

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario e Director

REDACTOR PRINCIPAL

L. DE MENDONÇA E COSTA J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

Composição e impressão  
Typographia do Commercio  
de LEIRIA, ABILIO & SARAIVA  
3, Trav. do Sacramento, ao Carmo, 7—LISBOA

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

TELEPHONE N.º 27  
Endereço telegraphico: Camiferro

O NOSSO BRINDE — Vidè artigo pagina 181

## ANNEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa especial N.º 14 p. v. do Sul e Sueste.

## SUMMARIO

	Páginas
PRESENTE E FUTURO, por J. Fernando de Sousa.....	177
A INDUSTRIA DAS CONSERVAS NO DISTRICTO DE LISBOA. por O. S.	178
PARTE OFFICIAL — Portarias de 15 e 29 de maio e 11 de junho do Mi-	
nisterio das Obras Publicas e decreto de 7 de junho .....	180
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	181
O NOSSO BRINDE .....	181
A PROPOSITO DO CINCOCENTENARIO—XIII .....	181
RAMAL DE ALDEIA GALLEGA .....	182
ASSEMBLEIA DA COMPANHIA REAL.....	182
RELATORIOS DE COMPANHIAS.....	183
PARTE FINANCEIRA—Carteira dos accionistas—Boletim Commercial e	
Financeiro Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Recei-	
tas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes .....	183 a 185
A ELECTRIFICAÇÃO DO CAMINHO DE FERRO DE NOVA YORK, NOVA	
HAVEN E HARTFORD.....	186
A TRACÇÃO ELECTRICÁ POR CORRENTES MONOPHASICAS.....	186
MACHINAS «DACTYLE».....	186
A CONFERENCIA DE BERNE.....	186
AS COSINHAS ECONOMICAS.....	187
TRACÇÃO ELECTRICÁ.....	187
LINHAS PORTUGUEZAS.....	187
LINHAS ESTRANGEIRAS.....	187
COMPANHIA REAL—Relatorio do conselho de administração.....	188
AVISOS DE SERVIÇO.....	189
ARREMATACOES.....	189
AGENDA DO VIAJANTE.....	190
HORARIO DOS COMBOIOS.....	191
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	192

## Presente e futuro

São manifestos e consideraveis os progressos realizados ha annos a esta parte pelos caminhos de ferro portuguezes. Estado e companhias tem-se empenhado á compita em desenvolver o trafego e melhorar o serviço. Uma rapida resenha do que se tem feito não será de todo inutil.

Tem-se robustecido a via. A Companhia Real, desejando acelerar a marcha dos comboios na sua linha principal, Lisboa a Porto, adoptou um carril de 40 kg. e 12 m. e actualmente assenta o carril de 45 kg. As linhas do Estado adoptaram o carril de 36 kg e 12 m., renovando-se por completo a via entre Barreiro e Beja e estão reforçando gradualmente a do Minho e Douro.

A tala cantoneira e o *tirefond* em substituição da escapula asseguraram em toda a parte uma fixação mais segura.

Na via reduzida adoptou o Estado o carril de 24,5 kg. e 12 m. com tala cantoneira, dando assim o exemplo da adopção de um typo de via mais robusta.

A introdução das agulhas elasticas Bochum aferrolhadas, dos aparelhos d'encravamento de diversos typos, desde a fechadura Bouré até as multiplas combinações do sistema Saxby, o aperfeiçoamento da signalização tem augmentado a segurança, indo na deanteira d'esse progresso, como é natural, a Companhia Real, exploradora da principal arteria do paiz.

A substituição das pontes que mal poderiam comportar o peso das grandes machinas modernas e o assen-

tamento gradual da segunda via na linha do Norte não devem ficar sem registo.

Tem-se melhorado as estações, dotando-as com numerosas obras complementares. As grandes distancias que primitivamente se julgavam acceitaveis entre estações consecutivas foram divididas. Só nas linhas do Sul e Sueste 12 estações ou apeadeiros novos foram assim estabelecidos, facultando ao trafego o acesso das linhas e multiplicando os pontos de cruzamento.

Não devemos esquecer a generalização da balastragem de pedra britada e a cobertura do balastro do saibro com a pedra para a supressão da poeira no troço da linha do sul em que mais se fazia sentir esse incommodo. A introdução da luz electrica e do acetylene tem melhorado sensivelmente a iluminação das principaes estações.

Os alargamentos das estações principaes e a construção d'estações de triagem, como Contumil, de pontes-caes e novos terraplenos para serviço fluvial nas estações do Barreiro, da Alfandega do Porto e Alcantara-mar são tambem progresso sensivel obtido á custa de consideravel sacrificio das administrações.

Nas linhas de via reduzida o emprego de curvas de pequeno raio veio facilitar consideravelmente a construção das linhas secundarias. O ensaio das curvas de 60 m. na linha da Regoa a Villa Real é um exemplo frizante. A experiencia mostra já a possibilidade da adopção d'essa via economica onde seja preciso, aconselhando porém a conservar os raios minimos entre os limites de 75 m. a 100 m., salvo casos muito excepçoes em que convenha descer aos 60 m.

No material circulante mais accentuados são os progressos. O esforço de tracção, a velocidade e o peso das locomotivas tem crescido. Quantos progressos realizados, como attesta o typo Compound de 3 eixos conjugados e *bogie* deanteiro,—hoje generalizado na linha de via larga—e a machina-tender Compound Mallet, que o Estado introduziu na via reduzida.

O augmento de potencia das machinas tem sido realizado, tornando-se ao mesmo tempo mais economica a tracção, não só pela dupla expansão como pelo emprego de carvão meúdo misturado com briquettes.

As carruagens offerecem hoje novos typos confortaveis em vehiculos de grandes dimensões com corredores, water-closet, inter-comunicação, freios de vacuo, melhor iluminação e nas do Minho e Douro signaes de alarme.

A carga util de vagoes de mercadorias tem tambem augmentado, sendo hoje grande o numero dos de 12 e 15 toneladas e tendo-se até ensaiado já o de 30 toneladas sobre dois *bogies*.

No serviço fluvial do Sul e Sueste a fragata navegando á vela cedeu o lugar á barcaça de coberta rolante, rebocada, e foi posto em serviço um vapor de spardeck e ré envidraçada, que offerece o desejavel conforto.

Melhorou o material e melhorou o serviço. Se se confrontarem os horarios actuaes com os de epochas pouco afastadas, notar-se-ha, principalmente nos da Companhia Real e do Estado, muito maior numero de comboios e accellerção notavel das marchas, mais ou menos, conforme as circumstancias de cada linha.

Os rapidos, o *Sud-Express* diario, representam consideravel melhoria do serviço. Ao mesmo tempo o desenvolvimento dos comboios *tramways* tem augmentado consideravelmente o trafego suburbano.

E' ainda para notar o serviço dos restaurantes nos rapidos da Companhia Real, no rapido Porto-Medina do Douro e nos comboios correios do Sul.

O serviço de mercadorias tem sido gradualmente acelerado, de modo que vão desaparecendo as consideráveis demoras que em occasião de affluencia de trafego se julgavam inevitáveis, especialmente nas linhas do Sul. A rotação dos vagons tem sido melhorada, dando logar a mais perfeito aproveitamento de material.

Não tem faltado reduções de tarifas a baratear os transportes.

A unificação das tarifas geraes da via larga de todas as linhas do paiz foi um primeiro passo dado no caminho da simplificação do nosso complicado sistema tarifario.

Não menos para apreciar foi a extensão das tarifas da via larga á via reduzida nas linhas do Estado.

A ligação entre o Norte e o Sul pela linha de Setil veio facilitar as relações entre as regiões extremas do paiz.

A situação do pessoal tem sido melhorada gradualmente, merecendo especial registo a criação da caixa de aposentações e soccorros dos caminhos de ferro do Estado.

Progresso notavel a registar tem sido tambem o das officinas dos caminhos de ferro, dotadas com machinismos aperfeiçoados e habilitadas a desempenhar cada vez mais cabalmente a sua missão.

E' muito o que se tem feito e por isso o progresso da exploração das nossas linhas não póde ser contestado, offerecendo ao viajante contraste innegavel com as vizinha Espanha.

Muito ha, porém, que fazer para que o serviço corresponda ás legitimas exigencias do publico.

Sob o ponto de vista de segurança é preciso generalizar o uso dos freios continuos e automaticos e dos signaes de alarme, acabando com a lamentavel excepção constituida pelo nosso paiz.

E' preciso continuar melhorando as carruagens, introduzindo nas da 3.<sup>a</sup> o water-closet e os corredores, ao menos para os comboios principaes e proseguindo na generalização dos typos aperfeiçoados ultimamente adoptados.

A iluminação dos comboios deixa ainda muito a desejar, embora se tenha melhorado o typo da lanterna para azeite. A' parte alguns vehiculos de luxo da *Compagnie des Wagons-lits* illuminados pela electricidade e as novas carruagens da Companhia Real com iluminação a gaz, o resto do material está bastante atrazado. Preciso se torna alargar o emprego d'este ultimo sistema.

O aquecimento das carruagens é outro problema e ja resolução se impõe, embora seja difficil exactamente por causa da relativa benignidade do clima. E' curto o periodo de temperatura baixa e por isso as administrações tem fugido ao encargo consideravel das despesas de instalação para aquecimento por tão pouco tempo. Apenas a Companhia Real faz nesse sentido alguma cousa, muito pouco, a não ser nas carruagens de luxo dos rapidos.

Agora vae o Minho e Douro aplicar aos seus correios e rapido internacional o aquecimento pelo vapor, sistema Heintz, despendendo cerca de 10:000\$000 réis com o ensaio, que ainda se não estende a todos os comboios em que o aquecimento se justificaria. Se os resultados forem, como é de esperar, satisfatorios, convirá que o sistema se aplique em maior escala.

Sob o ponto de vista das facilidades do trafego muito ha que fazer. Primeiro que tudo importa estabelecer maior unidade de methodos e comunidade de acção das diversas administrações, especialmente pelo que respeita á liquidação do trafego commum.

Importa ainda simplificar quanto possivel as tarifas, embora a sonhada unificação não seja possivel sem quebras de receitas ou agravamentos de taxas conforme os casos. O que é certo é que a enorme variedade dos preços e condições e o grande numero de tarifas de cada linha faz o desespero dos empregados e do publico, onstituindo um ramo dos conhecimentos humanos que

demanda quasi uma formatura, embora na realidade constitua o campo de actividade pratica de modestos empregados sob a sancção da rectificação de taxas.

Pelo que respeita aos passageiros ha que reformar a tarifação das bagagens e ter em conta o elevado custo das viagens, mórmente hoje que de Valença a Villa Real de Santo Antonio ha mais de 800 k. A tão grandes percursos como os que já temos, justifica-se plenamente a applicação de tarifas differenciaes de passageiros, introduzidas com certa audacia, de modo que a uma quebra momentanea de receitas corresponda o incremento do trafego, em breve compensador.

Bastante se tem feito nos ultimos annos para desenvolver a instrucção do pessoal, mas é muito mais ainda o que convém fazer para ter empregados bem habilitados.

A par d'estes e de outros melhoramentos da exploração urge dar vigoroso impulso á construcção de novas linhas complementares, cujo benefico influxo na economia do paiz é facil antever. Já expuz aqui as minhas ideias sobre o assunto, tornando-se desnecessarias repetições.

Basta que haja confiança nas forças productivas do paiz estimuladas pelas facilidades de communicacão e pelos incentivos e commodidades que o excursionismo encontra.

Junte-se á acção de fomento dos caminhos de ferro a da exploração racional dos portos de mar, especialmente dos de Lisboa e Leixões e a criteriosa orientação dos serviços fiscaes, para que os caminhos de ferro portugueses tenham deante de si o mais animador futuro.

J. Fernando de Souza.

## A industria das conservas no districto de Lisboa

Nos nossos estudos economicos sobre os productos da actividade do paiz e sobre a sua riqueza natural ou accrescentada com a parcella que lhe vem do trabalho dos seus habitantes, bastas vezes nos temos referido á industria das conservas, a qual, com ser nova, occupa já um logar proeminente pelo valor das mercadorias que exporta, pela somma de lucros que realiza e distribue, pela occupação e pelo salario que fornece ás populações.

