

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

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR PRINCIPAL

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Avisos ao publico da Companhia Real sobre serviços de Lisboa-Mercado (Mercado Geral dos Gados) e Caes do Rego.

SUMMARIO

| | |
|--|-----------|
| GUIMARÃES A FAFE, por J. Fernando de Sousa | 22 |
| ENSINO TECHNICO, por O. S. | 226 |
| PORTE OFFICIAL — Decreto de 1.º de julho e portaria de 16 de julho do Ministerio das Obras Publicas | 228 |
| A PROPOSITO DO CINCOCENTENARIO—XV (continuação)..... | 228 |
| INAUGURAÇÃO D'UMA LINHA..... | 229 |
| NOTAS DE VIAGEM—I—De Lisboa a Paris—Um serviço para o futuro —O serviço do Norte de Espanha e das linhas francezas — Como se pôde ir melhor a Paris—A chegada | 229 |
| INDICAÇÃO DE ESTRADAS..... | 230 |
| BILHETES DE IDENTIDADE..... | 231 |
| APOSENTAÇÕES OPERARIAS..... | 231 |
| COMPANHIA DA BEIRA ALTA..... | 231 |
| PORTE FINANCEIRA—Carteira dos accionistas— Boletim Commercial e Financeiro — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes | 231 a 233 |
| COMMERIO PORTUGUEZ | 234 |
| PUBLICAÇÕES RECEBIDAS..... | 234 |
| AUTOMOBILISMO..... | 234 |
| TRACÇÃO ELECTRICA..... | 234 |
| LINHAS PORTUGUEZAS — Arganil—Thomar—Loulé—Beira Alta—Valle do Tamega—Moçambique—Mossamedes—Lobito—S. Thomé..... | 235 |
| LINHAS ESTRANGEIRAS—Espanha—França—Italia—Algeria—Japão.. | 235 |
| COMPANHIA REAL — Relatorio do conselho de administração. (Continuação) | 235 |
| AVISOS DE SERVIÇO..... | 237 |
| ARREMATACOES..... | 237 |
| AGENDA DO VIAJANTE..... | 238 |
| HORARIO DOS COMBOIOS | 239 |
| VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA..... | 240 |

Guimarães a Fafe

Tão importantes são para a vida de uma região as communicações faceis que bem naturaes parecem as demonstrações de regosijo determinadas pela abertura de um novo troço de caminho de ferro, por curto que seja.

Inaugurou-se solemnemente no dia 21 de julho o troço de Guimarães a Fafe, que a despeito da sua modesta extensão, representa consideravel esforço da iniciativa particular e um empreendimento levado a effeito com capitaes portuguezes, sob a direcção de um engenheiro novo, intelligente, sabedor e laborioso, que viu coroados d'exitos os seus trabalhos.

Importa pois, recordar rapidamente a historia da nova linha e fazer d'ella ligeira descripção.

Como é sabido, a concessão da linha da Trofa a Guimarães foi objecto de multiplicadas vicissitudes, desde a forma primitiva de caminho de ferro americano sobre leito de estradas do Porto a Braga por Santo Thyrso e Guimarães até o de linha de via larga, cuja construcção chegou a ser realizada na extensão de alguns kilometros entre Bougado e Santo Thyrso.

Em 1879, depois do naufragio da companhia concessionaria, foi feita nova concessão ao visconde da Ermida e a Antonio de Moura Soares Velloso, para via larga, com curvas de 250^m e rampas de 25^m/m. Em 1880 foi reduzida a largura a 1^m e ulteriormente auctorizou-se a utilização do leito da linha do Minho entre Trofa e Louzado.

Graças á perseverança infatigavel de Soares Velloso concluiu-se a linha e sem mais auxilio do Estado que a isenção de direitos para os materiaes de construcção e algumas outras isenções tributarias.

Não devia o Estado ter feito a concessão, sendo manifesta a conveniencia de construir de via larga tão importante ramal, que se destacava da linha principal a curta distancia do Porto.

