sob o pretexto de serviços clinicos.

Não só contra estes abusos, como em outras importantes providencias se tornou desde logo notável a vantajosa aquisição do distinto medico doutor Simas para o importante cargo de chefe do serviço de saude no funcionamento activo da construção e exploração das linhas de Leste e Norte.

Como mais importavam as comunicações ferroviarias aos transportes de material de construção do que á exploração commercial, ficaram ainda para ulterior organização os serviços do tráfego que seguia como as do Movimento e de Armazens Geraes, apenas limitada a um simples economato sem direcção technica, por ser a maior importancia d'este exercida pelos engenheiros da direcção e constando o serviço d'exploração apenas da aplicação da tarifa geral, para o limitado numero de passageiros, e limitadissimo de mercadorias e que fazia crer aos pessimistas opositores da construção de uma via ferrea em Portugal, ser o grande onus financeiro que tal melhoria exigia uma completa ruina para o paiz!!!

Como a entidade legal «conselho de administração» consistia apenas para cumprir as disposições obrigatorias da legislação ferroviaria, os membros que compunham esta instituição, apesar de serem notabilidades europeas de grande nomeada no mundo financeiro, eram completamente desconhecidos do pessoal efectivo empregado na actividade dos serviços de construção e exploração.

Além do administrador delegado D. Juan Gomez Roland, geralmente apreciado e conhecido na sociedade lisbonense, e do importante banqueiro Fortunato Chamiço, cuja firma era altamente cotada não só na praça de Lisboa como nas estrangeiras, e aos quaes o estabelecimento do sistema ferroviário deve os mais relevantes serviços, todos os outros demais membros do conselho de administração da Companhia passavam desconhecidos e seu nome ignorado no funcionamento efectivo das linhas em construção e exploração.

A sede oficial da Companhia funcionava em uma casa modesta, na rua da Emenda, tendo apenas como principal funcionário o bem conhecido Charles Murmo, como chefe da contabilidade que apenas limitava o seu serviço à escrituração das operações financeiras, de acordo com as prescrições da lei e do contrato da concessão.

A missão do conselho de administração definiu-a um dos seus membros que à sua vasta ilustração aliava um espírito de elevado critério como a sua apresentação oficial demonstrou.

Convidados os chefes de serviços superiores para um jantar no palácio do Calhariz, sede da direcção da empresa constructora, foi-lhes apresentado o brigadeiro do exército espanhol D. Manuel de Mendoça, primo de D. José de Salamanca, que acabava de ser nomeado membro do conselho de administração da Companhia e para que como tal fosse reconhecido.

Depois de pessoalmente cumprimentado tomou a palavra o novo administrador e disse:

"Muy señores míos: — He tenido el honor de haber sido nombrado administrador de esta respectable Compañía con la restricta obligación..... de no hacer nada."

"Les doy á Ustedes mi palabra de honor que.... comprenderé mi deber."

E assim foi porque quando em assembleias gerais era apresentada a proposta de agradecimento ao conselho de administração pelo bom desempenho da sua missão, devendo a proposta ser votada por assentados e levantados D. Manuel de Mendoça aprovava a proposta.

Quando em virtude dos estatutos caducava a permanência de D. Manuel, mas era proposta a sua recondução devendo a proposta ser aprovada pela forma usual, era o próprio D. Manuel o primeiro a aprová-la.

Estranhando-lhe os colegas ser elle o próprio a honrar-se e a reconduzir-se, respondia:

"Estou aqui para aprovar o relatório: — Cumpro o meu dever!"

ERRATAS DO N.º PASSADO. — Em vez de F. Gobling, deve ser Frank Jobling. — Em vez de Mr. Rennard, deve ler-se Mr. Kennard.

Passaportes

Não deixaremos de consignar aqui e com o merecido aplauso, a publicação do decreto de 25 de abril, o decreto da alforria do viajante, para empregarmos uma imagem colorida da actualidade.

Bastas vezes batalhamos neste lugar por uma lei que acabasse com um estado de cousas que nos colocava em condições de manifesta e prejudicial desigualdade perante as nações da Europa que compreendem quanto ganham material e moralmente em ser visitadas pelo estrangeiro, ou visitando os países estranhos.

Accrescia que a exigência feita aos passageiros que tinham de sair a bordo de navios e que não podia fazer-se aos que saiam nas carruagens dos comboios, tinha logo um desigualdade odiosa e injustificável.

Pelo decreto último são dispensados de passaportes para a entrada e saída do reino, os estrangeiros quando os tratados ou accordos internacionais os não exigam;

Os nacionais que se destinam às nossas possessões ultramarinas;

Os nacionais que se destinam ao estrangeiro e não possam considerar-se emigrantes.

E' substituído o passaporte por um simples bilhete de identidade.

A grande dificuldade que fez dilatar por diversos anos a promulgação da lei que alterava o regimen dos passaportes foi a dos emolumentos dos empregados dos governos civis.

Foi talvez ainda em obediência ao desejo de não produzir grandes alterações nas quotas dos emolumentos destes empregados e na receita pública que resultava deste passaporte, que continuam na lei de 25 de abril algumas taxas ainda elevadas.

Assim, os nacionais que não foram considerados emigrantes teem de munir-se de passaporte com a taxa de

25000 ou de bilhete de identidade válido por 5 anos com a taxa de 15500; e os emigrantes teem passaporte com a taxa de 65000 e 13000 de emolumentos para os empregados.

Além disso o § 3.º do art.º 2.º estabelece que se pela execução da lei não ficar para os empregados uma retribuição igual à que anteriormente tinham, o governo poderá elevar os emolumentos.

Não nos conformamos com isto.

O que havia a fazer era o que se fez com os emolumentos das secretarias de estado.

Tudo quanto se cobrasse devia entrar nos cofres públicos aumentando-se os emolumentos dos empregados na proporção do que tinham pelos emolumentos.

Não foi assim que se fez mas nem por isso a lei deixa de constituir um progresso e por elle nos felicitamos duplamente pois também concorremos com uma parcella de opinião que levou à apresentação do projecto de lei e ultimamente à sua aprovação.

Novo horário

Em virtude de só no dia 14 se saber, em definitivo, da mudança de horário de toda a rede portuguesa, não nos foi possível dar neste numero o horário rectificado, pelo muito trabalho que é para ficar exacto como desejamos dâ-lo.

Por isso só vai no próximo numero.

PARTÉ FINANCIERA

CARTEIRA DE ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro

Portuguezes

Assembleia geral

Nos termos dos artigos 31.º e 39.º dos estatutos d'esta companhia, aprovados por alvará de 30 de novembro de 1894, são convocados os accionistas para se reunirem em Lisboa na sede social, em assembleia geral ordinária, no dia 12 de junho proximo futuro ao meio dia.

Ordem do dia:

1.º Apresentação das contas respectivas ao exercício de 1906, do relatório anual do conselho de administração e do respectivo parecer do conselho fiscal e votação do mesmo parecer sobre essas contas.

2.º Quaisquer propostas dos srs. accionistas apresentadas segundo a parte final do art. 38.º dos estatutos.

3.º Eleição de dois vogais do conselho de administração, nos termos do artigo 13.º dos mesmos estatutos, podendo ser reeleitos segundo o mesmo artigo os administradores que completarem o seu período de exercício.

4.º Eleição de dois vogais do conselho fiscal nos termos do artigo 24.º dos ditos estatutos, podendo ser reeleitos, segundo o mesmo artigo os accionistas que completarem o mesmo período.

Esta assembleia segundo os preceitos do artigo 28.º dos mesmos estatutos compõe-se-lhe dos accionistas possuidores de cem ou mais acções da companhia.

Para poder tomar parte na assembleia devem as acções nominativas ter sido averbadas até o dia 12 de maio corrente inclusivamente, e as acções ao portador depositadas até as 4 horas da tarde do dia 28 de maio corrente.

Em Lisboa: na sede da Companhia, no Banco de Portugal, no Banco Lisboa & Açores, no Banco Commercial de Lisboa, no Banco Nacional Ultramarino, no Monte-Pio Geral e no Crédit Franco Portugais;

No Porto: no Banco Alliança e no Banco Commercial do Porto;

Em Paris: nas Caixas do Crédit Lyonnais, na Société Générale du Crédit Industriel et Commercial, na Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France, no Comptoir National d'Escompte de Paris e na Banque de Paris et des Pays-Bas;

Em Londres: nas Caixas dos banqueiros Glyn, Mills, Currie & C.º;

Em Berlim e Francfort: nas Caixas do Bank für Handel & Industrie

Os bilhetes de admissão à assembleia serão passados pela comissão executiva da companhia em vista das acções averbadas ou dos recibos dos depósitos das acções depositadas.

A assembleia constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos artigos 32.º, 33.º, 36.º, 37.º e 39.º dos estatutos.

Sorteio de obrigações

São prevenidos os possuidores de obrigações de 4 1/2% privilegiadas de 1.º grau de que, em harmonia com a alínea b) do § 4.º do artigo 61.º dos estatutos, sorteio correspondente à amortização de 1 de julho d'este anno, a saber: Dois títulos de 450\$000 réis, (2.000 marcos); Dez títulos de 90\$000 réis, (400 marcos), se realizará em sessão pública no proximo sabbado, 18 do corrente, pelas 3 horas da tarde na sede da Companhia, Estação central do Rocio, Lisboa.