Vimos assim, que depois da industria vinicola e da subericola, logo a seguir á industria mineira no seu ramo restricto da lavra dos minérios de cobre, vinha a interessante industria das conservas principalmente das conservas de peixe.

Esta industria, graças á iniciativa dos patrões, á pericia dos operarios, á excellencia das materias primas e á seriedade do commercio que lhe está adstricto, logrou um rapido desenvolvimento, uma expansão nos mercados que só pódem conseguir-se quando as marcas se accreditam e se tornam conhecidas, mercè da propaganda commercial ajudada pela perfeição do acondicionamento, pela elegancia do aspecto e pela optima qualidade do producto.

Industria complexa, que prende com tantas outras, a todas trouxe progressos, em todas incutiu beneficios. Deu origem a novas profissões e officios. Tem até sido causa de transformações e melhorias na preparação de alguns productos agricolas, como por exemplo os azeites, embora os progressos neste ramo estejam ainda pouco vulgarizados, graças ao paladar derrancado do portuguez que de pequeno se habituou ao azeite doirado cheio de acidez e de aromas especiaes, como o esquimau de pequeno se afez ao oleo de fôca que lhe parece delicioso.

Não são superfluos os estudos que se fizerem sobre este interessante capitulo da nossa frouxa actividade fabril.

Naquelles, a que acima alludimos, demos a cifra das nossas exportações em conservas, principalmente conservas de peixe e nestas quasi exclusivamente as de sardinha e de atum.

Offerece-nos agora um bello ensejo para accrescentar, a respeito d'esta interessante industria, algumas notas, por-

que as podemos extrair da erudita memoria apresentada pelo engenheiro Marrecas Ferreira (pae), na repartição do trabalho industrial, memoria que acaba de sair das officinas da Imprensa Nacional, para onde tinha entrado ha mais de um anno.

O engenheiro Marrecas, que allia ás qualidades profissionais d'um tecnico que se interessa pelo phenomenos sociaes, as de um escriptor primoroso, com um estilo brilhante e uma penna, aparada, apresenta neste relatório uma larga copia de informações que não devem ficar apenas nas paginas d'uma memoria oficialmente composta, mas convém espalhar em jornaes de vulgarização.

A este fim nos propomos depois de prestarmos aqui a nossa homenagem ao illustre professor, que tão desinteressadamente está provando o que póde fazer a boa vontade d'um funcionario no desempenho da difficil commissão de serviço que lhe distribuíram, sem compensação ou incitamentos.

\*

Sabendo-se que a industria de conserva trabalha principalmente com peixe logo se conclue que a distribuição das fabricas seja tal que predominem na costa. Assim é que das fabricas de conserva de peixe se encontram no districto de Lishoa, tres em Cezimbra e trinta e uma em Setubal.

Para se avaliar da sua importancia bastará saber que empregam 123 operarios varões as fabricas de Cezimbra, 1.189 as de Setubal e mais uma população variavel de mulheres, cuja somma póde chegar a 1.760 quando ha peixe em abundancia e é necessario amanhã-lo logo ou prepará-lo para se não alterar ou perder.

Nestas fabricas os soldados entram com a cifra de 772 operarios, sendo 16 aprendizes,

Se se acrescentar a estes numeros os que representam a industria das conservas de peixe no Algarve, na Figueira, em Aveiro, em Espinho, e os que se referem ás conservas de fructas, legumes, hortaliças, carnes, aves e caça em Elvas, em Lisboa, etc., reconhece-se que a conservaria representa um factor de relevo valioso na equação do trabalho nacional.

As fabricas de Cezimbra possuem 4 machinas a vapor e 3 motores de explosão com 78 cavallos-vapor de potencia na totalidade; nas fabricas de Setubal ha 21 de geradores de vapor que alimentam as machinas e fornecem calor ás caldeiras e estufas. Pelo exame do quadro organizado com os numeros colhidos nas estatísticas das alfandegas desde 1889 a 1904, evidencia-se o rapido movimento que tem tido a exportação das conservas de sardinha.

Em 1880 exportavam-se de Lisboa e Setubal 3.091.856 kilogrammas, no valor accusado de 369:429\$000 rs., sendo a exportação total no reino de 4.718.602 kg. e o valor 564:594\$000 rs.

D'então para cá estes numeros subiram sempre, com ligeiras hesitações sobre os numeros precedentes, mas numa tendencia decisiva para a alta, elevando-se em 1904 aos seguintes:

Conservas de sardinha exportadas de Lisboa e Setubal 9.680.101 kg. no valor de 872.685\$000 réis, exportação em todo o paiz 14.707.564 kg. no valor de 1.343:495\$000 réis.

A estas importancias temos, para se calcular o valor da producção, de acrescentar as que representam o consumo interno, o qual é grande já e tem tendencia para se alargar ainda.

E' então esta industria merecedora da maior attenção e desvelo como fonte de propriedade e campo de trabalho das nossas povoações á beira mar.

Poder-se-hia recear que a pesca da sardinha houvesse de afrouxar, á falta d'este precioso peixe, como tem succedido nas costas francezas, que a miseria actualmente despovoa.

A tal respeito nos tranquiliza o sr. engenheiro Marrecas Ferreira, dizendo:

«Quanto á pesca, não temos felizmente a mencionar uma carencia assustadora, como a que vae perseguindo a população piscatoria e a industria de conservas nos litoraes francezes; podemos afoitamente dizer que abunda ainda em toda a parte, apezar de se ter observado que em Lisboa falta durante muitos dias o peixe».

E mais adiante «A situação geographica que possuímos permite-nos o aproveitar não só a pesca do nosso mar, como a dos alheios, o ponto está na rapidez do transporte. Não dispomos de uma vastidão de planalto continental como as nações que teem no mar do norte inexaurível manancial, mas a fauna maritima acha-se na nossa zona muito e bem representada; demais, as duas especies emigrantes costeiras: alum e sardinha, que a natureza não quiz que vivessem adstrictas a pequena area, vieram dar-nos sobre o mar um grande monopolio natural, como em terra já possuímos outros: o da cortiça, por exemplo».

A sardinha, o carapau, o biqueirão ou anchova, o alum, a sarda, a cavala, são especies pelagicas, nomadas, errantes no alto mar, vivendo em cardumes.

Todas ellas nos visitam e percorrem a estreita faixa da costa, pouco profundamente mergulhada, onde os nossos pescadores lançam as suas armações e cercos, sem necessidade da isca ou *rogue* a que teem de recorrer os pescadores francezes.

Esta visita feita em obediencia a leis pouco conhecidas mas em que a temperatura da agua exerce grande influencia, nem tem por causa a necessidade da desova, pois que esta se faz no mar ficando os ovos fluctuantes, nem as necessidades da alimentação, em que predomina o *plankton* de oceano, esse inexgotavel festim azotado, o maná de algumas especies.

E' interessante o conhecimento da série de operações commerciaes e industriaes que se realizam sobre a sardinha, desde a sua pesca á sua expedição em pequenas e elegantes caixas de lata.

Recolhido o peixe segue-se a sua venda em leilão, em *lotas* de preços descendentes.

Entra na fabrica em canastras ou carros, ou vem em barcos dentro de *moiras* ou vasilhas de salmoira, para enrijar. Escolhe-se e separa-se o peixe muido. Passa para as mesas onde se amanha, descabeçando, estripando ou excorchando e salgando. Não se escama por ser inutil esta operação.

Segue-se o *engrelhamento*, com uma prévia lavagem. As *grelhas* são taboleiros d'arame onde se acamam as sardinhas metodicamente.

Quando as grelhas e tão cheias, juntam-se num *carro* onde continua o peixe a escorrer e onde se transportam, sobre carris de ferro assentes no pavimento da officina.

Segue-se a *seccagem* natural e depois a *cozedura* feita a vapor, numa estufa de ferro em que entram os carros, ou a *fritura* num tanque que tem agua na parte inferior, aquecida por uns tubos onde circulam o vapor, e na parte superior azeite onde se mergulham completamente as grelhas.

Extraída d'ahi, passa para *grelheiros* ou grades de madeira onde larga o oleo ou humidade, e depois para as caixas de lata — *entatagem*. Os residuos, barbatanas, cauda, toutho, juntam-se em celhas, e vão constituir adubos agricolas.

Quando as caixas de lata estão cheias, collocam-se no *pio* ou *lino*, caixa forrada de folha onde entra o azeite que as vae enchendo, expulsando o ar que sae em bolhas na superficie. Resta *fechar* as caixas, *soldando* as tampas.

Este trabalho póde fazer-se á mão ou á machina. Mais perfeita e barata, a soldagem á machina não se tem vulgarizado pela opposição que lhe fazem os operarios soldados. Cezimbra apezar d'isto já executa a soldagem á machina; mas Setubal continua com soldagem manual empregando todavia os ferros de soldar a gaz.

As caixas que antigamente eram feitas com soldaduras do fundo para a orla, na tira da orla e d'esta para o tampo, estão a executar-se por *embutimento* dispensando-se soldaduras, e, quando se tornam necessarias as ligações de chapas, fazem-se por debruns duplos ficando de vedação ermetica.

Soldadas as caixas vão a esterelizar numa caldeira com agua, que se aquece a mais de cem graus.

Extraem-se depois, enxugam-se, limpam-se com seradura e acondicionam-se em caixotes.

A folha da lata com que se fabricam as caixas é importada do estrangeiro, como se importam as barretas da solda e o arame com que se fazem as grelhas ou as chaves de abrir as caixas.

Uma industria annexa a considerar é a da estampa-gem lithographica das folhas de lata, que se executa entre nós em varias officinas, e com grande perfeição e bom gosto que nada deixa a receiar do confronto com o que a industria estrangeira produz.

As chaves e grelhas tambem se fabricam no paiz.

Para a folha da lata e para o azeite importado gozam as fabricas do beneficio do *drawback*.

Pena é que a producção do azeite nacional e a perfeição technologica nesta producção não correspondam ás necessidades e aos progressos da industria das conservas, o que nos obriga a importar do estrangeiro este precioso oleo.

Ficam condensadas neste rapido schema as notas relativas a um importante ramo da actividade nacional, que abraça num intimo vinculo, a industria agricola pelo azeite que consomme, a industria das marinhas pelo sal de que carece, a industria da pesca pela materia-prima essencial em que labora, a industria da lithographia por via das caixas de lata em que envazilha o producto, Grande industria que integra um grande numero de industrias pequenas, artes e officios, dá pão a numerosissimas familias proletarias e traz para o paiz parcelas de ouro com que temos de comprar tanto producto alheio.

No trabalho valioso do engenheiro Marrecas, encontrarão os leitores noticia mais desenvolvida.

O. S.

## PARTE OFFICIAL

### Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

#### Direcção Geral de Obras Publicas e Minas Repartição de Obras Publicas

Sua Majestade El-Rei, attendendo ao que lhe representou Joaquim Lopes do Rosario, concessionario da linha ferrea americana nos troços: da estrada districtal n.º 196, S. Bartolomeu de Messines por Loulé a S. João da Venda e a Tavira, comprehendido entre Loulé e S. Braz de Alportel, e da estrada real n.º 47, Beja a Faro, comprehendido entre S. Braz, de Alportel e Faro: ha por bem determinar que o prazo para a apresentação dos respectivos estudos, que termina em 16 do corrente, seja prorogado por mais sessenta dias, terminando assim impreterivelmente em 15 de julho proximo, pois não lhe será concedida mais nenhuma prorogação.

Paço, em 15 de maio de 1907.—José Malheiro Reymano.

#### Repartição dos Caminhos de ferro

Achando-se satisfeitas as prescripções do decreto de 6 de outubro de 1898: hei por bem determinar que seja adicionada ao plano das vias ferreas ao sul do Tejo, approved por decreto de 27 de novembro de 1902, um ramal de via larga da estação de Montemor-o-Novo á villa do mesmo nome.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 29 de maio de 1907.—José Malheiro Reymano.