Como linha de via reduzida, justificava-se a sua entrega á iniciativa particular, mórmente quando o capital nacional, tão refractario a empreendimentos d'esta natureza, se abalançava á construcção sem subsidio nem garantia de juro, crente na productividade da nova linha.

E crença justificada foi essa, porque, mercê da administração meticulosa e economica de Soares Velloso, não tardou que o trafego tomasse proporções sufficientes para habilitar a companhia a solver os seus encargos e dar dividendo ás acções. Assim em 1905 as receitas do trafego, liquidas de impostos, attingiram 91:421:3620 réis, dando logar a uma receita liquida de 63:112:3656 réis, a que corresponde o baixissimo coefficiente d'exploração de 0,31, que a curta extensão de 34 k. da linha, exiguo divisor das despesas geraes, torna ainda mais notavel.

Apenas se tornou desafogada a situação da companhia planeou o seu activo gerente alargar o campo da sua acção, prolongando a linha até Fafe, mais 22 k.

Foi feita a concessão em 1891 sem auxilio do Estado, com a clausula porém de um deposito de 50:000\$000 réis, substituido mais tarde, como era racional, pela garantia constituida pela linha em exploração.

Em 1897 foi modificada a concessão, tornada provisoria por se outorgarem varias isenções de impostos dependentes de sancção parlamentar.

Por carta de lei de 1 de agosto de 1899 foi auctorizado o Governo a tornar definitiva a concessão.

Pouco depois, em 15 de fevereiro de 1900, era classificada a rede complementar ao norte do Mondego, na qual figurava o troço de Guimarães a Cavez por Fafe, Moreira de Rei e Refoios. Como a base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899 concedia certas vantagens ás linhas complementares, entre ellas a partilha do augmento da receita liquida nas linhas do Estado e a cedencia dos impostos de transito e sello durante 30-annos, a companhia requereu a applicação d'essas disposições legaes á sua concessão de Guimarães a Fafe, o que lhe foi concedido por portaria de 23 de junho de 1900.

O projecto foi aprovado por portaria de 16 de abril de 1901.

Surgiram então duvidas acerca da combinação da base 5.ª da lei de 16 de julho de 1899 com as disposições da lei especial de 1 de agosto do mesmo anno. A Companhia não se conformou com os termos do alvará, não estando disposta a empreender a construcção enquanto essa redacção não fosse modificada.

Fôra favoravel á pretenção da companhia o parecer da Procuradoria Geral da Corôa.

Em alvará de 14 de maio de 1903 o sr. Conde de Paçô Vieira resolveu o assunto em termos que a companhia acceitou, inaugurando pouco depois os trabalhos da construcção.

Foram pois bem justificadas as demonstrações de regosijo com que aquella região recebeu a visita do ministro que acabava de lhes assegurar tão importante melhoramento.

Chamou a companhia o novel engenheiro, o sr. Francisco Ferreira de Lima, que concluiu então com distincção o seu curso, a dirigir os trabalhos.

A collocação da estação de Fafe originou innumeras difficuldades, contestações e delongas. Caprichos locais elevavam á categoria de *casus belli* um afastamento de 80^m da estação, aconselhado por considerações technicas de ponderação! E como o capricho tinha por sanção exigencias absurdas no preço dos terrenos a expropriar, a companhia teve de transigir, depois de muito tempo e trabalho perdidos.

Historiada rapidamente a construcção do prolongamento, convém descrevê-lo a largos traços.

Mede a nova linha, prolongamento da de Trofa a Guimarães, 21.500 metros.

Saindo de Guimarães encontra-se a primeira estação, Paçô Vieira, a 8.500 metros, situada no ponto culminante do traçado e a 150 metros de desnível relativamente ao patamar da estação de Guimarães.

Em seguida, a 5.500 metros de Paçô, está collocada a estação de Fareja, ficando a estação terminus, Fafe, a 7.500 metros.

O traçado comprehende as seguintes obras d'arte de certa importancia: em Paçô um tunnel, cuja extensão é de 67 metros, atravessando a portella; um kilometro abaixo de Fareja, atravessa o traçado o rio Sousa, afluente do Vizella, em uma ponte de pedra de arco pleno de 12 metros, e extensas avenidas a 112 metros de desnível de Paçô.