Caminhos de ferro da Beira Alta**Pagamento de coupons**

São prevenidos os srs. obrigacionistas de que, a datar de 18 do corrente mês, serão pagos os coupons n.º 1, 2, 3 e 4, relativos aos 1.º e 2.º semestres de 1905 e 1906, das obrigações privilegiadas do 1.º grau, à razão de:

Francos 7,08 cada um, líquido de impostos para o Thesouro Francez:

Em Paris, no Comptoir National d'Escompte.

Em Lisboa, na casa Henry Burnay & C.º.

No Porto, no Banco Alliança.

Os pagamentos em Portugal são feitos pelo cambio do dia do cheque sobre Paris e com isenção do imposto do rendimento.

Declara-se que da emissão de 45.000 obrigações do 1.º grau e 83.502 obrigações do 2.º grau, 40.372 das primeiras e 80.745 das segundas são isentas do imposto de rendimento em Portugal, nos termos do artigo 5.º da lei de 29 de julho de 1899 e do decreto de 24 de outubro de 1905, e que esta companhia tomou sobre si o encargo de pagar directamente ao Thesouro Portuguez o imposto de rendimento devido sobre as restantes 4.628 do 1.º e 2.757 obrigações do 2.º grau, não compreendidas naquela lei e decreto, a fim de que os portadores de todas as obrigações d'esta companhia fiquem igualados na isenção do dito imposto.

Boletim Commercial e Financeiro

Os mercados monetários permanecem pouco mais ou menos na mesma situação de relativo desafogo da quinzena anterior.

Em Londres a taxa de desconto no mercado livre tem-se mantido entre 3 1/8 e 3 1/4 por cento, obtendo-se o empréstimo a curto prazo à taxa de 2 1/4 por cento. A cobrança dos coupons de maio veio robustecer a melhoria da situação monetária que ultimamente se tem accentuado.

E' certo que o ultimo balancete do Banco d'Inglaterra, regista um certo enfraquecimento das reservas de ouro, mas esse facto dá-se habitualmente no fim de cada mês. Foi de 862.000 libras a diminuição das referidas reservas, as quais representam ainda assim 45 1/4 por cento dos encargos.

Por outro lado a situação dos Bancos associados de Nova-York enfraqueceu consideravelmente. O ultimo balancete accusa um aumento de cerca de 17 milhões de dollars na rubrica dos empréstimos e descontos e uma diminuição da reserva, de 1.930.000 dollars. Esta ficou em 286.970 000 dollars.

O Stock Exchange apresentou-se, enfim, ultimamente, mais animado. A melhoria do mercado de Paris e o exito do empréstimo indiano, que foi coberto mais de 3 vezes, deram à Bolsa de Londres uma certa animação, provocando também a firmeza das cotações.

A melhoria manifestou-se principalmente a favor dos fundos britânicos, tão deprimidos pela perspectiva de novas emissões. O Consolidado subiu para 85 5/16, o Irlandez para 85 1/2, o empréstimo de guerra para 98 1/8 e o 3 p. c. Transvaliano para 93 3/4.

Nos círculos financeiros de Londres tem corrido o boato de que o general Botha, aproveitando a sua estada em Inglaterra, trataria de obter a garantia do governo britânico para um novo empréstimo transvaliano, mediante o compromisso, por parte do Transval, de não renovar a autorização para importar chinezes para o Witwatersrand.

O mercado de Paris que ainda há pouco mostrava uma certa firmeza e animação, tem estado nos últimos dias bastante irregular, em parte devido à incerteza que reina acerca da situação política do gabinete francez depois da reabertura das câmaras.

Tem causado boa impressão não só nos círculos políticos franceses, como nos financeiros, a notícia de que se estão entabulando negociações para um acordo entre a França e o Japão.

*
Apezar de estar ainda em preparação o acordo franco-japonez, parece com tudo averiguado que se baseará no reconhecimento recíproco das possessões de cada estado no Extremo-Oriente. A França obterá assim uma garantia de primeira ordem para as suas possessões indo-chinezas, tendo, em compensação, de reconhecer como definitivas as vantagens territoriais que o Japão alcançou nas suas recentes vitórias.

Esta approximação pôz em cena quatro potências reunidas em dois grupos: de um lado o Japão e a Inglaterra, do outro a França e a Russia.

Do lado da França e do Japão não havia dificuldade séria que se opusesse à approximação. Se as relações entre os dois países não eram positivamente estreitas, eram porém bastante cordeas, A crise russo-japoneza não conseguira modificá-las. A emoção pro-

duzida pelo incidente de Kamranh desapareceu com a victoria de Tsoushima. Houve quem atribuisse ao Japão vistas sobre a Indo-China. O proximo acordo desmente completamente esses boatos. Se o Japão chegou a hesitar entre o norte e o sul, a escolha está já feita; é pela Corea e pela Mandchuria que elle opta.

Pelo lado da França e da Inglaterra nenhuma dúvida podia haver em vista da sua recente *entente cordiale*.

As dificuldades começaram quando se encarava a situação da Russia. Seria possível uma approximação entre vencido e vencedor, tão pouco tempo depois da luta? Desde que a Russia, vencida em luta honrosa, não perdeu a menor parcella do seu território, não podia considerar-se humilhada. Além disso as complicações da política interna da Russia parecem estarem prestes a cessar.

Não obstante, a approximação não teria sido tão rápida nem tão completa se a Inglaterra não tivesse entrado em cena, se bem que a Russia estivesse ainda resentida do papel que a Inglaterra desempenhou durante a guerra. O sucesso, por largo tempo duvidoso, tornou-se provável quando se viu que as negociações russos-japonezas tomaram desenvolvimento, há três meses.

A approximação da França e do Japão deve ter por corollario a approximação da Inglaterra e da Russia, sendo indubitável que nestas duas combinações é a política britânica que triunfa.

Como acima dizemos a notícia do acordo franco-japonez causou boa impressão nos círculos políticos e financeiros da França, não causando porém surpresa, por isso que, desde que os empresários japonezes eram oficialmente introduzidos no mercado de Paris, sob o patrocínio dos grandes estabelecimentos bancários, não se tratava em tal caso de uma simples operação financeira, mas d'uma combinação estudada e realizada, com a aprovação, ou antes, com o desejo do governo francez.

*
Mais uma vez foi encerrado e dissolvido o parlamento sem que estivesse votado o orçamento geral do Estado, facto que invariavelmente se dá no nosso paiz, há uns poucos anos a esta parte.

D'esta vez o caso deu-se com a aggravante de tornar absolutamente nulla a parte da nova lei de contabilidade pública que estabelecia a nomeação de uma comissão parlamentar de contas públicas, providencia digna de louvor... se pudesse ser levada a efecto no nosso paiz, onde o regimen parlamentar funciona com a regularidade que todos vemos.

Ora sucede que chegaram a obter a sancção parlamentar vários projectos de lei que vão aumentar as despesas públicas em alguns milhares de contos. Falla-se que vão ser decretadas em ditadura várias providencias de que igualmente resulta importante aumento de despesa. D'onde se conclue que não só se torna impossível a extinção do *deficit*, como também o decantado resurgimento financeiro do paiz fica mais uma vez adiado para... quando se anunciar. Outro tanto sucede com a fiscalização da exacta e rigorosa aplicação dos dinheiros públicos.

*
Uma comissão de credores da dívida interna entregou uma representação ao governo pedindo a redução do imposto de rendimento que desde 1892 pesa sobre aqueles títulos e a consignação dos rendimentos aduaneiros e outros aos encargos provenientes da conversão da mesma dívida.

Os signatários pedem que a conversão da dívida interna assente nas seguintes bases: a) Reduzir a 50% o actual imposto de rendimento sobre os títulos da dívida interna; b) assegurar aos portadores d'esses títulos qualquer outra redução ou eliminação do imposto de rendimento que de futuro venha a ser concedida aos funcionários públicos; c) garantir o pagamento dos juros e a amortização dos títulos da dívida interna por meio da consignação dos rendimentos das alfândegas e das demais receitas do paiz.

Por ultimo pedem que aos portadores dos títulos de dívida interna se concedam todas as regalias e vantagens concedidas, em 1902, aos credores externos.

O mercado bolsista esteve bastante desanimado durante a quinzena, apresentando as cotizações dos diversos valores tendências para afrouxar.

Por que se apresentam agora mais prometedoras as colheitas do corrente anno e devido também ao aparecimento no mercado de papel cambial, proveniente da exportação de produtos ultramarinos, os preços das diferentes divisas baixaram, como se vê da nota comparativa que abaixo publicamos, como de costume.

No ultimo concurso da junta do Crédito Públlico, que se realizou no sabbado, foram adjudicadas 25.000 libras, aos seguintes preços: Libras 5.000 a 4.607; £ 6.500 a 4.609; £ 5.000 a 4.611; £ 8.500 a 4.612.

O cambio do Rio sobre Londres ficou hoje a 15 9/32.