### Caminhos de Ferro do Estado

#### Conselho de Administração

Propondo o Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado que para execução dos trabalhos de construcção da estrada de acesso á estação de Villa Pouca de Aguiar projectada entre esta estação e a estrada real n.º 32, seja declarada a urgencia da expropriação, por utilidade publica, de uma parcela de terreno pertencente a D. Anna Joaquina Fernandes de Almeida, situada no sitio denominado Cortinha, freguezia de S. Salvador, concelho de Villa Pouca de Aguiar, districto de Villa Real, com a superficie de 256<sup>m</sup>,50, confrontando ao nascente com o mercado publico, ao poente com Domingos da Silva, ao norte com a estrada real n.º 32, com Eduardo Augusto Rodrigues Gomes, Antonio de Carvalho, Luis Carneiro, Maria da Conceição, Marcelino do Carmo, José Manoel Taveira, Rosalino Fernandes e Alfredo Ennes Correia, e ao Sul com José Cavés;

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições do artigo 2.º da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

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

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar Paço, em 29 de maio de 1907.—REI — José Malheiro Reymano.

### Presidencia do Conselho de Ministros

Senhor.—Bem cabidas são todas as providencias, rasgadas ou modestas, que sem comprometter a economia da Fazenda Publica contribuam para o desenvolvimento da riqueza nacional pela acção de fomento da viação accelerada.

A 10 kilometros da estação de Pinhal Novo encontra-se a importante e laboriosa povoação de Aldeia Gallega, á qual se deve a maior parte do movimento d'aquella estação, que em 1905 foi aproveitada por 43.340 passageiros e 12.433 toneladas de mercadorias em grande e pequena velocidade.

São ali recebidos perto de 30.000 porcos com destino á florescente industria da chacina em Aldeia Gallega, causando o seu transporte pela estrada ordinaria consideravel prejuizo pela perda de peso que a marcha determina no gado suino gordo.

São quotidianas e valiosas as relações com Setubal.

A região entre Poceirão e Vendas Novas está sendo colonizada por agricultores d'aquella villa. Para o norte do paiz ha um tráfego importante, que aproveitaria o caminho de ferro pela via de Setil, com vantagem para as linhas do Estado, se, em vez de vir a Santa Apollonia, fosse directamente carregado em vagon em Aldeia Gallega.

As romarias da Atalaia determinam enorme movimento de passageiros, que hoje pouco utiliza o caminho de ferro.

Um ramal que se construa entre aquella villa e a estação de Pinhal Novo terá, pois, consideravel trafego. Acresce a circumstancia de ser facilima a construcção por não haver accidentes de terreno que vencer, sendo, pois, quasi nullas as terraplenagens e obras de arte.

O custo do ramal quasi se reduz ás expropriações, aliás pouco despendiosas, á superstructura e ás estações, sendo, pois, calculado com segurança em 83:000\$000 réis, incluindo os juros no curto periodo da construcção.

A despesa de exploração será tambem pequena por não haver rampas a vencer, tendo sobeja compensação no augmento do rendimento que na linha do Sul determinará o affluxo do trafego do ramal.

Para que o rendimento bruto d'este occorresse aos encargos do capital, bastaria que attingisse 500\$000 a 600\$000 réis por kilometro, quantia muito inferior á que os dados estatisticos fazem prevêr. Com effeito, suppondo um movimento de 40.000 passageiros, 10.000 toneladas de mercadorias e 30.000 porcos, inferior ao que é de esperar, com as taxas médias de 10 réis, 30 réis e 10 réis, o rendimento kilometrico será:

Passageiros 40 000 × 10.....	400\$000
Mercadorias 10.000 × 30.....	300\$000
Porcos 30.000 × 10 ... ..	300\$000
	<u>1:000\$000</u>

A requerimento da Camara Municipal de Aldeia Gallega correu o inquerito administrativo para a classificção do ramal nos termos do decreto de 6 de outubro de 1898, tendo sido adicionado ao plano da réde complementar ao sul do Tejo por decreto de 4 de abril ultimo.

A sua construcção pelo Estado justifica-se plenamente, não se devendo porém aproveitar os recursos facultados pela lei de 14 de julho de 1899, por não convir desviá-los de outras linhas cuja construcção está autorizada por lei e para a qual são ainda insufficientes.

A Camara Municipal de Aldeia Gallega, escudada com o voto dos seus quarenta maiores contribuintes, tão convencida está da importancia do ramal que se prontificou a contrair um emprestimo da quantia necessaria para a sua construcção, entregando-o ao Estado e consignando a receita do imposto sobre o vinho, que está livre e representa em média 3:700\$000 réis annuaes, para o caso absolutamente improvavel de ser inferior o rendimento do ramal ao juro e amortização do emprestimo. No periodo de amortização e para tornar o trafego o mais rendoso possivel, justificam-se e são bem accites taxas de transporte superiores ás das tarifas geraes.

Em taes condições basta que uma providencia especial autorize a camara municipal a contrair o emprestimo, ficando a respectiva importancia á disposição da Administração dos Caminhos de ferro do Estado, para effectuar a construcção.

Convém ainda deixar previsto o prolongamento do ramal até Alcochete, em vista da curta extensão d'esse prolongamento, que mal attinge 4 kilometros, da facilidade da sua construcção e do valor do trafego que pôde ser assim obtido.

E' dispensavel mais larga justificação d'essa util e modesta providencia que nenhum sacrificio exige do Thesouro e representa um importante melhoramento, pelo que temos a honra de a propor a Vossa Majestade.

Paço, em 7 de junho de 1907.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco — Antonio José Teixeira de Abreu — Fernando Augusto Miranda Martins de Carvalho — Antonio Carlos Coelho de Vasconcellos Porto — Ayres de Ornellas de Vasconcellos — Luciano Affonso da Silva Monteiro — José Malheiro Reymão.*

Atendendo ao que me representaram o Conselheiro de Estado Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino, e os Ministros e Secretarios de Estado das outras Repartições, hei por bem decretar, para ter força de lei, o seguinte:

Artigo. 1.º E' autorizada a Camara Municipal de Aldeia Gallega a contrair um emprestimo de 83:000:090 réis, com applicação á construcção de um ramal de caminho de ferro de via larga entre a estação do Pinhal Novo e a villa de Aldeia Gallega.

Art. 2.º O emprestimo, amortizavel no prazo maximo de trinta annos, será contratado em conta corrente com a Caixa Geral de Depositos, para ficar á ordem do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, não devendo a respectiva annuidade exceder o limite de 7 1/2 per cento e com a faculdade de antecipação de amortização.

Art. 3.º Logo que se contrate o emprestimo, a Administração dos Caminhos de ferro do Estado procederá á construcção de um ramal economico de via larga da linha do Sul, que partindo da estação de Pinhal Novo vá terminar em Aldeia Gallega, em condições de poder de futuro ser prolongado até Alcochete, o qual será explorado pela mesma administração e ficará fazendo parte para todos os effeitos, das linhas do Sul e Sueste. A mesma administração irá levantando as quantias necessarias para o pagamento da construcção.

Do producto do emprestimo será pago o juro durante a construcção.

Art. 4.º Logo que o ramal entre em exploração, a receita bruta total do mesmo, incluindo os impostos de transito e sellos, será entregue semestralmente na Caixa Geral de Depositos para pagamento do juro e amortização do emprestimo.

Art. 5.º No caso de ser a receita, fixada nos termos do artigo anterior, inferior á annuidade necessaria para juro e amortização do emprestimo, a Camara Municipal de Aldeia Gallega entrará na Caixa Geral de Depositos com a quantia que faltar para a perfazer, consignando para esse effeito, como caução, a receita proveniente do imposto municipal sobre o vinho.

Art. 6.º Enquanto não estiver amortizado o emprestimo, as taxas especiaes estabelecidas para o percurso de passageiros e mercadorias no ramal poderão ser superiores ás da tarifa geral das linhas do Estado e fixadas por fórma que tornem a exploração do ramal o mais productiva possivel sem prejuizo do desenvolvimento do trafego.

Art. 7.º Fica o Governo autorizado a prolongar o ramal de Aldeia Gallega até Alcochete, nos termos das leis de 14 de julho de 1899 e 1 de julho de 1903, logo que o rendimento bruto do ramal exceder em 2:400:000 réis o encargo do juro e amortização do emprestimo, nos termos do presente decreto.

Art. 8.º Fica revogada a legislação em contrario.

O Conselheiro de Estado Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino, e os Ministros e Secretarios de Estado das outras Repartições, assim o tenham entendido e façam executar Paço, em 7 de junho de 1907.—*REI.—João Ferreira Franco Pinto Castello Branco, Antonio José Teixeira de Abreu, Fernando Augusto Miranda Martins de Carvalho, Antonio Carlos Coelho de Vasconcellos Porto, Ayres de Ornellas de Vasconcellos, Luciano Affonso da Silva Monteiro, José Malheiro Reymão.*

## Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas

### Editos

Faz-se publico, nos termos e para os effeitos do artigo 14.º do regulamento das concessões, estabelecimento e exploração das industrias electricas, approvado por decreto de 28 de fevereiro de 1903, que estará patente nesta Inspecção Geral, até as quatro horas da tarde de 28 do corrente, o projecto, apresentado pela Companhia Carris de ferro de Lisboa, para applicação ne motores electricos ao elevador de Santa Justa.

Todas as reclamações contra a approvação d'este projecto deverão ser presentes a esta Inspecção Geral no citado prazo.

Lisboa, 11 de junho de 1907.—O Engenheiro Inspector Geral, *Paulo Benjamin Cabral.*

## TARIFAS DE TRANSPORTE

*Especial n.º 14, p. v. (4 de g. v.) do Sul e Sueste.*— Destina-se esta tarifa a regulamentar os transportes de volumes de pouco peso; das massas indivisiveis de 3.000 a 10.000 kilogrammas dos volumes cuja fórma ou dimensões exijam o emprego de mais d'um vagon e dos vehiculos sobre rodas e embarcações, e em qualquer d'estes quatro capitulos, em que a tarifa se divide, modifica as disposições da tarifa geral tornando-as mais beneficinas para o publico.

Desnecessario é estar a fazer comparações ou a crear hypotheses, porque a applicação da nova tarifa a todas é applicavel, d'uma fórma geral.

## O NOSSO BRINDE

Sem prévio aviso ou promessa aos nossos assignantes, sem que ao principiari o anno o annunciássemos será em breve distribuido o brinde que lhes destinamos este anno.

E' elle uma primorosa carta da rede dos caminhos de ferro de Paris-Orleans, isto é, uma das que mais estão em relações com o nosso paiz, porque por ella transitam todos que vão de Portugal á capital franceza. Como complemento d'essa rede designa o mappa toda a rede do Estado francez, e algumas linhas d'outras companbias em relação com aquella, como as que ligam com Vichy e d'este ponto a Paris, as de Bordeus a Toulouse, etc.

Completem os detalhes d'esta carta os planos dos arredores de Paris e das ligações das differentes redes em Angers, Bordeus, Limoges, Nantes, Orleans e Tours.

O mappa é a tres côres medindo 72 x 66 centimetros e constituindo não só um bello ornamento para escritorio como um excellente elemento para estudo d'uma viagem em França; elemento claro, exacto, seguro, porque a edição é a *Official da companhia de Orleans*, e á amabilidade do serviço de exploração d'ella, devemos ter-nos facilitado adquirir exemplares da sua bella carta em condições de preço que nos permitem offerecê-la gratuitamente aos nossos leitores.

Para elles especialmente a mandamos vir, pelo que a carta não se venderá avulso.

## A proposito do Cincoentenario

### Synopse dos Directores da linha Este e Norte

XIII

(Continuação)

Por habito e necessidade de dar seguimento pelos comboios ordinarios aos transportes de serviço de construcção era sempre o chefe do serviço do Movimento quem desde o romper da manhã dirigia a composição dos comboios e dava ao pessoal as ordens e instrucções necessarias para a boa execução do serviço.

Por uma manhã em que no desempenho do seu cargo aquelle funcionario se achava na estação de Santa Apollonia preparando a partida do primeiro comboio, appareceu ali de subito, o engenheiro em chefe João Evangelista, livido e de aspecto anormalmente emocionado.

Recolhes agora de vigilia nocturna? Vens saber se ha novidade? Descansa que nada ha que possa inquietar-te. Vae dormir um pouco e deixa-me concluir o que me resta fazer.

Assim se lhe dirigia jovialmente o chefe do Movimento ao que João Evangelista tristemente retorquiu:

Dizes que nada ha que possa inquietar-me? Pois sabe que soffro neste momento o maior desgosto que pôde affectar um engenheiro.