A primeira parte da linha á saída de Guimarães, como paizagem, assemelha-se á parte conhecida de Vizella a Guimarães.

Começa a mudar de aspecto, tornando-se grandiosa, quando se entra no valle de S. Torquato, em que se segue a meia encosta até Paçô.

Atravessa o traçado a portella, seguindo então por outro valle extenso e largo, o de Fareja.

Neste a paizagem é de um effeito surpreendente pelas modalidades que apresenta á medida que se vão correndo os differentes valles secundarios em que segue a linha.

Vegetação pujante, extensos campos e vastos panoramas dão a esta parte do traçado um atractivo especial.

A vista segue até as alturas da Lixa e Felgueiras (Margaride).

Attingido o rio Sousa, torna-se a paizagem mais amena até as immediações de Fafe.

Ahi apresenta-se outro extenso panorama á medida que se passa sobre um comprido aterro em curva.

Espraia-se a vista desde as alturas da Povia de Lanhoso até a propria villa de Fafe, que, á direita, vae apparecendo.

Além das obras d'arte dignas de menção e que citamos, são innumeros os aqueductos, pontões, alguns de grande secção e passagens d'agua, e muros de suporte.

Esta profusão de obras d'arte é devida ao grande numero de pequenos valles que atravessa o traçado e em que correm innumeras aguas que tornam fertilissima esta região.

Este accidentado do terreno deu origem a um enorme movimento de terras, havendo trincheiras com cótas de 18 a 25 metros e extensões de 100 a 300 metros.

E' digna de louvor a companhia do caminho de ferro de Guimarães pelas boas condições em que construiu este tróço de linha.

As condições do traçado são o mais desafogadas possivel para vias reduzidas, com o emprego da curva minima de 150 metros, havendo comtudo muitas com raios até 1.000 metros.

A rampa primitiva fôra projectada de 20 millímetros. O actual engenheiro director da construcção, sr. Francisco de Lima, quando tomou conta d'esta, pôde reduzir essas rampas para 18 millímetros, collocando assim este tróço de linha em condições identicas ao de Trofa a Guimarães, vantagem importante para o serviço de tracção e exploração.

Egualmente supprimiu dois tunneis, um de 80 metros e outro de 50.

O traçado soffreu uma remodelação completa, ficando cingido ao terreno em melhores condições.

Na via foi usado carril de 12 metros de extensão e peso de 21^{kg}.200 ligado por eclisse de typo novo, estudada para impedir o correr da via.

As agulhas são do typo flexivel Bochum e de afferrolhamento.

Assentamento e ballastragem estão feitos com grande perfeição, apresentando-se esta linha em esplendidas condições para a exploração.

Das tres estações, Paçô e Fareja são de terceira classe e Fafe de primeira. Esta ultima apresenta um edificio de uma certa importancia.

Os caes de mercadorias são do typo corrente, mas de uma grande ligeireza de construcção. Os torreões de tomas d'agua são metallicos, feitos com carris velhos.

Este elemento de construcção, o carril velho, apparece sob multiplas formas, columnas de passagens superiores d'agua, guardas de ponte, postes telegraphicos e de traineis e tambem nos consta que uma cocheira de locomotivas a construir em Guimarães o usa em larga escala, como asnas e prumos.

As gruas de toma d'agua são tambem curiosas, permitindo ao fogueiro fechar a agua de cima da propria machina, evitando um empregado e sendo de construcção mais economica.

Pela commissão composta dos illustres engenheiros srs. João Thomaz da Costa, Bazilio Alberto de Sousa Pinto, sub-director dos caminhos de ferro do Minho e Douro e Manoel Terra Vianna, foi o sr. engenheiro Ferreira Lima elogiado pela perfeição em que está a linha.

Brilhante estreia foi esta de tão esperançoso engenheiro. Oxalá que o trafego compense o encargo do capital que a companhia não trepidou em assumir e a anime a proseguir dentro em pouco a construcção até Moreira de Rei pelo menos.