	EM 30 DE ABRIL		EM 15 DE MAIO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	52 1/8	52	52 3/16	52 1/16
» 90 d/v.....	52 1/2	—	52 5/8	—
Paris cheque.....	549	551	548	550
Berlim	225	226	224 1/2	225 1/2
Amsterdam cheque.....	381	382 1/2	381	382 1/2
Madrid cheque.....	823	835	825	830

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	MAIO													
	1	2	3	4	6	7	8	10	11	13	14	15		
Lisboa : Inscrições de assent.	44,15	44,15	44,15	44,91	44,20	43,85	44,15	44,15	44,18	44,18	44,20	44,18	-	-
» coupon ..	43,85	43,85	43,87	43,90	-	-	43,84	43,80	43,80	43,80	43,75	43,80	-	-
Obrig. 4 % 1888.....	-	-	22 200	-	-	-	-	22 300	22 300	-	-	-	-	-
» 4 % 1890 assent....	53.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 % 1890 coupon ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	52 800	-	-
» 4 1/2 % assent	-	-	-	-	61.600	-	61.600	-	61.500	-	-	61.500	-	-
» 4 1/2 % coupon int..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» externo 1.ª série....	63.800	63.900	64.000	64.200	64.200	64.200	64.300	64.200	-	64.100	64.000	-	-	-
» 3 % 1905.....	-	9.200	9.200	-	9.200	9.200	-	9.200	9.150	9.150	9.150	-	-	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	91.000	91.400	-	-	-	91.400	-	-
Acções B. de Portugal.....	-	-	175.000	-	175.000	-	175.000	175.000	-	-	-	-	-	-
» » Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » Nac. Ultramarino	-	-	-	-	-	-	93.800	93.800	93.800	93.800	93.800	-	-	-
» » Lisboa & Açores	-	114.500	-	-	-	-	114.650	114.500	-	114.500	-	114.500	-	-
» Tabacos coupon	105.500	105.600	106.000	107.200	110.000	-	108.500	108.100	108.000	108.200	108.200	108.300	-	-
» Comp. Phosphoros..	66.500	66.500	66.500	-	-	66.500	66.500	66.500	66.600	-	-	-	-	-
» » Real	-	-	-	-	85.500	-	-	86.000	-	-	-	-	-	-
» » Nacional	12.900	12.850	12.850	-	12.400	-	12.200	-	12.200	12.400	12.400	-	-	-
Obrig. prediaes 6 %	-	92.500	-	94.500	-	-	-	92.700	-	-	93.000	-	-	-
» » 5 %	88.500	88.200	88.200	87.900	88.300	88.300	-	-	88.550	88.550	88.500	89.000	-	-
» C.º Beira Alta	-	-	-	-	38.700	39.000	-	-	39.000	-	-	38.950	-	-
» » Real 3 % 1.º grau	-	-	-	-	58.600	58.700	58.800	59.000	-	58.800	58.900	-	58.900	-
» » 3 % 2.º »	-	-	-	73.000	-	72.500	-	72.600	-	-	-	-	-	-
» » Nacional 1.ª série.	-	-	-	-	85.800	-	85.800	-	-	-	-	85.800	-	-
» » Atravez d'Africa..	-	85.800	-	85.800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Paris : 3 % portuguez 1.ª série	68,75	-	69	-	68,90	69	69	68,85	69,30	68,85	-	-	-	-
Acções Comp. Real	-	-	-	502	476	-	475	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	-	54	53	-	54	53	52	52,75	-	-	52,75	-	-	-
» Madrid-Zaragoza.....	-	-	-	-	412	410	410	417	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes	-	-	-	240	230	228	226	232	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	362	364	362	-	366,50	366,50	364	366,50	368	368	368	-	-	-
» » 2.º »	320	320	-	320	320	320	320	320	-	-	-	-	-	-
» Beira Alta	-	-	-	-	210	213	212	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	172,50	175	174	-	175	178	-	182	-	182	181,50	-	-	-
Londres : 3 % portuguez.....	-	69,25	69,25	69,37	69,37	69,25	69,32	69,25	69,37	69,25	69,50	-	-	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	-	-	-	91,12	91,11	91,18	91,06	-	-	-	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	
		de	8	Abr	Kil.	Totais	Kilom.	Reis	Reis	Reis	Kilos	Reis
COMPANHIA REAL	16 22 Abr	1073	100.345 000	93 518	1073	103.177 000	96.157	1.587.974.000	1.567.668.000	20.311.000	-	-
	23 29 »	»	102.877.000	95.542	»	103.177.000	96.157	1.690.851.000	1.670.840.000	20.011.000	-	-
Vendas Novas	16 22 Abr	70	1.401.000	20.014	70	1.754.000	25.057	28.784.000	29.089.000	-	305.000	-
	23 29 »	»	1.578.000	22.542	»	1.754.000	25.057	30.362.000	30.843.000	-	481.000	-
Coimbra á Louzã	16 22 Abr	29	368.000	12.689	-	-	-	6.478.000	-	-	-	-
	23 29 »	»	411.000	14.172	-	-	-	6.889.000	-	-	-	-
Sul e Sueste.....	21 30 Abr	597	30.394.860	50.912	597	29.372.398	49.199	396.008.050	355.812.325	40.255.725	-	-
Minho e Douro	21 30 Abr	372	43.544.000	117.053	372	39.532.716	106.270	463.252.000	449.454.988	13.797.012	-	-
Beira Alta.....	26 1 Abr	253	12.877.087	50.897	253	11.941.838	47.200	107.528.637	98.676.405	8.852.232	-	-
Nacional — Vizeu, Mi- randella e Bragança.	2 8 »	»	6.469.938	25.572	»	7.589.497	29.998	113.998.575	106.265.902	7.732.673	-	-
Guimarães	21 31 Mar	34	3.189.915	98.821	34	3.056.069	89.884	20.000.353	19.787.688	212.665	-	-
Porto á P. e Famalicão	1 10 Abr	»	2.102.590	61.840	»	1.942.770	57.140	22.102.943	21.730.458	372.475	-	-
Norte de Espanha.....	11 20 Abr	3681 Ps.	3.188.655 Ps.	866	3681 Ps.	2.734.768 Ps.	742 Ps.	33.073.289 Ps.	32.229.176 Ps.	844.113	-	-
Madrid — Zaragoza — Alicante	11 20 Abr	3650	2.983.507	817	3650	2.756.875	755	31.192.395	30.534.255	658.137	-	-
Andaluzes	21 30 »	»	2.846.254	779	»	2.883.197	789	34.038.648	33.417.453	621.194	-	-
Madrid-Caceres e Por- tugal.....	9 15 Abr	1083	365.921	329								

NOTAS DE VIAGEM

XVI

Bordeus — Regresso — Fim de viagem

Pouco ha que dizer nestes artigos, quando a viagem, em descrição, chega a ponto que, por muito conhecido de toda a gente, não oferece matéria nova que possa interessar.

Está neste caso Bordeus, o ponto quasi obrigado de passagem de todos que de Portugal vão a França, nesse exodo annual que as facilidades da viação acelerada radicaram como costume em todos que tem alguns meios para gastar e alguns nervos pedindo repouso das fainas de meses seguidos.

Bordeus presta-se bem para uma paragem entre a fronteira de Espanha e o ponto de destino, mesmo quando este não seja a capital francesa, e portanto haja que esperar ali comboio das numerosas linhas que ali se enfeixam.

Bons hoteis, comida excellente e d'uma fartura que chega a ser demasiada, bons carros electricos para passeio, avenidas arborizadas, alguns monumentos, museus, a bella ponte sobre o Garonne, luxuosos armazens onde os artigos são mais baratos que em toda a parte; isto tudo atrai e captiva o visitante e fá-lo, por vezes, demorar-se, mais do que projectava, na grande metropole comercial e maritima do sudoeste da França, universalmente conhecida pelos seus vinhos.

A praça dos Quincouces (monumento dos Girondinos), com as suas duas bellas columnas sobre o caes, as avenidas de Tourny com os monumentos de Gambetta e da Defesa Nacional, o jardim publico, a praça da Comedia, com o seu theatro, as suas elegantes fontes e os grandiosos cafés que a circumdam, constituem um centro de animação e de vida digno d'uma capital.

A cathedral de Santo André é um magestoso edificio gothico do seculo XIII dominado por duas torres de elegantes flechas de pedra e pela torre isolada de Pey-Berland, do seculo XV. A torre de S. Miguel, de 108 metros, é, por justo titulo, considerada a mais bella flecha do sul da França.

Para os antiquarios ha o museu Bonie e as ruinas do Palacio Goliano; para os *touristes* oferecem os arredores interessantes passeios, seja em vapor a Bourg, Panniac, Royan, Blaye, etc., seja em caminho de ferro a Margaux, a tão conhecida região vinicola, e a varias estações balneares, seja em tremvia electrico á abadia da Sauve, antigas cidades pittorescas de Salvaterra e Duras, ao palacio de Montesquieu.

Finalmente para os glutões Bordeus é—deve ser—um encanto. Em parte alguma se come tanto como naquelles jantares bordezezes, em que os pratos são numerosos a enfastiar e abundantes e suculentos a fartar o maior devorador. E para mais, regado tudo com vinho á farta e de boa qualidade.

Eis porque um companheiro de viagem nos dizia, á volta, que todos os annos ia a Paris emmagrecer e vinha a Bordeus engordar.

O que não impediu—ou talvez concorresse, pelo costume em que estava—que elle devorasse duplo jantar no sud-express, servindo-se á farta e repetindo de todos os pratos, e declarando, por fim, que o jantar não prestava.

Partindo de Bordeus pela grandiosa estação, testa das linhas do *Midi* e do Estado, estação á moderna, com vastos bufetes e um luxuoso hotel ocupando o seu edificio central, vimos regressando á fronteira espanhola por aquella linha já tão conhecida, em que a companhia do Meio Dia cada vez mais aperfeiçoa o serviço tornando-o rapido e confortavel nas suas excellentes carroagens de corredor lateral.