O chefe do Movimento surpreendido por tão inesperada resposta e, attribuindo-a a má impressão de pezadello que sobresaltasse o seu amigo fazendo-o despertar assim impressionado, ainda insistiu em não tomar a sério a preocupação que transtornava as feições de João Evangelista, de ordinario alegres e naquelle momento notavelmente funebres.

Sonhaste catastrophes e tomaste a sério o pezadello! Socega e vae dormir!...

Não é sonho, é triste realidade como vês do telegramma que acabo de receber.

E ao apresentar o telegramma, dos olhos rebentaram-lhe duas lagrimas que, escorregando-lhes pelas faces tiraram de duvida e vieram dolorosamente impressionar o amigo e o camarada.

O telegramma do engenheiro chefe de secção apenas dizia:

«Fatal acontecimento. Ponte Torre Vargens desabou. Mortes a lamentar».

Coube a vez de empallidecer e desanimar o que assim de subito foi surpreendido, não só no golpe verdadeiramente doloroso soffrido pelo amigo e companheiro, mas ainda agravado pelo fatal successo, que affectava a empresa arrastando com seus effeitos as vidas dos que nella collaboravam.

Desejando incutir coragem no animo do amigo torturado, não se animava a pedir detalhes sobre a causa a que poderia attribuir-se o sinistro e apenas perguntou o que poderia d'elle exigir em occasião tão afflictiva.

Preciso ir quanto antes ao local do sinistro. Prepara-me um comboio dirigido por machinista habil que a grande velocidade me leve a vêr o que é e o que ha a fazer.

Rapidamente foi mandada engatar uma carruagem e um fourgon á machina-piloto e nomeado o chefe dos machinistas para sem perda de tempo, conduzir o sr. engenheiro-chefe até Abrantes, onde terminava a gerencia do serviço d'exploração e d'ahi seguir até onde lhe fosse ordenado pelo engenheiro-chefe da construcção.

Instantaneamente preparado o comboio seguiu em andamento rapido para o seu destino.

Não se havia passado muito tempo depois da partida do comboio especial e do ordinario á hora regulamentar, quando, na estação de Santa Apolonia, appareceu o engenheiro director da empresa D. Eusebio Page acompanhado do engenheiro chefe do material e tracção Alfred Ghebard e mais outros engenheiros da Direcção.

O engenheiro director ao ouvir o que o chefe do movimento havia passado com João Evangelista foi acometido da impressão, de que chegando elle só ao local do sinistro, não perdesse o animo que já levava abalado, mas que se agravaria em presença dos funestos resultados que era de esperar fossem consequencia e sob esta impressão attentasse contra a existencia.

Deliberou-se sustar o comboio em que ia João Evangelista em Abrantes, esperando ali outro em que resolveu seguir o engenheiro director e mais pessoal superior para que todos juntos se dirigissem ao local do sinistro.

Dada ordem ao chefe da estação d'Abrantes que a esse tempo era felizmente Luiz Salazar d'Eça, empregado dos mais antigos e geralmente estimado por suas qualidades e competencia e que por isso dirigiu conjunctamente o serviço d'exploração na secção á quem de Abrantes e o da construcção além d'aquella localidade, para que *terminantemente* não permittisse o seguimento do comboio especial além da linha em exploração, teve esse funcionario que oppôr tenaz resistencia, á exigencia do engenheiro da construcção, para não permittir o seguimento do comboio enquanto alli não chegasse o que transportava o engenheiro director.

Chegado este a Abrantes e reunido ali com João Evangelista seguiram até a ponte desmoronada pouco além da estação de Ponte de Sór.

O aspecto do local depois do sinistro era para inspirar o mais vivo terror.

Um montão de destroços de madeira e ferro provenientes de duas locomotivas, vinte vagons e um fourgon que formavam um comboio de transporte de carris para assentamento da via, com um horrivel recheio de corpos humanos dilacerados, muitos dos quaes ainda vivos

estrugiam os ares com gritos de dôr que causavam arrepios a quem os ouvia, entre os quaes um infeliz atravessado pelo tronco por um carril que formando esqueleto entre dois vagons carregados, não permittia tirer d'aquella horrivel situação o desgraçado para quem a morte era o unico alivio; corpos de cadaveres jaziam no leito do rio, feridos da maxima gravidade, entalados entre os escombros...

Um verdadeiro quadro de atroz soffrimento oprimia o coração com a mais cruciante dôr a que não podia eximir-se o menos sensivel ente humano que presenciasse tão horrorosas scenas...

Era o primeiro comboio de serviço que em dupla tracção transportava um carregamento de carris; era aproveitado pelo pessoal operario homens e mulheres, que se empregavam no movimento de terras e assentamento de via; para mais breve chegarem ao local do trabalho arrumavam-se sobre os carris e que á passagem da ponte quando a primeira machina tinha já transposto o pegão rebentou á passagem da segunda a chapa do fecho de um dos cylindros ocasionando o desmoronamento de todo o taboleiro e vigas, attraíndo a segunda machina a si, e seguindo ambas, foram precipitadas no leito do rio, seguindo-se-lhes todos os vagons que na queda despejavam os carris e pessoas numa completa mistura de carne humana, madeira e ferro.

Um verdadeiro horror que apesar da grande distancia do tempo em que succedeu, não pôde sem grande oppressão do coração ser recordado por quem o presenciou.

## Ramal de Aldeia Gallega

Foi promulgado um decreto, que publicamos na secção official, auctorizando a Camara de Aldeia Gallega a contrair na Caixa Geral de Depositos um emprestimo de 83:000\$000 réis para a construcção do ramal que ligará aquella importante villa com a estação do Pinhal Novo.

E' um excellento acto de administração que não traz encargo ao thesouro nem áquelle municipio e que vae facultar o aproveitamento e desenvolvimente de um trafego importante, como já na *Gazeta* foi demonstrado.

Estava para ser apresentada uma proposta de lei pelo sr. Fernando de Sousa, então deputado pelo circulo de Setubal, quando a Camara foi dissolvida. Quando ia agora ser apresentada essa mesma proposta pelo sr. Conde de Paçô-Vieira, e assignada tambem pelos srs. Gomes Netto, Posser de Andrade e conselheiro Moreira Junior, foi encerrado o parlamento. Por isso a camara municipal solicitou e obteve a publicação do decreto.

Vae ser rapidamente elaborado o projecto que não offerece difficuldades, podendo ser o ramal aberto á exploração na proxima primavera.

## Assembleia da Companhia Real

Reuniu, como estava annunciada, no dia 12 esta assembleia geral, estando presentes 88 accionistas, representando 39.712 acções.

Presidiu o sr. dr. Victor dos Santos, sendo secretario o sr. Avellar Machado e escrutinadores os srs. Alfredo d'Oliveira Pires e Antonio Teixeira Ribeiro. Assistiu o commissario régio sr. Tavares Festas.

Procedeu-se, na primeira parte da ordem do dia, á discussão do relatorio, contas e parecer do conselho fiscal, usando da palavra os srs. conde de Burnay, Victorino Vaz, Simões d'Almeida, conde de Paçô Vieira, drs. Gabriel de Freitas e Reis Torgal, não tanto sobre o relatorio como sobre a proposta apresentada na assembleia do anno passado pelo sr. conde de Burnay, respeitante a diversas modificações de orientação administrativa pelas quaes, segundo o proponente, se chegaria a melhorar a exploração, remunerar melhor o pessoal menor, integralizar o pagamento do coupon das obrigações de 2.º grau e ainda dar dividendo ás acções.

A este respeito as opiniões são diversas, sendo a do

conselho de administração expressa num parecer que foi distribuído e não chegou a ser discutido por falta de tempo, ficando para uma assembleia futura.

Neste sentido foi approvada uma proposta do sr. conde e outra do sr. engenheiro Avellar Machado.

Por fim foram votadas e approvadas as conclusões do conselho fiscal, sendo estas: um voto de sentimento pela morte do sr. Henrique Daenhardt, que foi dado por aclamação; um voto de louvor ao sr. Leproux, director geral, e a todo o pessoal da companhia; para que seja distribuído ás obrigações do 2.º grau, 12,50 fr. ás de 3 %, 16,66 ás de 4 % e 18,75 ás de 4 1/2 %, e 5 frs. como juro complementar ás do 1.º grau da Beira Beixa; que aos corpos gerentes, commissario régio e seu adjunto sejam mantidos os mesmos vencimentos do anno anterior.

Procedendo-se ás eleições saíram reeleitos, por 694 votos, de 73 accionistas, para o conselho de administração os srs. Manoel Paes de Villasboas e conde do Carfaxo, e para o conselho fiscal os srs. Antonio Centeno e conde de Verride.

## Relatorios de Companhias

*Compañia Madrid-Zaragoza-Alicante* — Recebemos o relatório da gerencia d'esta Companhia respeitante ao anno findo.

Por elle se vê que a extensão das linhas exploradas é de 3.650 kilometros, não contando os 33 do ramal de Liñares, nem os 15 do ramal do Cerro del Hierro.

A receita do movimento foi 108.611.286 pesetas, mais 5.070.227 do que em 1905. A despesa foi de 47.251.157 pesetas, mais 2.203.110 do que no anno anterior.

A receita liquida foi 12.460.322 pesetas ou mais 4.257.287 do que em 1905.

O producto kilometrico obtido no conjuncto da rede foi 29.756 pesetas.

Agradecemos o exemplar que nos enviaram.

*Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.* — D'esta companhia franceza recebemos o relatório da gerencia referente a 1906.

A extensão das linhas exploradas foi de 5.857 kilometros. A receita, deduzidos os impostos, foi de 208.598.000 francos, tendo havido sobre a receita de 1905 um excedente de 10.128.000 francos.

As despesas elevaram-se a 119.059.048 francos. Só com a renovação de material circulante foram despendidos 850.458 francos; para reparações de material e reserva para incendios foram despendidos 236.382 francos.

A receita liquida foi approximadamente noventa milhões de francos.

O dividendo distribuído foi de 38 francos por acção, livres d'imposto.

Os accionistas reconhecendo e fazendo justiça á sabia administração que dirigiu os interesses da Companhia, resolveram reeleger todos os seus membros.

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DE ACCIONISTAS

#### Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro

Nos termos do artigo 13.º dos estatutos, se faz publico que no sorteio das obrigações série «Bragança», a que se procedeu hoje, saíram sorteadas as de n.º 41.176 a 41.180 e 42.281 a 42.285.

O pagamento dos juros e amortização d'esta série, relativo ao 1.º semestre de 1907, começará no dia 1 de julho proximo futuro, em Lisboa, na sede da Companhia, rua de S Nicolau n.º 88, das 11 horas da manhã ás 2 horas da tarde, e no Porto na casa bancaria Pinto da Fonseca & Irmão e no Banco Alliança.

#### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

##### Amortização de obrigações do 1.º semestre de 1907

Lista numerica das obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 1.º grau, que saíram sorteadas na sessão publica realizada nesta data, para amortização correspondente ao 1.º de julho de 1907:

2 titulos de 450.000 réis, ou 2.000 marcos: N.º 590 e 1.063;  
10 titulos de 90.000 réis, ou 400 marcos: N.º 1.570, 5.090, 5.365, 5.460, 7.030, 8.988, 10.049, 10.288, 10.635 e 10.708.