J. Fernando de Souza.

ENSINO TECHNICO

A publicação, na folha official, do regulamento para a concessão de pensões a alumnos e professores, que devam aperfeiçoar em paizes estrangeiros os seus conhecimentos, trouxe-nos de novo á lembrança a nossa antiga these da conveniencia, para não dizer absoluta necessidade, de tratarmos com resolução e sem delongas da constituição, com funcionarios devidamente habilitados e com diplomas d'essa habilitação, dos quadros da engenharia no ministerio das obras publicas que tenham de occupar-se de assuntos industriaes.

Não pôde justificar-se presentemente a pretensão de querer que um engenheiro seja omnisciente, tão apto para traçar estradas, estudar vias ferreas e abrir tuneis, como para erigir palacios, dragar portos, rasgar canaes, indicar rios, dreinar pantanos, instalar canalizações electricas, provar caldeiras, diagrammar motores.

Querer que um engenheiro esteja hoje a dirigir as officinas da reparação do material d'uma via ferrea, amanhã na exploração d'um porto, e depois numa direcção d'obras publicas ou numa inspecção de trabalho, é desconhecer as exigencias actuaes de cada um d'estes serviços, é renunciar irrefletidamente aos beneficios da especialização, é estar-se atrasado meio seculo, é transmutar o tecnico num burocrata que dirige officios e notas mas não pôde muitas vezes dirigir effectivamente serviços que desconhece.

Foi reconhecida a necessidade de constituir no ministerio das obras publicas o quadro de minas, dividindo-se em duas secções, de obras publicas e de minas, o pessoal tecnico—engenheiros e conductores.

Apezar do erro pedagogico da Escola do Exercito que entendeu dever fazer um curso commum para engenheiros de minas e engenheiros a que chamam civis, ou de edificios e estradas, erro que desesperamos de ver remediado, não mais se pensou no ministerio das obras publicas em reunir e confundir os dois quadros, por se julgar, e muito bem, que convém especializar os enge-

nheiros, e por se saber que qualquer das carreiras a de minas, a de construcções e a de estradas, tem ainda materia de sobra para divisões e subdivisões d'estudos, de pratica e de actividade.

Mas, ao passo que assim se pensa a respeito da engenharia de minas, descarta-se por completo o ramo industrial, com prejuizo do serviço, com desgosto por vezes do pessoal a quem repugna tambem passar de repente para um trabalho muito diverso d'aquelle a que se habituou durante muito tempo, com sensível quebra do prestigio que d'isso deriva e que só uma boa vontade grande, uma aptidão natural e um estudo persistente pôdem compensar.

Lá fóra vemos especializar os cursos e as carreiras, começando logo nas escolas a differenciação.

Ainda ha pouco a Alemanha dividiu os estudos e os quadros dos proprios engenheiros militares, como dividiu tambem os dos artilheiros, constituindo as duas engenharias distinctas, das communicações militares com as pontes, vias ferreas, telegraphos, e da fortificação de campanha permanente e minas militares.

Mas nós procedemos ao invéz. Como se não fosse pouco obrigar os engenheiros militares ao estudo das materias que interessam directamente á sua profissão no exercito, o que é já muito, ainda se lhes addicionou tudo que respeita á engenharia chamada civil (o que tem explicação e justificação, em virtude do papel que os engenheiros militares tem sempre desempenhado no ministerio das obras publicas) e juntou-se-lhe finalmente a engenharia de minas.

A Suissa tem, entre outros estabelecimentos de ensino, na sua celebre *Escola polytechnica* de Zurich, o curso de *architectura*, o de *engenharia*, o de *estradas e pontes*, o de *mechanica*, o de *chimica-technica*, com uma subdivisão para *pharmacia*, o de *agronomia e silvicultura*, o de *mathematicas*, o de *sciencias naturaes*, o de *letras*, o de *sciencias militares*.

Qualquer dos cursos d'engenharia se professam em 7 semestres.