Do resto do percurso, já aqui se tem falado repetidas vezes, pelo que terminamos aqui a descrição d'esta excursão annual, que, sem ser das mais originaes, não deixou de ser interessante.

Vem aqui a propósito responder ás perguntas de «um leitor assiduo» (e bem se vê que o é), que deseja saber de quanto tempo deve precisar e que despesas pôde fazer numa excursão como a que vimos de descrever.

Em tempo, depende das demoras que o excursionista quiser ter nos pontos principaes, como Vichy e Paris; mas supondo que só pretende ver e partir e que portanto só se detem em Paris, respondemos já que um mez lhe chega.

O custo da viagem tambem depende dos haveres e do gosto de gastar do excursionista, mas supondo que este faz o percurso em Portugal e em França em 2.^a classe (visto que nos fala em viajar modestamente) e em 1.^a em Espanha, tomando ida e volta entre Lisboa e Bordeus e d'ahi em deante, até ahi regressar, bilhete circulatorio que lhe custa uns 120 francos ou 22\$000, podemos calcular que 50\$000 lhe chegam para transporte em caminho de ferro.

Para hoteis e comidas, attento a que no Auvergne e outros pontos tudo é por preços economicos, pôde-se estimar o gasto médio em 2\$000 réis diarios, e se a esses 60\$000 réis juntarmos 30\$000 réis para trens, carros, gratificações, etc., teremos que uns 140\$000 réis bastam, ou 150\$000 réis se se pensar em algum extraordinario modesto.

A viagem com familia sae mais economica, em França, porque os bilhetes de mais de uma pessoa teem grandes abatimentos e no gasto total tambem influem porque um trem tanto leva por uma como por 2 ou 4 pessoas.

Assim, supondo um grupo d'este ultimo numero poderá realizar esta relativamente larga viagem durante um mez por não mais de 500\$000 réis.

AS FESTAS DE MAIO

A festa realizada a 9 d'este mez no Campo Grande por iniciativa da Sociedade Propaganda de Portugal veio mostrar quanto pôde a boa vontade posta ao serviço d'uma ideia.

Tantas iniciativas, isoladas por motivos varios quando deviam trabalhar de acordo, não conseguiram levar a cabo as tão desejadas festas de Lisboa. A Propaganda de Portugal, por si só, conseguiu realizar uma das festas mais interessantes que entre nós teem sido feitas, com concorrencia desusada, se attendermos ao rigor do tempo, e com animação entre nós poucas vezes vista.

Assim como aquella benemerita Sociedade conseguiu o seu desideratum, trabalhando isolada, da mesma forma, e com mais razão, as diversas entidades que teem competencia para isso podiam realizar festivas imponentes se se resolvessem a pôr de parte futeis vaidades, pueris melindres, e permanente inercia.

Deixar fallar os que dizem não haver entre nós elementos capazes de constituir uma festa interessante e atraente.

Deixar fallar os que dizem não sermos nós povo para grandes exhibições, e festas ao ar livre.

O que nos falta, seja dito á puridade, é iniciativa, é vontade de trabalhar.

Todas as nossas sociedades de sport, todas as nossas sociedades de recreio, todas as nossas grandes companhias industriaes, todo o nosso commercio, todas as grandes associações, reunindo esforços isolados, pôdem e devem fazer qualquer cousa de grande, de imponente, digno do nosso paiz, do nosso tempo, da nossa civilização e desenvolvimento.

As sociedades nauticas, as regatas; as cyclistas, corridas e concursos de bicycletas e motocycletas; as gymnasticas, corridas a pé; as de tiro, concursos de tiro e tiro aos pombos; as empresas automobilistas, parada e concurso de automoveis; as musicas, concertos e certamens, etc. Com todos estes elementos não se poderia formar um nucleo de elementos capazes de formar programma para umas festas que durassem oito ou dez dias?

Cortejos historicos, cortejos civicos, orfeons, illumina-

ções, não seriam também elementos valiosos para o mesmo fim?

E' tempo de cortarmos com os maus habitos causados por espíritos pequeninos que se estiolam e definharam em lutas ridículas e pueris.

Propunhamo-nos a fazer para o anno qualquer cousa que affirme a nossa civilização, que mostre termo-nos resolvido a sair d'esta vida retraida e claustral a que uma educação viciosa de tres séculos nos tem levado. Entremos para a communhão dos povos, talhemos um lugar para nós á luz do sol, affirmando ao mundo inteiro que não somos uma raça dessorada, prestes a extinguir-se, que não tem a coragem de rir, de amar e de viver.

Esmagados por tres séculos de cenobitismo, contrahimos habitos conventuaes; educados tristemente, quasi que não temos coragem para viver.

As nossas mulheres envergonham-se de fallar, de rir, de ter alegria.

Nós, homens, sorumbáticos e tristonhos, olhamos com desdém para alguém que saindo da regra geral, se mostra alegre, vivendo ao sol, rindo, conversando, como é natural d'uma raça forte, sádia, audaz, com a audacia que dá uma consciencia limpa, e o conhecimento do proprio valor.

O que a Propaganda de Portugal fez, sósinha, é estímulo bastante para que nós todos nos propunhamos a seguir-lhe as pégadas. Enchamo-nos de coragem e temos desde já de começar a trabalhar para que as festas de maio no anno proximo sejam o que devem ser numa capital como Lisboa.

OS TAXIMETROS

Finalmente está já posto em prática uma das medidas que a nossa *Gazeta* tem preconizado há tanto tempo: a applicação dos taximetros aos trens de praça.

Em Paris, Londres, Berlim, Madrid, Hamburgo, Frankfurt, Viena etc, há já muito que por este meio se evita as discussões entre cocheiros e freguezes, discussões sempre desagradáveis, e cujas consequencias muitas vezes vão além de toda a previsão.

Com a tabella adoptada, todos tem a ganhar. O freguez percorre 2.400 metros, ou circula durante meia hora, conforme utilizou o serviço à hora ou a kilometro por 300 réis, o que em verdade não é caro. O proprietário da carruagem estabelecendo pela barateza uma séria concorrência aos americanos vê aumentar os seus rendimentos.

De maneira que esta medida é favoravelmente aceita por gregos e troyanos.

No dia 13 já alguns carros começaram a adoptar os taximetros e pelos bons resultados obtidos é de esperar que dentro em breve o seu uso se generalize.

O taximetro é um apparelho simples na apparença posto que complicado no seu mecanismo applica-se sobre a boléa, ao lado do cocheiro, com o mostrador voltado para o freguez.

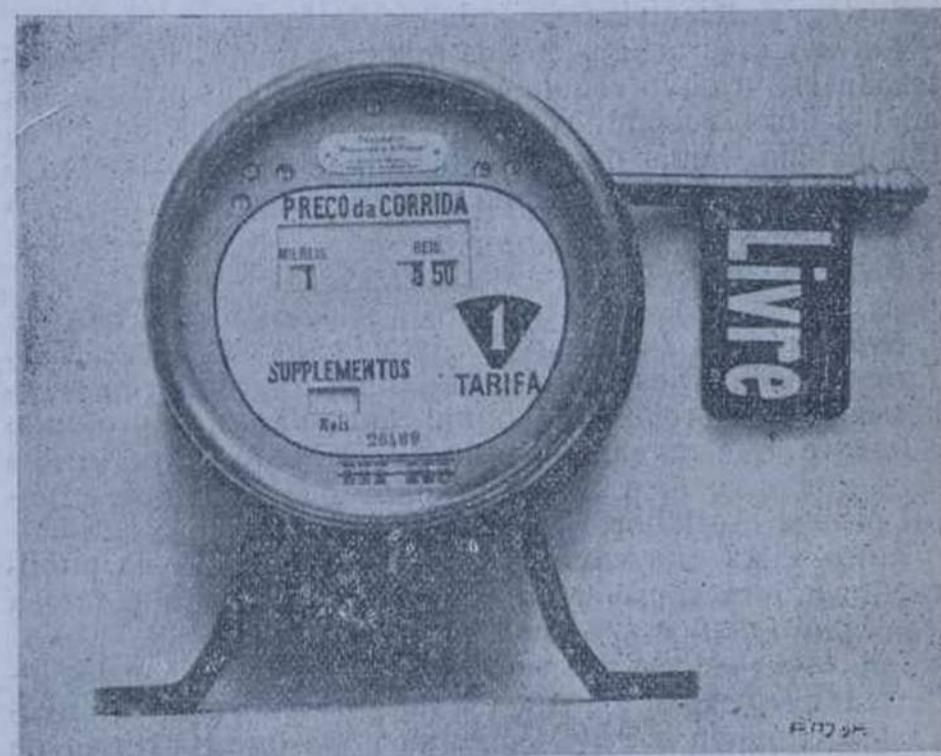
Quando a carruagem está sem freguez, uma pequena bandeira em que se lê a palavra *livre* ergue-se na parte superior; apenas o trem é tomado, o cocheiro faz descer a bandeira, e no mostrador aparece a indicação da tarifa a empregar: uma a duas pessoas, tarifa n.º 1; três a cinco, tarifa n.º 2; se o serviço é feito depois da uma hora da noite tarifa n.º 3.

Se o freguez leva algum volume pesado, como bahu, mala, etc., sob a palavra *Suplemento* do taximetro aparece o preço a pagar, na razão de 100 réis por volume. Se o trem tem que parar ou andar vagarosamente, o mecanismo deixa automaticamente de marcar segundo a distancia passando a marcar segundo o tempo á razão de 50 réis cada seis minutos decorridos, pagando-se pelos primeiros doze minutos a taxa constante de 150 réis.