##### Obrigações privilegiadas de 1.º grau

O coupon, ouro, do 1.º semestre de 1907 das obrigações privilegiadas do 1.º grau, será pago aos srs. obrigacionistas a datar do 1.º de julho de 1907 inclusivé, nos termos seguintes:

— pela apresentação do coupon n.º 27 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon frs. 7,08 liquidados de impostos em França;

— pela apresentação do coupon n.º 27 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 4 % recebendo por cada coupon frs. 9,47 liquidados de impostos em França;

— pela apresentação do coupon n.º 24 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % primeira série 1886 (Beira Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 % recebendo por cada coupon 6 marcos;

— pela apresentação do coupon n.º 23 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % (segunda e terceira série) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo typo, e recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1 de julho de 1907 inclusivé, em Lisboa na sede da Companhia, todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 2 da tarde, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez em virtude do disposto no art. 5.º da lei de 29 de julho de 1899, publicada no Diario do Governo n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

O pagamento em França, Inglaterra, Allemanha e Belgica será realizado nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia Real, de accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

##### Obrigações do 2.º grau

Tendo sido approvadas em sessão de 12 de junho pela assembleia geral dos srs. accionistas d'esta companhia as contas da gerencia da mesma companhia e a distribuição do remanescente da exploração do exercicio de 1906 pelas obrigações privilegiadas do 2.º grau e parte do juro complementar ás obrigações de 3 % de 1.º grau da Beira Baixa, conforme a alinea f) do artigo 61.º dos nossos estatutos:

O conselho de administração da mesma companhia tem a honra de prevenir os srs. portadores das ditas obrigações privilegiadas de 2.º grau de juro variavel até 3 %, 4 % e 4 1/2 % e das antigas obrigações de 4 1/2 % 1.ª série 1886 «Beira Baixa» devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau, que a datar de 1 de julho proximo futuro, lhe será pago o coupon nos termos seguintes:

— pela apresentação do coupon n.º 7 da nova folha d'elles, annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de 2.º grau, de juro variavel até 3 % recebendo por cada coupon 11 francos e 78 centesimos liquidados de 72 centesimos d'impostos em França;

— pela apresentação do coupon n.º 7 da nova folha d'elles, annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de 2.º grau, de juro variavel até 4 %, recebendo por cada coupon 15 francos e 78 centesimos liquidados de 88 centesimos d'impostos em França;

— pela apresentação do coupon n.º 7 da nova folha d'elles, annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de 2.º grau, de juro variavel até 4 1/2 %, recebendo por cada coupon 15 marcos.

— pela apresentação do coupon n.º 2 da nova folha de coupons especiaes annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % 1.ª série 1886 (Beira Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau, recebendo por cada coupon 4 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados, desde 1 de julho de 1907, em Lisboa, na sede da companhia, todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 2 da tarde, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude do disposto no artigo 5.º da lei de 20 de julho de 1889, publicada no «Diario do Governo» n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

O pagamento em França, Inglaterra, Allemanha e Belgica será realizado tambem nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia Real, d'accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

São prevenidos os srs portadores de obrigações de 4 1/2 p. c. privilegiadas do 1.º grau, d'esta companhia, sorteadas em 18 de maio ultimo, em sessão publica do conselho de administração, de que, a partir de 1 de julho proximo futuro, lhes serão pagas as ditas obrigações pelo seu valor nominal.

Este pagamento realizar-se-ha em Lisboa, na séde da companhia, e na Allemanha, nas caixas do «Bank für Handel & Industrie», em Berlim, Darmstadt e Francfort s/Main.

## Boletim Commercial e Financeiro

O ministro da fazenda do Brazil publicou ha pouco o seu relatório financeiro que contém um estudo muito interessante sobre a balança economica d'aquelle prospero paiz e sobre as excellentes consequencias que do saldo favoravel da mesma tem resultado para a Caixa de Conversão, recentemente creada, dando-lhe elementos de viabilidade e os meios de cumprir a sua missão.

Porque tudo o que diz respeito á grande Republica sul-americana nos interessa sempre profundamente, em virtude dos laços estreitissimos que a ella nos unem, vamos dar, ainda que resumidamente, os principaes topicos do importante estudo a que acabamos de nos referir.

A exportação do Brazil attingiu em 1906 proporções nunca vistas, como o demonstram os seguintes algarismos:

Annos	Contos	Libras	Cambio médio
1901.....	860.827	40.621.993	11 17/64
1902.....	735.940	36.437.456	11 25/64
1903.....	742.632	36.883.175	11 59/64
1904.....	776.367	39.430.136	12 9/32
1905.....	685.457	44.643.113	15 57/64
1906.....	799.670	53.059.480	16 3/64
	<u>4.600.893</u>	<u>251.075.353</u>	
Média annal.	776.810	31.845.892	

Comparada com a do anno de 1901, a exportação de 1906 deu 61.000 contos-papel a menos, mas 12.000.000 libras ou 30,62 p. c. a mais. O trabalho nacional, dando uma maior quantidade de productos de todas as qualidades, firou d'estes, em consequencia da valorização do papel desde 1901, uma somma menor para fazer face aos salarios e ás despesas geraes.

Mas o valor dos productos que não devia depender senão da procura e da offerta, tornava-se afinal incerto e depreciado pelas fluctuações do cambio. A Caixa de Conversão, pondo termo a essas fluctuações e impedindo uma grande baixa do preço — em papel — do café, baixa de que só poderia resultar a subida, porventura ephemera do cambio, restabeleceu as condições normaes por que devem sómente ser regidos os preços dos productos.

O ministro estuda em seguida a produção do Brazil, que classifica por zonas:

Zonas	Productos principaes d'exportação
1.ª—Valle do Amazonas (Pará, Amazonas e Matto-Grosso).....	Borracha.
2.ª—Extremo norte (Ceará Maranhão e Piahy).....	Algodão, Maniçoba, Couros e pelles.
3.ª—Norte (Rio Grande do Norte, Parahyba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e Bahia).....	Cacau, Assucar, Algodão, Piassaba e Tabaco.
4.ª—Centro (Espírito Santo, Rio de Janeiro, Minas Geraes e S. Paulo).....	Café.
5.ª—Sul (Paraná, Santa-Catharina e Rio Grande do Sul).....	Gado, cereaes e mate.

O desenvolvimento respectivo da produção d'estas zonas foi o seguinte:

	Valor em 1901	Valor em 1906
1 Amazonia.....	£ 9.097.921	13.684.264
2 Extremo-norte ..	£ 332.199	1.476.071
3 Norte.....	£ 5.221.965	6.161.565
4 Centro.....	£ 24.551.358	28.548.478
5 Sul.....	£ 1.418.550	3.190.102
	<u>£ 40.621.993</u>	<u>53.059.480</u>

	Porcentagens		Differença para mais
	Em 1901	Em 1907	
1 Amazonia.....	22,40	26,79	50,41
2 Extremo-Norte.....	0,82	2,78	344,03
3 Norte.....	12,85	11,61	17,99
4 Centro.....	60,44	53,81	16,28
5 Sul.....	3,49	6,01	124,88

Depois da exportação, o relatório estuda o segundo elemento do activo da balança economica, isto é, o capital novo introduzido no paiz, que o ministro avalia approximadamente em 4.000.000 de libras sterlinas.

O activo do balanço economico eleva-se, pois, em 1906, ao total de 57.000.000 de libras sterlinas.

Estabelece em seguida o passivo da seguinte maneira:

Importação.....	£ 33.600.000
Despesas em ouro do governo federal	5.600.000
Serviço dos empréstimos d'Estados e de municipalidades.....	1.231.940
Lucros de companhias estrangeiras..	3.200.000
Passageiros para o estrangeiro e outras remessas.....	600.000
Total do passivo.....	<u>£ 44.231.940</u>

Comparado com o activo de 57.000.000 libras, este passivo deixa, pois, um excedente de £ 12.768.060 na balança economica.

Este excedente, segundo o ministro, é assim repartido:

Importação d'ouro de janeiro a novembro	£ 1.400.000
"    em dezembro para a Caixa de Conversão.....	1.600.000
Importação de janeiro a março, proveniente dos saldos de 1906.....	3.400.000
Augmento do saldo do Thesouro em Londres, em 1906.....	900.000
Remessas particulares, approximadamente	5.468.060
	<u>£ 12.768.060</u>

Estes balanços, dada a impossibilidade de destrinçar e conferir varios dos seus elementos, não podem nunca ser rigorosamente precisos, sobretudo em paizes de desenvolvimento rapido e cujos valores soffrem grandes fluctuações, faltando-lhes além d'isso estatísticas completas.

Graças á situação, que acabamos de descrever, da balança economica do Brazil, a Caixa de Conversão poude, em quatro mezes de existencia, accumular mais de 5 milhões sterlinos provenientes exclusivamente dos excedentes em favor do Brazil.

Em 1905, o excedente da balança economica foi avaliado em 18 milhões sterlinos, dos quaes não entraram no paiz, em ouro amedado, senão 3 milhões sterlinos. Em 1906, porém, com um excedente de 12.768.000 libras, entraram no Brazil 6.400.000 libras em ouro, e o saldo disponivel do Thesouro em Londres augmentou 7.300.000 libras. O Brazil augmentou pois a sua fortuna, no anno findo, em 13.700.000 libras, ouro.

Até a criação da Caixa de conversão os saldos da balança economica que deveriam ser empregados em importar ouro, eram utilizados para fazer subir o cambio, depreciando os productos e arruinando a produção. Hoje esses saldos são, pelo mecanismo da Caixa de Conversão, destinados a constituir reservas, que excedem 5 milhões sterlinos e a fixar o cambio, os preços e todas as relações da vida economica do paiz.

Se esta politica tivesse sido seguida desde 1905, as reservas d'ouro do paiz, constituidas pela Caixa de conversão e pelos depositos do Thesouro em Londres, elevar-se-hiam sem exagero a 20 milhões sterlinos.

Deante da eloquencia dos algarismos, não só dos que deixamos enunciadados mas tambem dos que dizem respeito á administração financeira do Brazil, não pôde restar a menor duvida de que á frente da administração da grande Republica tem estado, de ha muito, estadistas, economistas e financeiros em tudo dignos d'estes qualificativos e perfeitamente á altura da sua missão.

Continúa desanimado o nosso mercado bolsista. O movimento é resumidissimo, lavrando não só entre os especuladores mas tambem entre todos os que procuram collocar os seus capitales a maior incerteza e hesitação.

Sem duvida que uma das principaes causas d'este estado de cousas é a baixa que os valores portuguezes tem soffrido no mercado de Paris. Ao contrario do que por ahi se tem propalado esses valores ainda não retomaram as cotações que registaram no principio d'este mez, com excepção das obrigações da Companhia Real — 2.º grau — que de 312 subiram para 319. Pelo que respeita ás accções das Companhias da Zambesia, Moçambique e Tabacos, que no principio de junho se cotaram respectivamente a 18 - 20, 25 - 832, ficaram hontem aos preços de 17, 25 - 20 - 830.

	EM 15 DE JUNHO		EM 31 DE MAIO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	52 1/8	52 1/16	52 3/16	52 1/16
"    90 d/v.....	52 5/8	—	52 11/16	—
Paris cheque.....	549	551	549	551
Berlim ".....	225	225 1/2	224 1/2	225 1/2
Amsterdã cheque.....	381	382	381	382 1/2
Madrid cheque.....	815	823	822	828





## A electrificação do caminho de ferro de Nova-York, Nova-Haven e Hartford

A parte electrificada d'esta linha entre Grand Central Terminus e Stamford, apresenta algumas disposições particularmente interessantes no estado actual da questão.

Sobre os 17 kilometros que medeiam entre Nova-York e Woodlawn, os comboios servem-se das linhas do New-York Central Railway, que são construídas para o emprego do sistema de corrente continua a 600 volts com terceiro carril; sobre os 35 kilometros que medeiam entre Woodlawn e Stamford, correm os comboios sobre as linhas do New-York, New-Haven e Hartford Railway, que estão construídas para o sistema de corrente alternada monophasica a 11.000 volts, por alimentação aerea catenaria.

Teem, portanto, as locomotivas que funcionar ora com corrente alternada a alta tensão, ora com a corrente continua a 600 volts.

Para harmonizar condições de serviço tão diferentes, são as locomotivas providas de motores monophasicos, séries compensadas de Westinghouse, e empregam o sistema electropneumatico de unidades multiplas. A corrente alternada a alta tensão é colhida na linha aerea por trolleys pantagraphos, e a corrente continua é colhida do terceiro carril por meio de hastes fixas nas bogies.

A contrucção aerea catenaria compõe-se de um fio de cobre em forma de 8, suspenso ao centro de cada uma das quatro vias á altura de 6<sup>m</sup>,6 acima dos carris.

O sistema de suspensão é de forma a salvaguardar qualquer incidente. A corrente póde ser cortada em qualquer secção logo que seja necessario.

Em consequencia da alta tensão empregada, 11.000 volts, são dispensados os feeder, e a transmissão da energia da estação geratriz para a locomotiva é realizada com o maximo de economia e simplicidade.

## A tracção electrica por correntes monophasicas

Ao desenvolvimento que tem tido ultimamente a tracção electrica por corrente monophasica temos a acrescentar a proxima installação de uma nova linha por este sistema, com a extensão de 112 kilometros que a Companhia do Caminho de ferro de Chicago Lake Shore & South Bend contratou agora com a Companhia Westinghouse.

E' o contrato d'este genero mais importante que nestes ultimos tempos tem sido feito com uma casa unica.

A adopção do sistema de corrente monophasica nesta linha foi assunto de grandes discussões e viva polemica.

A nova linha está destinada a ligar entre si um grande numero de cidades do Illinois e do Indiana. Será installada toda em terrenos particulares da companhia.

A estação geratriz conterá, primitivamente, tres turbinas a vapor, de 3.000 cavallos e tres alternadores de potencia correspondente. No material circulante figurarão 31 grandes automotrices Westinghouse, dotada cada uma com 4 motores de 100 cavallos.

## Machinas "Dactyle"

O conhecimento proprio, durante sete annos e a satisfação que nos tem manifestado os nossos assignantes que por nosso intermédio, teem adquirido machinas de escrever «Dactyle» pelo seu leve e facil trabalho e ao mesmo tempo pela sua resistencia e perfeito funcionamento, levaram-nos a contratar com a casa Delpech &

Gutierrez, unica exportadora na Peninsula, a representação geral para todo Portugal d'estas machinas, ao mesmo tempo que, por accordo com a casa de Paris a representamos tambem para as machinas de calcular, da mesma marca.

Por esta forma e fazendo um grande abastecimento directo, podemos fornecer estas machinas aos nossos assignantes por **preço igual** áquelle por que ellas se vendem em Paris ou Londres, isto é, 300 francos ou £ 12, sem augmento algum nem de portes nem por direitos da alfandega.

Para o publico não assignante da nossa *Gazeta* cobramos o mesmo preço do custo, augmentado dos direitos e portes ou seja 62\$000 réis cada machina de escrever, 90\$000 réis cada machina de calcular.

Devemos ainda notar que as novas «Dactyles» que obtivemos agora, trazem todos os adeantamentos e melhoramentos que, até hoje teem sido introduzidos nestes apprelhos, dando-lhes especiaes condições de funcionamento, leve, rapido, facil e commodo, superior a todas as outras machinas.

Muitas são as vantagens que esta machina apresenta sobre as suas congengeres taes como: poder usar cinco typos diferentes de letra, alterar a largura da margem em qualquer occasião podendo variar até dezoito larguras diferentes, suppressão do ruido quasi por completo, com um só movimento, fazer subir o papel tantas linhas quantas se queira, poder mudar o typo e cor da tinta em qualquer momento, de forma a servir-se de todas em uma só carta.

Além d'isso pesa apenas quatro kilos e meio, completa, e occupa tão pouco espaço que em qualquer ponto póde ser utilizada facilmente.

## A conferencia de Berne

Como aqui noticiámos foi aberta a 6 do mez passado; a ultima sessão plenaria foi a 17 do mesmo mez.

As resoluções mais interessantes da conferencia foram fixar a maxima largura da via em 1<sup>m</sup>,47, comprehendido o afastamento nas curvas; uma série de prescrições relativas á conservação do material; e que as carruagens pertencentes a particulares tenham todas a marca uniforme —P—.

Quanto á questão do freio continuo automatico para os comboios de mercadorias, á do limite de carga e á de atrelagem automatica, ficaram sem resolução.

## As cosinhas economicas

E' sempre com prazer que annualmente registamos o desenvolvimento progressivo d'esta Lenemerita instituição que em Lisboa espalha pelas classes desfavorecidas da fortuna beneficios incalculaveis barateando as subsistencias, favorecendo assim innumeradas familias proletarias. E' este o meio mais efficaz de combater a tuberculose.

Prevenir é sempre melhor do que remediar.

A fornecer medicamentos é preferivel fornecer alimentos saos, tornando assim dispensavel a interferencia de medicos e pharmaceuticos.

E o serviço que as cosinhas economicas prestam aos desvalidos é esse.

Seis são as cosinhas já em exercicio, tendo aberto a ultima em agosto do anno passado. E tal é a boa organização e administração que nellas se encontra que um dos mais conceituados jornaes de medicina da Europa, *The Lancet*, faz as mais lisongeiras referencias aos estabelecimentos d'aquella instituição, que teve occasião de vêr de perto.

Do relatorio referente ao anno de 1906 resalta evidentemente a necessidade de ser abolido ou pelo menos sensivelmente diminuido o imposto de consumo, esse tetrico commensal que definha o pobre.

Sobre os generos consumidos nas cosinhas economi

cas durante o anno findo incidiram o imposto de consumo e o real d'agua na quantia de 5:595\$070 réis!

Se os beneficos effeitos da caridosa instituição se affirmam agora tão poderosamente, o que seria se aquella quantia tivesse sido empregada em alargar a esphera da sua acção.

Quantos famintos, quantos desgraçados, aquella verba iria beneficiar!

O numero de rações vendidas durante o anno foi de 2.706.062, que deram a receita de 58:616\$190 réis, resultando um *deficit* na administração geral na importancia de 10:730\$045 réis.

Porém, o animo caridoso das boas almas não desmaia e esse *deficit* é coberto por offertas valiosas.

Só a presidente, a sr.<sup>a</sup> duquesa de Palmella, concorreu com a verba de 4:000\$850, que foi quanto custou a installação da cosinha da rua de S. Bento.

A receita total da sociedade foi 76:249\$402 réis; a despesa foi 71:502\$469, havendo, pois, um saldo para o anno corrente no valor de 4:746\$933 réis.

Desde a sua fundação, 1894, até o fim do anno passado, a receita total da sociedade tem sido 831:815\$974 réis; a despesa tem sido 827:069\$041 réis.

Estes algarismos dão uma nota bem lisongeira do character da gente portugueza; seja-nos por isso licito fazê-la resaltar da aridez e frieza d'um relatorio onde as palavras são poucas, mas onde os algarismos falam tão clara e precisamente.

## Tracção electrica

### Porto

A Companhia Carris de ferro do Porto pediu para alargar a rede da sua exploração.

### Espanha

No proximo dia 20 vae ser posto a concurso a concessão de um tremvia electrico de Vallirana a Barcelona.

### Italia

Foi dada a concessão de um tremvia na provincia de Vicenza, na extensão de 143 kilometros. A rede terá que ficar terminada em 1915.

### Estados Unidos

O serviço de viação no tunel de Cascade, um dos mais extensos de Estados Unidos do Norte da America vae ser feito por electricidade, em substituição do vapor.

A energia electrica será obtida por meio d'uma queda d'agua que fica a setenta kilometros do tunel, para o que se torna necessaria a construcção de um canal de quatro kilometros de comprimento. A extensão do tunel é de 5.842 metros com a inclinação maxima de 17 por cento; a differença de nivel entre os dois extremos é de setenta e tres metros.

No sentido descendente os comboios movem-se apenas por acção do proprio peso.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Lobitô.**— Foi modificado o traçado d'esta linha, consistindo a modificação em desviar para a fronteira de leste, perto do Bihé, a linha que ia a Caconda.

**Companhia Real.**— Vae ser estabelecido um serviço directo de passageiros, cães e bagagens entre todas as estações das linhas do Minho e Douro e as da rede de Oeste e linha urbana de Lisboa.

**Mangualde.**— Foi pedida a concessão de uma linha ferrea, partindo do Entroncamento e seguindo por Thomar, Louzã, Arganil, Ceia, Gouveia e terminando em Mangualde.

**Alcochete.**— Foi mandado elaborar o projecto de um ramal de Aldeia Gallega a Alcochete.

**Villa Real ás Pedras Salgadas.**— Tomaram-se providencias extraordinarias para assegurar a conclusão do assentamento da via até 6 de julho, abrindo-se logo á exploração para o que se trabalha com a maior actividade.

**Villa Real de Santo Antonio.**— A estacada provisoria ali construida vae ser prolongada de modo que os navios possam atracar á testa e receber e deixar carga directamente, o que é um grande melhoramento para aquelle porto.

**Exposição internacional de Madrid.**— Foi concedido bonus de 50 %, ás mercadorias destinadas á exposição, que forem transportadas pelas linhas do Estado.

**Exposição agricola do Porto.**— Igual bonus foi concedido nas linhas do Minho e Douro aos productos agricolas destinados á exposição districtal do Porto.

**Estação de Arêgos.**— Foi dada paragem de um minuto nesta estação aos comboios 103 e 104, rapidos, até 30 de setembro.

**Lisboa ao Barreiro.**— Foi passada para as 12,35 da manhã das segundas feiras e dias seguintes aos santificados a carreira de vapor de Lisboa para o Barreiro que se estava fazendo a igual hora dos domingos e dias santificados.

**Portimão a Tunes.**— O comboio n.º 58, feito para regresso de material de Portimão a Tunes, volta por conveniencia do serviço do correio, a partir de Portimão ás 10,30 da noite em vez de 8,30.

**Livração.**— Vão continuar os estudos para o prolongamento da linha da Livração a Cavez.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### ESPAÑA

Em vista do estado de adeantamento em que se encontram as obras da linha de Ferrol a Betanzos, está-se procedendo já á respectiva inspecção, esperando-se que em breve seja aberta ao publico.

A Companhia Madrileña de Urbanizacion mandou proceder com a maior actividade ás obras da linha de Fuencarral a Colmenar Viego.

Fracassaram por completo as negociações para a venda da linha de Zafra a Huelva que a companhia de Madrid-Zaragoza-Alicante pensou em adquirir.

### FRANÇA

O Puy de Dôme vae ser ligado brevemente a Clermont Ferrant por uma linha ferrea.

Ha já annos que esta ideia foi posta em prática, mas as rampas muito inclinadas, e a força do vento que derribava os vagoes e a locomotiva, fez abandonar a tentativa.

Hoje com material apropriado, com uma engenhosa disposição, permite vencer as rampas de 120 millímetros por metro, a despeito da impetuosidade do vento.

### ITALIA

Está sendo estudado o projecto de uma linha ferrea de Parma a Florença que encurtará a viagem a Roma 50 kilometros, comparada com a linha de Bolonha-Florença, e 29 se a compararmos com a linha de Parma-Sazzana.

O custo provavel da obra está avaliado em noventa milhões de liras.

Trata-se de construir uma linha ferrea de Veneza a Cadon passando por Conegliano e Vittorio.

### TUNES

Emprega-se grande actividade nos estudos da linha de Susse a Sfax. Os engenheiros passaram já para além de El-Djem, e estudam agora uma variante que supprimirá uma grande curva, passando assim a linha entre Sahaline e Uardanine.

A via será construida com carris de trinta e cinco kilogrammas de forma a permittir velocidades de 40 a 45 kilometros.

# Companhia Real

Relatório do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral dos accionistas em 12 de junho de 1907.

SENHORES:

Obedecendo ao preceito dos Estatutos, o Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, vem dar conta á assembleia geral ordinaria dos actos da sua gerencia no exercicio de 1906, decimo segundo depois da Convenção de 4 de maio de 1894.

O presente Relatório será dividido em tres partes, como os seus precedentes. Na primeira parte, com os elementos e documentos fornecidos pela nossa zelosa direcção geral, se mostrará quaes foram os resultados da exploração da nossa rede em 1906 e sua comparação com os exercicios anteriores, bem como os das linhas de Setil a Vendas Novas e Coimbra a Louzã, esta recentemente aberta. Na segunda encontra-se a explicação do nosso activo e passivo, bem como se dá conhecimento de todos os actos dignos de menção. A terceira é uma apreciação rapida da gerencia da Caixa de Socorros, Reformas e Pensões da nossa Companhia até 31 de dezembro ultimo.

## Primeira parte

### Resultados da exploração

#### 1.º—Considerações geraes

A nossa Companhia explorou, em 1906, 1.143 kilometros e em 16 de dezembro de 1906 abriu á exploração a linha de Coimbra-cidade a Louzã na extensão de 29 kilometros; de maneira que em 31 de dezembro a rede explorada subdivide-se como segue:

Antiga rede não garantida.....	693 kilometros
Antiga rede garantida.....	380 "
Linha de Setil a Vendas Novas....	70 "
Linha de Coimbra-cidade a Louzã.	29 "
Total.....	1.172 "

Estas linhas compreendiam, no 1.º de janeiro, 168 kilometros de dupla via; no mez de outubro foram entregues á exploração 29 kilometros da segunda via da linha do Norte, entre Aveiro e Estarreja, o que eleva a 197 kilometros a extensão da dupla via.