Se é ao kilometro, no mostrador por cada 600 metros percorridos accusa a quantia a pagar, á razão de 50 rs. sendo os primeiros 1.200 metros pagos por 150 réis.

Para garantia do proprietário do trem o taximetro registra o numero de kilometros percorridos sem freguez, e com freguez, bem como indica o tempo de serviço feito com paragem ou marcha lenta.

Esta tabella de preços, maduramente pensada, pouco diverge da de Paris, devendo notar-se que a da capital da França era até hoje a mais barata de toda a Europa



Taximetro empregado nos trens de Lisboa indicando o preço do percurso de 18 quilómetros ou o de paragem á corrida do alugador durante 2 horas e 58 minutos.

Para maior compreensão da tarifa reproduzimos a que figura nos carros, num quadro bem visível e claro, colocado em frente dos assentos do fundo:

TARIFAS

N.º 1 1 a 2 pessoas DE DIA	N.º 2 3 a 5 pessoas DE DIA	N.º 3 1 a 5 pessoas DE NOITE
Primeiros 1200 m. 150 rs. Cada 600 m. mais 50 rs.	Primeiros 1000 m. 150 rs. Cada 500 m. mais 50 rs.	Primeiros 600 m. 150 rs. Cada 300 m. mais 50 rs.

Tempo de espera, cada 6 minutos 50 réis.

A tarifa de dia vigora desde o amanhecer até a 1 hora da madrugada.

Volumes: — Cada mala ou bahu colocado no exterior da carruagem 100 rs. São conduzidos gratuitamente os sacos de viagem, chapelleiras e quaesquer pequenos objectos que os passageiros possam conservar na mão ou no interior da carruagem sem a deteriorar.

Congratulamo-nos pois com a inauguração d'este serviço, para o qual, seja-nos licito esta pequena vaidade, nos orgulhamos de ter concorrido com todos os nossos esforços.

O caminho de ferro da Costa do Marfim

Proseguem com espantosa actividade os trabalhos de construção da linha ferrea da Costa do Marfim, colónia francesa da Guiné.

Em princípios de novembro do anno passado os carris alongavam-se até o kilometro 81, na margem da ribeira de Anhebi. Para atravessar a corrente foi necessário construir uma ponte com setenta e cinco metros de extensão. Este importante trabalho foi construído em excepcionaes condições de rapidez e a 8 de fevereiro d'este anno já as locomotivas passavam para a outra margem, dando-se começo á segunda secção da linha.

A data presente os carris estendem-se até o kilometro 84; os aterros e plataformas estão prontos até o kilometro 92 e as escavações e traçado da linha chegam ao kilometro 122. Os trabalhos preparatórios do traçado atingem o kilometro 135.

Agora vai ser aberta á circulação a primeira secção da linha, de Abidjan a Anhebi.

Publicações recebidas

L'Industrie des Tramways et Chemins de Fer. Recebemos o n.º 2 d'esta esplendida revista que se publica em Paris, e que, como o título claramente indica, se destina exclusivamente ao estudo de questões técnicas da industria de tremvias e caminhos de ferro.

Entre varios artigos, todos mais ou menos interessantes, insere o novo regulamento dos tremvias prussianos, cuja leitura recommendamos aos directores da nossa Companhia Carris de ferro, principalmente no ponto relativo aos traçados da linha quando esta passe nas ruas das povoações.

Agradecemos.

Relatorio da Direcção da Associação Commercial do Porto, 1906. D'esta importantíssima agremiação recebemos o seu relatorio annual, livro digno de profundo estudo e que revela um aturado trabalho da parte dos seus autores; toca em varias questões de interesse geral para a tão laboriosa cidade do Porto.

Entre elles citaremos, por ser da indole d'esta publicação, a que se refere à tão indispensável linha ferrea que ligue Leixões à Alfandega do Porto.

Depois do estudo das vantagens e desvantagens dos diferentes projectos, mais ou menos pormenorizados, advoga francamente o traçado d'uma linha que, partindo de Leixões, se dirija ao Ouro, e d'ahi siga por Miragaya até entroncar no ramal da Alfandega.

Agradecemos o exemplar recebido.

Tracção electrica

Italia

Para remediar a insuficiencia da rede ferroviaria, o governo resolveu subsidiar quaisquer companhias formadas para organizar serviços de carreira por automóveis nas regiões desprovidas de meios de comunicação.

O subsidio é de 90\$000 réis por anno e kilometro nas linhas de passageiros e mercadorias; de 72\$000 réis nas linhas de passageiros e bagagens; de 36\$000 réis nas linhas só de mercadorias.

O governo já recebeu 128 pedidos de concessão, representando 6.000 kilometros de estrada.

Foi sujeito à aprovação o projecto para a construção e exploração d'um tremvia eléctrico entre Brescia, Os-pitälletto, Rovato e Bergamo, ligando a província de Brescia à de Bergamo.

SUSSA

A Direcção Geral dos Caminhos de ferro Federaes está procedendo a experiências sobre o custo, vantagens, e inconvenientes da introdução da tracção eléctrica nas suas redes.

Calcula-se que a força de 100.000 cavalos seja suficiente para explorar os 3.000 kilometros de linhas ferreas.

Espera-se que dentro em pouco tempo todas as linhas de via larga sejam transformadas para a applicação da tracção eléctrica.

Esta reforma vai desonerar a Suissa do tributo annual de 5.000 contos que paga à industria alemã, no consumo de carvão, e dará às linhas Suissas uma nova feição moderna e original.

LINHAS PORTUGUEZAS

Regoa a Pedras Salgadas. — A localização das estações e apeadeiros do troço de Villa Real ás Pedras Salgadas tem dado lugar a um sem numero de representa-

cões, informações e contra representações. A estação de Ponte teve de ser construída em local diferente do do projecto e terá de mudar de nome. Para a mudança da estação de Fontinhas para local mais proprio, fizeram as maiores diligencias que não lograram surtir efecto.

A estação de Tourencinho transformou-se em apeadeiro. A de Parada foi para outro local, passando a chamar-se Limão. A de Villa Pouca passou da esquerda para a direita da linha. Agora o apeadeiro de Fontes vem do k. 26,7 para o k. 25,2 mudando o nome para o de Parada e ficando assim mais bem situada.

Foram aprovados e mandados executar 5 projectos de tomas de agua no apeadeiro de Villarinho e na estação de Pedras Salgadas. Os reservatórios são da capacidade de 23^{m³}. O primeiro é alimentado por uma nascente que se acha em nível superior. Nas Pedras Salgadas a agua será elevada por uma bomba com motor de gazolina.

Locomotivas para o Sul e Sueste. — Foi feita a encomenda de 6 locomotivas Compound á casa Erlingen ao preço de 116.500 frs. por máquina e tender, depois de concurso em que se receberam 16 propostas das quais foi aquella a de menor preço. As primeiras tres máquinas são fornecidas em fevereiro de 1908.

Vê-se pelos resultados do concurso que continua a alta de preços do material circulante, e grande actividade nas fabricas respectivas.

Serviços de banhos. — No serviço interno do Sul e Sueste foi aprovado o respectivo cartaz. E' elevado a 10 annos o limite d'idade das crianças para a concessão de meio bilhete. Não se exigem senhas de paragem para a demora em qualquer estação, bastando apresentar o bilhete ao chefe para o carimbar á chegada e á partida. A validade para o regresso só começa dez dias depois da data da venda.

As restantes condições são as do costume.

No combinado com a Companhia Real, foi também aprovado o respectivo cartaz. Na parte do percurso nas linhas do Sul e Sueste não são exigidas como já dissemos senhas de paragem para interromper a viagem em estações intermédias.

Escrivários principaes nas linhas do Estado. — Foi determinado que a promoção para esta categoria seja por concurso.

Praticantes de estação do Sul e Sueste. — Foi fixado em 60 o numero de praticantes para o corrente anno divididos em duas turnas consecutivas de 30.

Basculas para vagons do Minho e Douro. — Foram encomendadas á casa Teuchner & Tauzer quatro basculas para as estações de Vallongo, Penafiel, Regoa e Famalicão, sendo as duas ultimas para via larga e via reduzida.

Benguela. — Continuam com grande incremento as obras d'esta linha, devendo dentro em pouco estarem a trabalhar 7.000 homens, entre indigenas e trabalhadores do Senegal.

Quanto aos estudos definitivos da linha teem continuado sem descanso, estando já completos até o kilometro 750.

Os trabalhos de campo atingiram já o kilometro 295.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ALLEMANHA

Foi apresentado ás Camaras um projecto de lei auctorizando o governo a contrair um empréstimo para ser empregado em linhas ferreas.

Pelo artigo 1.º d'esse projecto o governo ficará auctorizado a despende 411.204.000 marcos com a construção de novas linhas e aquisição de material circulante para elas; 71.630.000 marcos para vias novas em diversas linhas já existentes; 54.455.000 marcos na continuação dos trabalhos em linhas que estejam a construir-se actualmente; 10.000.000 marcos com a aquisição de material circulante para estas linhas; 5.000.000 marcos para construção de linhas de via reduzida.

As linhas ferreas projectadas são vinte e duas, das quais só tres são principaes.