Indicamos no decurso d'este relatório os resultados da exploração da linha de Louzã separadamente dos outros, de forma que permita, querendo, a sua discriminação.

Esta exploração tendo apenas sido feita durante dezeseis dias, e, portanto, muito reduzida, os resultados geraes são consequentemente influenciados numa proporção insignificante.

O exercicio de 1906 assignala um novo periodo de sensível progresso na situação da Companhia. Com effeito, as receitas, não compreendidas as garantias de juro e as fóra do trafego, elevaram-se a 5.855:868\$752 réis em comparação com as de 1905 que foram de 5.638:756\$972 réis ou seja o augmento de 217:111\$780 réis.

Este augmento consideravel de receitas brutas foi obtido com um diminuto accrescimento de despesas de exploração que se elevaram a 2.404:306\$753 a 2.451:275\$324 réis o que representa um augmento de 46:878\$571 réis isto é, menos de 25% do augmento das receitas brutas.

As garantias de juro pagas pelo Estado continuaram a baixar. Na linha de Torres-Figueira-Alfarellos começámos a reembolsar o Estado, tendo sido pagos 1:471\$973 réis quando em 1905 ainda recebemos 7:789\$992 réis.

A linha da Beira Baixa recebeu por garantia de juro 324:312\$781 réis contra 339:317\$044 réis em 1905, ou seja uma diminuição de 15:004\$263 réis.

Os resultados da exploração da linha de Vendas Novas continuaram a melhorar, tendo augmentado as receitas 4:426\$010 réis e tendo diminuído as despesas 3:464\$420 réis, o que eleva a receita liquida d'esta linha a 35:779\$402 réis não compreendidas as receitas fóra do trafego.

Finalmente, a linha de Coimbra a Louzã, deu em dezeseis dias uma receita de 1.230\$740 réis e despendeu 936\$826 réis.

O mappa seguinte mostra a variação dos coefficients de exploração, compreendidas as receitas fóra do trafego, mas não incluídas as garantias de juro:

### Coefficientes d'exploração

Linhas	Annos	
	1905	1906
Leste e Norte.....	32,54 %	32,23 %
Linha de Caceres.....	110,02 "	110,40 "
Ramal de Coimbra.....	65,24 "	62,35 "
Linha de Lisboa-Cintra-Torres.....	49,49 "	48,15 "
Linha de Cintura.....	50,60 "	49,71 "
Linha de Cascaes.....	84,20 "	88,29 "
Linha Urbana.....	81,30 "	75,84 "
Total da rede não garantida.....	39,50 "	39,03 "
Linha de Torres-Figueira-Alfarellos.....	59,57 "	55,32 "
Linha da Beira Baixa.....	60,52 "	60,47 "
Total da rede garantida.....	59,95 "	57,34 "
Total da rede da Companhia.....	42,01 "	41,36 "
Linha de Vendas Novas.....	71,36 "	64,86 "
Linha de Arganil <sup>1</sup> .....	—	76,12 "
Total geral.....	42,51 "	41,78 "

O mappa seguinte mostra a totalidade dos resultados de exploração em 1906:

Designação	1905	1906	Differenças em 1906
Receitas do trafego	5.638:756\$972	5.855:868\$752	+ 217:111\$780
Garantia de juro..	347:107\$036	322:840\$608	— 24:266\$428
Receitas fóra do trafego.....	17:156\$136	11:778\$928	— 5:377\$208
Total geral das receitas.....	6.003:020\$144	6.190:488\$288	+ 187:468\$144
Despesas da exploração.....	2.404:396\$753	2.451:275\$324	+ 46:878\$571
Productos liquido	3.598:623\$391	3.739:212\$964	+ 140:589\$573
	Kim	Kim	Kim
Percurso dos comboios.....	5.822.645	5.905.605	+ 82.960
Kilometros de via..	1.143	1.172	+ 29
Por kilometro-trem:			
Receitas.....	1\$031	1\$048	+ \$017
Despesas.....	\$413	\$415	+ \$002
Productos liquido	\$618	\$633	+ \$015
Por kilometro-via:			
Receitas.....	5:251\$986	5:281\$987	+ 30\$101
Despesas.....	2:103\$583	2:091\$532	— 12\$052
Productos liquido	3:148\$402	3:190\$455	+ 42\$053

Em seguida se encontram as receitas por kilometro trem e por kilometro-via:

Annos	Por kilometro-trem		Por kilometro-via	
	Receita bruta	Receita liquida	Receita bruta	Receita liquida
1905.....	1\$031	\$618	5:251\$986	3:148\$402
1906.....	1\$048	\$633	5:281\$987	3:190\$455

O cambio médio do anno, que em 1905 tinha baixado a 578 réis por 3 francos, baixou ainda a 553 em 1906, isto é, quasi ao par.

#### 2.º—Observações sobre as receitas

§ 1.º—Considerações geraes.—O mappa seguinte indica a divisão das receitas em 1906 e as differenças em relação ao anno precedente:

	Receitas do trafego em 1906	Variação em 1906
Passageiros.....	2.283:049\$736	+ 13:309\$421
Mercadorias em grande velocidade.....	347:393\$879	+ 24:592\$721
Mercadorias em pequena velocidade.....	2.820:024\$021	+ 196:825\$798
Receitas diversas do trafego (armazenagens, assignaturas, despesas de estações, cobranças em transitio, etc.)....	405:401\$116	— 17:616\$160
Total.....	5.855:868\$752	+ 217:111\$780

Deduz-se d'este mappa que o augmento incide em todas receitas e mais accentuadamente nas de pequena velocidade. Comtudo o augmento que figura na receita de passageiros é apenas appa-

<sup>1</sup> A linha de Arganil foi aberta á exploração em 16 de dezembro de 1906.

rente, pois que, ha a descontar a que se deixou de receber de passageiros em transitó; a diminuição que d'esta resulta é sensivelmente igual ao augmento da receita de passageiros que figura no mappa acima e por isso se diz que esse augmento é apparente.

Os augmentos de receitas pertencem, em proporgão variavel, a todas as linhas, excepto a de Cascaes que apresenta uma diminuição importante de 25 contos de réis em relação a 1905, ainda que em augmento com relação a 1904. O anno de 1905 fôra com effeito muito favorecido pelos festejos excepcionaes em muitas das estações d'esta linha.

A linha de Vendas Novas continuou a ser um bom affluente da nossa réde, o trafego indirecto que d'ella recebemos em 1906 foi calculado pelos nossos serviços em 171:431\$092 réis, em 1905 tinha sido de 157:123\$204 réis ou seja um augmento de 17:307\$888 réis.

(Continúa).

## Avisos de serviço

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Banhos do mar e aguas thermaes em 1907

Serviço combinadado entre varias estações d'esta Companhia e diversas das linhas da Beira Alta, Minho e Douro, Sul e Sueste, Porto á Pova e Famalicão e Guimarães.

Viagens de ida e volta a preços reduzidos com bilhetes válidos por dois mezes, com a faculdade de ampliação de praso e de detenção em diversass estações de transitó.

Muitas das principaes estações das linhas acima mencionadas terão á venda desde 15 de junho até 31 d'outubro de 1907, bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, válidos por dois mezes, com destino ás diversas localidades de banhos de mar e aguas thermaes servidas pelas estações das linhas combinadas. Demais condições e preços vér os cartazes affixados nos logares do costume.

## Arrematações

### Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

#### Venda de sucata

No dia 27 do corrente mez, pela uma hora da tarde, a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, recebe propostas, em carta fachada, para a compra conjuncta dos quatro lotes de sucata seguintes:

	Kilogrammas
Lote n.º 1 — Ferro forjado, chapas, molas de aço, etc. até .....	165.100
Lote n.º 2 — Tubos de aço, até .....	22.000
Lote n.º 3 — Material meúdo de via, até .....	6.100
Lote n.º 4 — Aros de aço, até .....	100.411
Total, até .....	293.611

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

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

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

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

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

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Fornecimento de tijolos refractarios

No dia 17 de junho pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Commissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 32.000 tijolos refractarios.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das dez 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 do Rocio.

#### Leilão de remessas retardadas e objectos abandonados

Em 26 do corrente e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermédio do agente de leilões sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 108.º da tarifa geral d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 26 d'abril de 1907, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço de Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados todos os dias não santificados até 25 do corrente inclusivè das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

N.º 21.627. De Torres Vedras a Lisboa R, 1 grade com ferragens pesando 25 kilos, consignada a Dundas Wiborg.

N.º 36.224. De Lisboa R a Coimbra, 1 pacote com cartões, pesando 6 kilos, consignado a J. J. Silva e Sousa.

N.º 23.108. De Alcantara T a Oliveira do Bairro, 3 saccos com adubos, pesando 60 kilos, consigados á Estação Agricola da Bairrada.

N.º 41.446. De Alhandra a Lisboa P, 1 banco d'entalhador e 1 sacco com roupa, pesando 39 kilos, consignados a Manuel Pereira Santos.

N.º 41.463. De Malveira a Bemfica, 20 barricas com saibro, pesando 2 600 kilos, consignadas a Antonio d'Oliveira.

N.º 4.124. De Lisboa-Aterro a Santarem, 1 topo de mangue, pesando 110 kilos, consignado a Alfredo Pereira.

N.º 42.065. De Leiria a Lisboa P, 1 caixa com papel, pesando 37 kilos, consignada a Luiz Jabouille.

N.º 8.144. Do Porto Alfandega a Leiria, 25 lingotes de ferro, pesando 1.500 kilos, consignados a Paiva & Irmão.

N.º 26.364. De Soure a Lisboa P, 1 barril com vinho, pesando 150 kilos, consignado ao conselheiro Antonio José de Barros.

N.º 5497. De Granja a Gaia, 2 pipas vasiás, pesando 144 kilos consignadas a A. A. Vieira de Castro. Estas pipas foram despachadas e abandonadas na estação.

#### Fornecimento de pedra de granito da Beira Baixa Deposito provisorio 50\$000 réis

No dia 1 de julho proximo pela 1 hora da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio) perante a Commissão Executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas para o fornecimento de toda a pedra de granito da Beira Baixa de que esta Companhia venha a necessitar para as suas obras durante o praso de 1 anno e conforme as condições patentes na Repartição central do serviço de via e obras na estação de Santa Apolonia em todos os dias uteis desde as 10 boras da manhã até as 4 da tarde.

As propostas serão endereçadas á direcção da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobrescripto:

«Proposta o fornecimento de pedra de granito da Beira Baixa» e redigidas segundo a formula seguinte: Eu abaixo assignado, residente em ..... obrigo-me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, toda a pedra de granito da Beira Baixa de que a mesma Companhia venha a necessitar pelo preço de .. \$ .. réis cada metro cubico (preço por extenso) na conformidade das condições patentes na repartição central de via e obras e das quaes tomei pleno conhecimento.

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

# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

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

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

**HAMBURGO** **Sautter & C.<sup>a</sup>**— 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.<sup>er</sup> ordre. — Proprietario, Victor Sasseti.

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

**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 reis por dia a 1\$500.— Reducção de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

**PORTALEGRE** **Hotel Caraça.**— O principal da cidade e um dos melhores da provincia. Serviço bom e aceiado. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. Antonio d'Oliveira 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 Batalha). Serviço de 1.<sup>a</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lope z Munhós.

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

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

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

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

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

## Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

PROPRIETARIA DAS FABRICAS

DO

Prado, Marlannala 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 escripta

DEPOSITOS

LARGO DE SANTA JUSTA, 270 A 276

LISBOA

Rua Passos Manuel, 49

PORTO

Endereço telegraphico: Companhia Prado—LISBOA

MATERIAES DE CONSTRUCCÃO

J. LINO

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

MADEIRAS EM BRUTO \* APARELHADAS E EM OBRA \* TELHAS \* TIJOLLOS

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

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

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

SOALHOS EMBUTIDOS \* SOALHOS APARELHADOS E FORROS \* PREGARIA D'ARAME \* ESTATUAS \* VASOS E BALAUSTRES

FORNECEM-SE CATALOGOS

RUA DO CAES DO TOJO, 35-LISBOA

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

COMPANHIA REAL

Table with 4 columns: C. Sodré, Algés, C. Sodré, C. Sodré. Rows show departure and arrival times for various lines.

Table with 4 columns: C. Sodré, P. Arcos, C. Sodr , C. Sodr . Rows show departure and arrival times for various lines.

Table with 4 columns: C. Sodr , Cascaes, C. Sodr , C. Sodr . Rows show departure and arrival times for various lines.

Table with 4 columns: Lisboa-Rocio, Queluz, Lisboa-Rocio. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Lisboa-Rocio, Cintra, Lisboa-Rocio. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Lisboa-Rocio, Sacavem, Lisboa-Rocio. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Lisboa-Rocio, Povoas, Lisboa-Rocio. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Lisboa-Rocio V., Franca, Lisboa-Rocio. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Lisboa-Rocio, Setil, Lisboa-Rocio. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Santarem-Setil, Entrancam., Lisboa-R. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Lisboa-Rocio, Porto, Lisboa-Rocio. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Aveiro, Porto, Aveiro. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Ovar, Porto, Ovar. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Espinho, Porto, Espinho. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Coimbra, Louz , Coimbra. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Coimbra, Figueira, Coimbra. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Lisboa-Rocio, Badajoz, Lisboa-Rocio. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Lisboa-R., Valencia, Alcantara, Lisboa-R. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Lisboa-Rocio, Guarda, Lisboa-Rocio. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Lisboa-R., Caldas Rainha, Lisboa-R. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Lisboa-R., Figueira, Lisboa-R. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Alfarellos, Figueira, Alfarellos. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Amieira, Figueira, Amieira. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Pampilhosa Mangualde, Pampilhosa. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Pampilhosa V., Formoso, Pampilhosa. Rows show departure and arrival times.

SUL E SUESTE

Table with 4 columns: Lisboa, Barreiro, Lisboa. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Lisboa, Setubal, Lisboa. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Pinhal Novo, Setubal, Pinhal Novo. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Lisboa, Evora, Lisboa. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Casa Branca, Evora, Casa Branca. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Lisboa, Arrayolos, Lisboa. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Lisboa, Villa Viçosa, Lisboa. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Lisboa, Moura, Lisboa. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Lisboa, Villa Real, Lisboa. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Lisboa, Portimão, Lisboa. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Portimão, Tunes, Portimão. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Portimão, Villa Real, Portimão. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Faro, Oih o, Faro. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Faro, Villa Real, Faro. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Vianna, Valenç a, Vianna. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Porto, Penafiel, Porto. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Porto, Marco, Porto. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Porto, Regoa, Porto. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Porto, Tua, Porto. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Porto, Barca d'Alva, Porto. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Porto, Villa Real, Porto. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Regoa, Villa Real, Regoa. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Marco, Tua, Marco. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Regoa, Barca d'Alva, Regoa. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Tua, Barca d'Alva, Tua. Rows show departure and arrival times.

VIZEU

Table with 4 columns: Santa Comba, Vizeu, Santa Comba. Rows show departure and arrival times.

BRAGANÇA

Table with 4 columns: Foz-Tua, Braganç a, Foz-Tua. Rows show departure and arrival times.

GUIMARÃES

Table with 4 columns: Trofa, Guimarães, Trofa. Rows show departure and arrival times.

POVOA DE VARZIM

Table with 4 columns: Porto, Modivas, Porto. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Porto, Povoas-Varzim, Porto. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Porto, Famalic o, Porto. Rows show departure and arrival times.

Table with 4 columns: Povoas, Famalic o, Povoas. Rows show departure and arrival times.

BEIRA ALTA

Table with 4 columns: Figueira, Pampilhosa, Figueira. Rows show departure and arrival times.

Legend of symbols: a Directos ou rapidos, b Domingos e dias santificados, c Dias uteis, d Ultimo dia util anterior aos santificados e Quartas feiras, f 1.º dia util seguinte aos santificados, g Terças feiras, l Directo até ao desde Paço d'Arcos, m Segundas, quartas, quintas e sabbados, n Sabbados, o Dia 23 de cada mez, p Lisboa e Caos dos Soldados, q Porto Campanha, r Excepto segundas feiras, s Terças, quartas, sextas e domingos, t Segundas, quartas e sabbados, u " " e sextas, v Dias 3, 12, 20 e 27, z Terças e sextas feiras, a Quartas e sabbados.



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 17 de Junho sairá o paquete **Araguaya** para

**Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**

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

**AGENTES** } Em Lisboa: — James Rawes & C.<sup>a</sup> — R. dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>  
 } No Porto: — Tait & Rumsey — R. dos Ingleses, 23, 1.<sup>o</sup>

## Vapores a sair do porto de Lisboa



**Africa Occidental**, vap. portuguez **Ca-zeugo**. Sairá a 22 de junho. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1.<sup>o</sup>



**Africa Oriental** (via Suez), vapor allemão **Herzog**. Sairá a 17 de junho. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Antuerpia** e Bremem, vapor allemão **Crefeld**. Espera-se a 24 de junho. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.<sup>o</sup>



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Rhaetia**. Sairá a 19 de junho. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Barbados**, Trinidad e Demerara, vapor inglez **Crown of Navarra**. Espera-se a 24 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, T. da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



**Barcelona**, Cete e Marselha, vapor francez **saint Jacques**. Sairá a 30 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Bordeos**, vapor francez **Cordillere**. Sairá a 26 de junho. Messageries Maritimes, Sociedade Tortades, R. Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Corunha**, La Rochelle e Liverpool, vapor inglez **Oriana**. Sairá a 25 de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Magellan**. Sairá a 24 de junho. Messageries Maritimes, Sociedade Tortades, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Genova**, Port Said, Batavia, e Timor, vapor allemão **Konig Willem I.** Sairá a 21 de junho. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Glasgow** (directo), vapor inglez **Baron Kelvin**. Espera-se de 16 a 17 de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Hamburgo**, vapor allemão **San Nicolas**. Sairá a 24 de junho. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Havra** e Londres vapor inglez **Malaga**. Espera-se a 18 de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Iquitos**, vapor inglez **Napo**. Sairá a 1 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool**, vapor espanhol **Isla de Luzon**. Sairá de 23 a 25 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, Pará e Manaus, vap. inglez **Ambrósio**. Sairá a 17 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, St. Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villa das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **S. Miguel**. Sairá a 20 de junho. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



**Madeira**, Pará e Manaus, vap. inglez **Anselmo**. Sairá a 27 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



**Montevideo** e Buenos Aires, vapor allemão **Cap Vilano**. Sairá a 19 de junho. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Palamos**, Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez **Saint Barthelemy**. Sairá a 25 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco** e Maceió, vapor inglez **Gladiator**. Espera-se a 17 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Heidelberg**. Sairá a 18 de junho. Agentes, Pereira & Lane, R. de S. Julião, 100, 2.<sup>o</sup>



**Pernambuco** e Cabedello, vap. ingl. **Orator**. Espera-se a 28 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



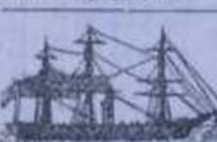
**Pernambuco**, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Pernambuco**. Sairá a 29 de junho. Agentes E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vap. inglez **Oravia**. Sairá a 26 de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Esmeralda**. Espera-se a 1 de julho. Messageries Maritimes, Sociedade Tortades, R. Aurea; 32, 1.<sup>o</sup>



**Vigo**, Havre e Liverpool, vap. ingl. **Augustine**. Sairá a 19 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



**Vigo**, Cherburgo e Liverpool, vapor inglez **Lanfranc**. Sairá a 29 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>





# CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 14—PEQUENA VELOCIDADE

(N.º 4—GRANDE VELOCIDADE)

(Approvada provisoriamente por despacho ministerial de 17 de Maio de 1907)

DESDE 15 DE JUNHO DE 1907

## DISPOSIÇÕES DIVERSAS

### CAPITULO I

#### PEQUENA VELOCIDADE

Mercadorias volumosas e de pouco peso

1.<sup>a</sup>—As mercadorias incluídas na classe especial da classificação geral de mercadorias da Tarifa Geral em vigor, serão taxadas pela 1.<sup>a</sup> classe da mesma tarifa.

Todas as demais mercadorias serão taxadas pelas classes que lhe correspondam na referida classificação geral, sem embargo do disposto no artigo 60.<sup>o</sup> dos preços e condições de applicação da mencionada Tarifa Geral.

### CAPITULO II

#### PEQUENA VELOCIDADE

Massas indivisiveis de 3:000 a 10:000 kilogrammas, que possam ser carregadas n'um só wagon

2.<sup>a</sup>—Ao transporte d'estes volumes serão applicados, conforme a mercadoria que os constitua, os preços da respectiva classe da Tarifa Geral pelo peso effectivo augmentado em:

30 0/0 para os pesos indivisiveis de 3 a 5 toneladas;

40 0/0 " " " " " mais de 5 até 10 toneladas

a) Incumbe aos expedidores ou consignatarios effectuar com gente sua e por sua conta e risco o carregamento e a descarga dos wagons, não cobrando a Administração os respectivos direitos.

b) Sendo para isso solicitada, a Administração poderá prestar-se a tomar a seu cargo, estas operações sem responsabilidade, cobrando os respectivos direitos em harmonia com o disposto no artigo 16.<sup>o</sup> da tarifa de despesas accessorias, actualmente em vigor.

### CAPITULO III

#### PEQUENA VELOCIDADE

Volumes cujo carregamento exija o emprego de mais de um wagon

3.<sup>a</sup>—Estes volumes serão taxados pela tarifa applicavel com o minimo de 3:000 kilogrammas por wagon occupado.

Quando o volume a transportar tiver comprimento superior a 8 metros e não exceder a 12, pagará sempre pelo minimo de 6 toneladas embora seja carregado em um só wagon; se exceder a 12 metros e até 18 metros, pagará pelo minimo de 9 toneladas.

a) Poderá todavia ser applicada a Tarifa Geral, pagando pelo peso effectivo, quando seja mais vantajosa, sempre que o expedidor declare na nota d'expedição que se sujeita á demora até 10 dias, que a remessa possa soffrer, para ser completado com outras remessas o carregamento dos wagons.

b) No caso da alinea a) além da quantia devida pelo transporte e pelas despesas accessorias será cobrada a sobretaxa de 1.000 réis por wagon.

c) As remessas taxadas pela tarifa especial interna n.º 10 de pequena velocidade, não são applicaveis as disposições d'este capitulo.

#### CAPITULO IV

### GRANDE E PEQUENA VELOCIDADE

(N.º 4 — GRANDE VELOCIDADE)

#### Vehiculos terrestres sobre rodas — Embarcações

4.ª — Estes transportes serão taxados pelos capitulos X e XVI da Tarifa Geral (126 réis por tonelada e kilometro em grande velocidade e 63 réis por tonelada e kilometro em pequena velocidade) sem sujeição ao artigo 77.º da mesma tarifa, que estabelece sobretaxa para os volumes de 3:000 a 10:000 kilos, nem ao Capitulo II da presente tarifa.

a) Os que necessitarem de emprego de mais de um wagon, ficam sujeitos ao que estipula o Capitulo III da presente tarifa.

b) As disposições d'este artigo não são applicaveis aos volumes que pesem mais de 10:000 kilogrammas.

#### CAPITULO I

Ficam em vigor as condições da Tarifa Geral no que não seja contrario ao que a presente estipula.

A presente annulla e substitue para todos os effectos a tarifa especial interna n.º 14 de pequena velocidade datada de 25 de novembro de 1903.

Lisboa, 15 de maio de 1907.

#### CAPITULO II

O Engenheiro Director

*Antonio Lourenço da Silveira.*

Exp.<sup>t</sup>

N.º 1.414

#### CAPITULO III

### PEQUENA VELOCIDADE

Volumes cujo carregamento exija o emprego de mais de um wagon

3.ª — Estes volumes serão taxados pela tarifa applicavel com o minimo de 3:000 kilogrammas por wagon occupado. Quando o volume a transportar tiver comprimento superior a 8 metros e não exceder a 12, pagará sempre pelo minimo de 6 toneladas cubo seja carregado em um só wagon; se exceder a 12 metros e até 18 metros pagará pelo minimo de 9 toneladas.