Começou no dia 1 d'este mez a vigorar a nova tarifa para passageiros nas linhas allemãs.

Por ella são abolidos os bilhetes circulatorios válidos por quarenta e cinco dias. Os bilhetes de ida e volta ficam tambem abolidos, pelo mesmo facto, pois que a sua validade é reduzida a dois dias e o preço elevado ao dobro do custo do percurso simples.

A nova tarifa kilometrica é de 7 pf. por pessoa em 1.^a classe: 4,5 pf. em 2.^a; 3 pf. em 3.^a; e 2 pf. em 4.^a.

Nos comboios expressos paga-se o excesso. A viagem pode ser interrompida em qualquer ponto à vontade do viajante, mas não é permitido o transporte gratuito de bagagens.

SUSSA

Realizou-se no dia seis d'este mez a inauguração do Congresso Internacional technico dos Caminhos de ferro, que vae tratar de discutir qual seja a melhor forma de levar á pratica a unificação das linhas ferreas de todos os paizes.

SUECIA

O governo sueco desejando alargar a sua rede ferroviaria nomeou uma comissão encarregada de estudar os diversos projectos em vista.

Entre elles figura a construção de uma linha ligando directamente Stockolmo com o porto de Malmoe encurtando sensivelmente o trajecto entre as duas cidades.

Um outro projecto é o de ligar o porto de Trelleborg com Lübeck por meio de grandes «ferry-boats» susceptiveis de transportar cada um vinte vagons.

Para a realização dos varios projectos vae ser pedido um credito de seis milhões de coroas.

Notas varias

O Canal electrico. — Na Alemanha está sendo explorado um canal em que todos os serviços são feitos por electricidade.

E' o canal de Teltu, que tem a extensão de trinta e seis kilometros, e corre entre os rios Havel e Spree.

O reboque dos barcos é feito por meio de locomotivas electricas correndo pelas margens. Os diques abrem e fecham por meio da electricidade.

Os guindastes tambem funcionam por electricidade. A illuminação, serviço de signaes, e todos os apparelhos empregados no canal funcionam por electricidade.

E' chamado por isto, e por ser o unico que assim funciona, o Canal electrico.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Serviço especial por occasião da inauguração solemne do Sanatorio Sousa Martins, na Guarda

Tendo sido transferida para o dia 18 do corrente a inauguração do «Sanatorio Sousa Martins» na cidade da Guarda, os bilhetes especiais de ida e volta com 40% de redução, serão válidos para:

Ida nos dias 17 e 18 do corrente. Volta nos dias 18 e 19 do corrente, pelos comboios ordinarios.

Preços dos bilhetes, (incluso o sello) das estações abaixo indicadas á Guarda e volta.

Abrantes, 1.^a classe, 5\$140 réis; 2.^a classe, 3\$990 réis; 3.^a classe, 2\$840 réis. Alferrarede, 1.^a, 5\$000; 2.^a, 3\$880, 3.^a, 2\$770. Mouriscas, 1.^a, 4\$800; 2.^a, 3\$740; 3.^a, 2\$660. Alvega-Ortiga, 1.^a, 4\$680; 2.^a, 3\$640; 3.^a, 2\$590. Belver, 1.^a, 4\$480; 2.^a, 3\$480; 3.^a, 2\$470. Barca d'Amieira, 1.^a, 4\$170; 2.^a, 3\$240; 3.^a, 2\$300. Fratel, 1.^a, 3\$780; 2.^a, 2\$940; 3.^a, 2\$090. Rodam, 1.^a, 3\$620; 2.^a, 2\$800; 3.^a, 2\$000. Sarnadas, 1.^a, 3\$230; 2.^a, 2\$520; 3.^a, 1\$790. Castello Branco, 1.^a, 2\$910; 2.^a, 2\$250; 3.^a, 1\$610. Alcains, 1.^a, 2\$600; 2.^a, 2\$010; 3.^a, 1\$430. Lardosa, 1.^a, 2\$400; 2.^a, 1\$870; 3.^a, 1\$330. Castello Novo, 1.^a, 2\$190; 2.^a, 1\$700; 3.^a, 1\$210. Alpedrinha, 1.^a, 2\$070; 2.^a, 1\$600; 3.^a, 1\$440. Valle de Prazeres, 1.^a, 1\$970; 2.^a, 1\$530; 3.^a, 1\$090. Penamacor, 1.^a, 1\$830; 2.^a, 1\$420; 3.^a, 1\$010. Alcaide, 1.^a, 1\$730; 2.^a, 1\$350; 3.^a, 960. Fundão, 1.^a, 1\$640; 2.^a, 1\$270; 3.^a, 900. Tortozendo, 1.^a, 1\$340; 2.^a, 1\$030; 3.^a, 730. Alcaria, 1.^a, 1\$640; 2.^a, 1\$270; 3.^a, 900. Covilhã, 1.^a, 1\$220; 2.^a, 940; 3.^a, 660. Caria, 1.^a, 880; 2.^a, 660;

3.^a, 480. Belmonte, 1.^a, 740; 2.^a, 590; 3.^a, 430. Benespera, 1.^a, 410; 2.^a, 320; 3.^a, 240. Sabugal, 1.^a, 170; 2.^a, 140; 3.^a, 100.

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

Recepção nos domicílios de volumes pequenos a transportar pelo caminho de ferro

A Empresa Geral dos Transportes inaugurou o novo serviço de recepção nos domicílios, de volumes de peso até 10 kilos a transportar de Lisboa para qualquer estação da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes e das linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro, Beira Alta, Santa Comba a Vizeu e Foz-Tua a Bragança. Este serviço será feito por carroças especias da Empresa Geral dos Transportes, que percorrerão, a horas apropriadas, as principaes ruas da cidade, recebendo volumes e fazendo a cobrança do transporte em troca de um talão numerado, exactamente como se pratica nas estações de caminho de ferro e nos Despachos Centraes d'esta cidade, para o transporte d'estes volumes.

O preço do novo serviço de recepção nos domicílios é o mesmo que vigora para o actual serviço de entrega em domicilio ou nos Despachos Centraes.

Concurso

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Concurso para admissão de praticantes do serviço do movimento

Até o dia 6 de junho proximo, está aberto concurso público para admissão de praticantes do serviço do movimento, nos termos do regulamento respectivo aprovado por despacho ministerial de 26 de fevereiro de 1903.

O numero de vagas de praticantes é de 30, sendo 5 na estação do Barreiro, 1 na Moita, 2 em Vendas Novas, 1 em Montemor, 2 em Casa Branca, 1 em Cuba, 4 em Beja, 1 em Carregueiro, 2 em Faro, 3 em Setubal, 3 em Evora, 2 em Estremoz, 1 em Portimão e 2 em Tavira.

O concurso é documental, sendo admittidos os individuos, portuguezes, de mais de dezesseis annos e de menos de vinte e cinco, que apresentarem, em devidos termos, os documentos seguintes:

1.^o Certidão de idade;

2.^o Certidão de exame de instrução primária, que excepcionalmente poderá ser dispensada (§ 1.^o do artigo 3.^o);

3.^o Documento que demonstre o cumprimento da lei de recrutamento na parte que lhe for applicável; e

4.^o Certidão do registo criminal.

Estes documentos bem como aquelles que constituirem motivos de preferencia (§ 1.^o do artigo 62.^o do regulamento de 16 de novembro de 1899), serão juntos ao requerimento do concorrente e entregues na secretaria dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, no Largo de S. Roque n.^o 22 e 24, 1.^o andar, dentro do prazo acima designado e em qualquer dia útil, das dez horas da manhã as quatro da tarde.

Os concorrentes apresentar-se-hão á junta médica d'estes caminhos de ferro, na séde da direcção, em Lisboa, á uma hora da tarde do dia 12 do referido mez de junho proximo, a fim de se verificar se tem sufficiente robustez e perfeitas faculdades visuais e auditivas (§ 2.^o do artigo 3.^o do regulamento).

Só serão admittidos ao concurso individuos que o requererem desde a data da publicação da presente até o dia 6 de junho proximo, devendo indicar nos requerimentos a sua morada, a fim de se lhes poder dirigir qualquer correspondência.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de chapas onduladas

No dia 20 de maio pela 1 hora e meia da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de chapas onduladas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do serviço dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação central do Rocio.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

CASTELLO BRANCO **Hotel Francisco** — Rua de Santo Antonio — Bom tratamento, aceito e comodidade — 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 **Hôtel Particular.** — Serviço de primeira ordem sala de visitas, piano, gabinete de leitura, etc., etc. Modicidade de preços, sendo um dos hoteis mais bem situados e que mais convém aos numerosos banhistas. — Prop., Serafim Pereira

GUIMARÃES **Grande Hotel do Touro.** — 15, Campo do Touro, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de inexcusáveis comodidades e aceito tratamento recomendavel — Proprietário, Domingos José Pires

HAMBURGO **Sautler & 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, 2.^o

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

MAFRA **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. Bellas 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 às 8 — Preços razoaveis. Aberto todo o anno. — Prop. J. Garrido

MONT'ESTORIL **Grand Hotel d'Itália.** — De 1.^{er} ordem construído 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 fábricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Scribe, 7.

PORTALEGRE **Hotel Caraça.** — O principal da cidade e um dos melhores da província. Serviço bom e aceitado. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. António 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 Batalla). Serviço de 1.^{er} 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 Todis, 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 eléctrica — 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

PROPRIETÁRIA DAS FÁBRICAS
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

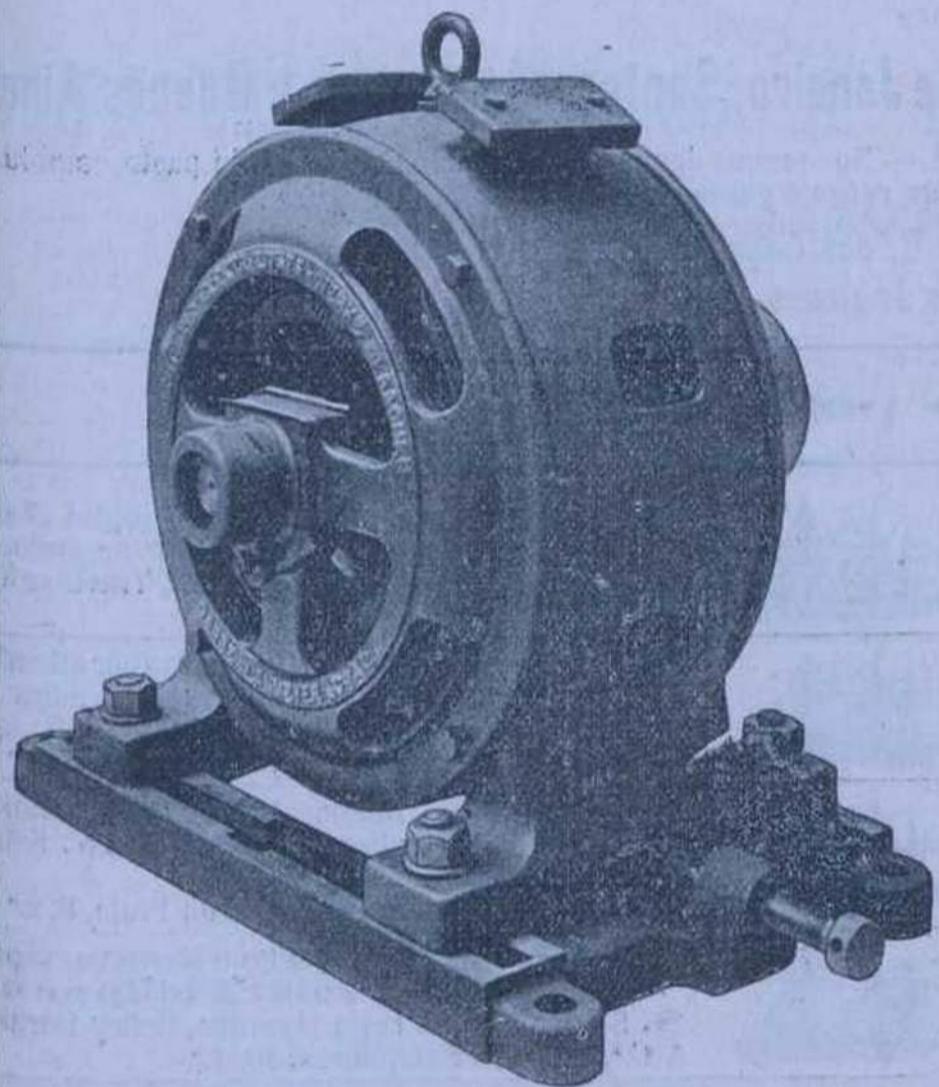
Rua Passos Manuel, 49 — PORTO

Endereço telegraphico: COMPANHIA PRADO — LISBOA

Juan Wenzel & C.ª 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 MEDICAO E PRECISAO

CONTADORES "ISARIA"

LAMPADAS DE INCANDESCENCIA "PHILIPS"

LAMPADAS DE ARCO

APPARELHOS DE LUXO

TELEPHONES "BERLINER"

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

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

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta Redacção.

AOS SRS. SUBSCRIPTORES DOS TELEPHONES MEMOTELEFONIO

Elegante quadro para escritorio, para rapidamente se saber os numeros das pessoas ou casas com as quaes se quer falar.

Especialidade d'esta Redacção

PREÇO 500 REIS.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 20 de Maio sairá o paquete **Clyde** para
Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida 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 **Am-baca**. Sairá a 22 de maio. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1.^o



Africa Oriental (via Suez), vapor allemão **Prinzregent**. Sairá a 27 de maio.

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



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Argentina**. Sairá a 18 de maio.

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



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Dacia**. Sairá a 1 de junho.

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



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Thomas**. Sairá a 24 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Barnabé**. Sairá a 31 de maio. Agentes Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bolonha e Antuerpia, vap. allemão **Rhaetia**. Sairá a 19 de maio.

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



Bordeos, vapor francez **Magellan**. Sairá a 29 de maio.

Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Atlan-tique**. Sairá a 27 de maio. Messageries Maritimes, Sociedade Tolades, Rua Aurea, 32, 1.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Rio Grande**. Sairá a 22 de maio.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Liverpool e Nova York, vap. espanhol **Ali-cante**. Sairá de 25 a 26 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Liverpool, vapor inglez **Hubert**. Sairá a 30 de maio.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Madeira, Pará e Manaus, vap. inglez **Land-france**. Sairá a 17 de maio.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villa das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **S. Miguel**. Sairá a 20 de maio.

Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



Madeira, Pará, Maranhão, Ceará e Parnahyba, vapor allemão **La Plata**. Sairá a 21 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Madeira, Pará e Manaus, vap. inglez **Je-rome**. Sairá a 27 de maio.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Montevideo e Buenos Aires, vapor allemão **Cap Ortegal**. Sairá a 19 de maio.

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



Montevideo, Buenos Aires e Rosario vapor allemão **Granada**. Sairá a 21 de maio.

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



Palamos, Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Philippe n.^o**.

S. Sairá a 19 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Penang, Singapura, Hong-Kong, Shanghaie, Yokoama e Kobe, vapor allemão **Scandia**. Sairá a 25 de maio.

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



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Bel-grano**. Sairá a 28 de maio.

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



Pernambuco, Cabedello e Natal, vapor inglez **Navigator**. Esperado a 31 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.^a; Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Rotterdam e Hamburgo, vapor allemão **Pernamhuco**. Sairá a 20 de maio.

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



Southampton, Bolonha e Hamburgo, vapor allem. **Cap Vilano**. Sairá a 20 de maio.

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



S. Thiago, Bissau e Bolama, vapor português **Guiné**. Sairá a 24 de maio. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vap. inglez **Oropesa**. Sairá a 29 de maio.

Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Nile**. Sairá a 28 de maio.

Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El Rei, 31, 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, Havre e Liverpool, vapor inglez **Clement**. Sairá a 27 de maio.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oravia**. Sairá a 28 de maio.

Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO
DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 2 — GRANDE VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 11 de Março de 1907)

EM VIGOR DESDE 1 DE MAIO DE 1907

TOILETTES-CAMAS

Percursos	Preço de cada logar Réis	Toilettes-Camas
		Toilettes-Camas
Até 200 kilometros	1.500	
Além de 200 kilometros	2.000	

CONDIÇÕES

1.^a — As taxas supplementares indicadas no quadro supra, para os logares de *toilettes-camas*, serão cobradas aos passageiros para poderem ocupar aquelles logares, onde só terão accesso apresentando o bilhete, autorização ou passe, que lhes dê direito a viajar em 1.^a classe.

2.^a — Os passageiros das estações intermedias, que desejarem lhes seja reservado um ou mais logares de *toilettes-camas*, podem-o-hão fazer, requisitando-os com a precisa antecedencia e pagando n'esse acto a competente taxa, contada desde a estação de origem do comboio, a qual lhe será restituída no caso de por esta Administração não poder ser satisfeita a requisição.

3.^a — A Administração reserva-se o direito de recusar o fornecimento dos logares de *toilettes-camas*, quando não tenha disponivel esta classe de material, ou as conveniencias do serviço o não permittam, sem que por este facto haja direito a reclamação.

4.^a — Não é permittido aos passageiros de logares de *toilettes-camas* occuparem logares nas carruagens ordinarias. Se o fizerem, serão considerados, para todos os effeitos, como passageiros sem bilhete.

Ficam em vigor as condições da Tarifa geral, em tudo que não seja contrario ao que se dispõe na presente.

Lisboa, 12 de dezembro de 1906.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.

Exp. n.º 165

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO
DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

PREÇOS POR BILHETE (RÉIS)

SERVIÇO DIRECTO COMBINADO

COM A

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

—
TARIFA ESPECIAL P N.º 13 — GRANDE VELOCIDADE

(Aprovada provisoriamente por despacho ministerial de 24 de Março de 1907)

BILHETES DE IDA E VOLTA A PREÇOS REDUZIDOS

EM APPLICAÇÃO DESDE 1 DE MAIO DE 1907



LISBOA

Typ. dos Caminhos de Ferro do Estado

1907

PREÇOS POR BILHETE (RÉIS)

§ 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 (*)			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			1.ª	2.ª	
Cabrela	3	3.860	3.000	2.150	Fuzeta	7	11.650	
Montemor	3	4.200	3.270	2.340	Luz	7	11.810	
Casa Branca	3	4.640	3.620	2.580	Tavira	7	11.960	
Aleixo	4	5.010	3.890	2.790	Conceição	7	12.130	
Vianna	4	5.250	4.080	2.920	Cacella	7	12.310	
Villa Nova	4	5.430	4.230	3.030	Castro Marim	7	12.450	
Alvito	4	5.700	4.440	3.170	V. R. de S. ^{to} Antonio	7	12.630	
Cuba	4	6.070	4.720	3.380	Evora	4	5.430	
Beja	4	6.580	5.120	3.670	Azaruja	4	6.040	
Carregueiro	4	7.440	5.790	4.150	Valle do Pereiro	4	6.200	
Casevel	4	7.700	6.000	4.280	Venda do Duque	4	6.440	
Ourique	4	7.880	6.130	4.370	Evora Monte	4	6.640	
Garvão	4	8.270	6.430	4.600	Extremoz	4	6.990	
Amoreiras	4	8.450	6.570	4.700	Borba	4	7.340	
Cdemira	4	8.900	6.930	4.940	Villa Viçosa	4	7.440	
Sabóia	5	9.270	7.210	5.150	Serpa	4	7.220	
S. Marcos	5	9.430	7.330	5.240	Pias	4	7.590	
Messines	7	9.790	7.620	5.450	Moura	4	8.040	
Tunes	7	10.140	7.890	5.640	Algôs	7	10.240	
Albufeira	7	10.270	7.980	5.710	Alcantarilha	7	10.380	
Boliqueime	7	10.480	8.150	5.830	Poço Barreto	7	10.450	
Loulé	7	10.720	8.350	5.970	Silves	7	10.590	
Faro	7	11.150	8.670	6.200	Lagoa-Estombar	7	10.740	
Olhão	7	11.420	8.880	6.340	Portimão-Ferragudo	7	10.830	
Participes da C. ^a Real		3.600	2.800	2.000	Participes da C. ^a Real		3.600	
							2.800	
							2.000	

(*) As estações de Lisboa (C.S.) a Carregado são as seguintes: Braço de Prata, Olivaes, Sacavem, Povoa, 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			
		1.ª	2.ª			1.ª	2.ª		1.ª	2.ª	3.ª	
Setubal	2	4.480	3.500	2.500	4	5.350	4.170	2.870	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
Extremoz	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	8.100	6.310	4.510
Beja	5	5.780	4.500	3.240	7	6.650	5.170	3.710	7	7.240	5.640	4.040
Moura	5	7.240	5.630	4.050	7	8.110	6.800	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	9.190	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. Real de S. ^{to} 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
Participes da C. ^a Real		2.800	2.180	1.570		3.670	2.850	2.040		4.260	3.320	2.370

Das estações abaixo às da frente ou vice-versa	Coimbra ou Coimbra (B)				Aveiro				Gaya ou Porto (Campanhã)			
	Dias de validade	Classes			Dias de validade	Classes			Dias de validade	Classes		
		1. ^a	2. ^a	3. ^a		1. ^a	2. ^a	3. ^a		1. ^a	2. ^a	3. ^a
Setúbal.....	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	7.190	5.150	8	10.920	8.510	6.090	9	12.920	10.060	7.190
Extremoz.....	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	10.810
V. Real de S. ^o Antonio.....	11	16.440	12.790	9.150	11	18.120	14.110	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	10.180
Participes da C. ^a Real.....		7.410	5.760	4.120		9.090	7.080	5.050		11.090	8.630	6.160
Figueira da Foz	Figueira da Foz				Castello Branco				Covilhã			
	5	9.160	7.130	5.690	5	9.380	7.310	5.210	6	11.670	9.080	6.490
	5	9.310	7.240	5.190	5	9.530	7.420	5.310	6	11.820	9.190	6.590
	8	10.870	8.450	6.050	8	11.090	8.630	6.170	9	13.380	10.400	7.450
	8	11.320	8.800	6.300	8	11.540	8.980	6.420	9	13.830	10.750	7.700
	8	10.460	8.130	5.830	8	10.680	8.310	5.950	9	12.970	10.080	7.230
	8	11.920	9.260	6.640	8	12.140	9.440	6.760	9	14.430	11.210	8.040
	11	15.030	11.680	8.360	11	15.250	11.860	8.480	12	17.540	13.630	9.760
	11	15.840	12.320	8.810	11	16.060	12.500	8.930	12	18.350	14.270	10.210
	11	16.510	12.840	9.190	11	16.730	13.020	9.310	12	19.020	14.790	10.590
	11	14.470	11.250	8.040	11	14.690	11.430	8.160	12	16.980	13.200	9.440
	11	14.710	11.430	8.180	11	14.930	11.610	8.300	12	17.220	13.380	9.580
		7.480	5.810	4.160		7.700	5.990	4.280		9.990	7.760	5.560

§ 2.^o—Via a seguir: **BARREIRO-LISBOA**

	Santarem				Torres Novas				Payalvo			
	2	2.780	2.220	1.590	3	3.680	2.910	2.090	3	4.280	3.370	2.430
Barreiro.....	2	3.580	2.870	2.040	3	4.480	3.560	2.540	3	5.080	4.020	2.880
Setúbal.....	5	6.190	4.900	3.510	6	7.090	5.590	4.010	6	7.690	6.050	4.350
Evora.....	5	7.880	6.210	4.440	6	8.780	6.900	4.940	6	9.380	7.360	5.280
Extremoz.....	5	8.330	6.570	4.700	6	9.230	7.260	5.200	6	9.830	7.720	5.540
Villa Viçosa.....	5	7.240	5.710	4.090	6	8.140	6.400	4.590	6	8.740	6.860	4.930
Beja.....	5	8.550	6.730	4.820	6	9.450	7.420	5.320	6	10.050	7.880	5.660
Moura.....	8	11.870	9.310	6.660	9	12.770	10.000	7.160	9	13.370	10.460	7.500
Faro.....	8	12.710	9.970	7.120	9	13.610	10.660	7.620	9	14.210	11.120	7.960
Tavira.....	8	13.360	10.470	7.480	9	14.260	11.160	7.980	9	14.860	11.620	8.320
V. Real de S. ^o Antonio.....	8	11.340	8.890	6.350	9	12.240	9.580	6.850	9	12.840	10.040	7.190
Silves.....	8	11.580	9.080	6.490	9	12.480	9.770	6.990	9	13.080	10.230	7.330
Portimão-Ferragudo.....		2.580	2.020	1.440		3.480	2.710	1.940		4.080	3.170	2.280

	Coimbra ou Coimbra (B)				Aveiro				Gaya ou Porto (Campanhã)			
	4	7.390	5.790	4.150	4	9.100	7.130	5.100	5	11.100	8.680	6.220
Barreiro.....	4	8.190	6.440	4.600	4	9.900	7.780	5.550	5	11.900	9.330	6.670
Setúbal.....	7	10.800	8.470	6.070	7	12.510	9.810	7.020	8	14.510	11.360	8.140
Evora.....	7	12.490	9.780	7.000	7	14.200	11.120	7.950	8	16.200	12.670	9.070
Extremoz.....	7	12.940	10.140	7.260	7	14.650	11.480	8.210	8	16.650	13.030	9.330
Villa Viçosa.....	7	11.850	9.280	6.650	7	13.560	10.620	7.600	8	15.560	12.170	8.720
Beja.....	7	13.160	10.300	7.380	7	14						

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Figueira da Foz			Castello Branco			Covilhã					
	Dias de validade	Classes		Dias de validade	Classes		Dias de validade	Classes				
		1. ^a	2. ^a	3. ^a		1. ^a	2. ^a	3. ^a		1. ^a	2. ^a	3. ^a
Barreiro.....	4	7.450	5.840	4.190	4	7.710	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	6.110	7	11.120	8.720	6.250	8	13.410	10.500	7.510
Extremoz.....	7	12.550	9.830	7.040	7	12.810	10.030	7.180	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	12.170	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	11.120
V. Real de S. ^o 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
Participes da C. ^a Real.....		7.250	5.640	4.040		7.510	5.840	4.180		9.800	7.620	5.440
		Quinta Grande				Coruche						
Lisboa-T. Paço.....	3	3.210	2.570	1.800	3	3.270	2.620	1.820				
Participes da C. ^a Real.....		1.160	900	600		1.220	950	620				

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, por qualquer comboio ordinario que tenha paragem na estação de destino ou que parte de Lisboa, tratando-se dos bilhetes do § 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

0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0

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 frações de dia serão contadas como dias inteiros. Estas ampliações serão legalisadas 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 vespertas de dias santificados, ou n'esses mesmos dias, serão os bilhetes excepcionalmente validos até á segunda-feira seguinte inclusivè, ou até ao dia immediato ao santificado inclusivè. Havendo dias santificados que se sigam sem interrupção, será esta validade prorrogada até o primeiro dia de trabalho inclusivè.

2.^a— Os passageiros, portadores de bilhetes do § 2.^o, 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 consigo tragam nas carroagens.

3.^a— 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 que forem despachadas em presença dos bilhetes do § 2.^o, o custo da camionagem em Lisboa, segundo o que para esse efecto estiver estabelecido pela Administração do Sul e Sueste.

4.^a— 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.^a — A' ida poderá o passageiro apear-se n'uma estação anterior á indicada no seu bilhete e regressar d'essa 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.^a — A' volta poderá o passageiro apear-se n'uma estação anterior á indicada no seu bilhete, mas este será 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.^a — 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 der 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.^a — Não são concedidos meios bilhetes.

9.^a — 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 sêllo.

Esta tarifa annulla e substitue a Tarifa especial P n.º 13 de grande velocidade, de 1 de abril de 1904.

Lisboa, 23 d'abril de 1907.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.

Exp.º n.º 1.391