O Japão que está conhecendo, como o conheceu a Alemanha, quanto deve á diffusão d'um ensino bem dotado, tem na sua universidade imperial de Tokio, ao lado da faculdade de direito, de medicina, de letras, de agronomia e de philosophia natural, a faculdade de *engenharia* em que ha os cursos triennaes seguintes:

- 1 engenharia civil (estradas e pontes);
- 2 engenharia mechanica,
- 3 construcções navaes;
- 4 tecnologia das armas;
- 5 electro-technia;
- 6 architectura;
- 7 chimica industrial;
- 8 tecnologia dos explosivos;
- 9 montanistica e metalurgica.

No curso de engenharia mechanica estudam-se mechanica industrial, machinas, locomotivas, material de officinas, fiação e tecelagem, receptores hydraulicos, tecnologia mechanica e metalurgica.

Os nipons julgaram assim necessario subdividir.

Na França, na Belgica e na Espanha ha tambem cursos differentes para carreiras diversas.

E assim deve ser de facto.

A industria ganhou o extraordinario impulso que lhe influiu a sciencia moderna. Multiplicam-se as maravilhas extraordinarias da electricidade, tanto na telegraphia como no transporte de força, na electro-metallurgia, na electro-chimica, na viação accelerada, no armamento dos portos, etc.

A chimica realiza prodigios e com o seu poder de synthese arremeda a natureza, creando corpos com applicações uteis na tinturaria, na agricultura, na alimentação, nas artes, etc.

Surjem machinas que nos surpreendem pela potencia de que são capazes; pela precisão dos seus movimentos, pela perfeição da sua structura e do seu funcionamento.

Transformam-se os processos de producção e embaraça-se o custo da materia prima e dos productos fabricados, pela especialização de laboração, pela supressão do trabalho manual, pela concentração das grandes fabricas, pelo constante e cada vez maior aproveitamento

dos productos accessorios da fabricação, ou dos residuos industriaes que deixam de ser um prejuizo para se tornarem fontes de receita.

Lá fóra multiplicam-se cursos especiaes de tecnologia electrica ou d'engenheiros electricistas, de tecnologia chimica ou d'engenheiros chimicos, de engenharia mechanica, etc. Mas Portugal alheado a este movimento da Europa, conservando nas escolas materias archeologicas, e não dando logar a novos estudos, impenetravel a ideias modernas, numa tradicional e atavica tendencia ao ensino catedratico, nimamente teorico desinteressa-se de tudo isto, e nos serviços em que lhe conviria ter pessoal com a preparação technica indispensavel, se ás vezes logra achar quem, pela tendencia especial dos estudos proprios, se familiarizou com assuntos de que tem de tratar, frequentemente colloca qualquer, a desempenhar funcções que lhe são alheias, como se manda um sargento para um posto de guarda.

Sabemos que não cabe nos nossos recursos multiplicar as escolas especiaes.

Tambem somos de opinião que é preferivel ter menos escolas ou menos cursos numa escola, para poder dotá-las convenientemente com as cadeiras de que carece e com o material d'ensino pratico que tanto falta entre nós, a ter varios cursos no papel, que só servem para illudirmos os alumnos e para nos illudirmos a nós.

Não é a primeira vez que temos ouvido de professores estrangeiros, visitantes d'uma das nossas escolas technicas, referencias em que a amabilidade não consegue encobrir a impressão de espanto que lhes causa a nossa proverbial pobreza em material escolar d'onde logo se infere a deficiencia no ensino pratico que só se dá bem nos laboratorios, nos museus, nas officinas.

Sabemos que, quando se trata de fazer reformas nos nossos estabelecimentos d'ensino technico, se attende por via da regra, mais á situação dos lentes para quem se talham as cadeiras, do que ás cadeiras para as quaes se hão de arranjar lentes.

Não somos por isso de opinião que se multipliquem os cursos entre nós, antes quizeramos que estes se reduzissem mas se melhorassem, se desfossilizassem e se saneassem da velha traça.

E é por este motivo que julgamos acertada a medida de mandar estudar lá fóra, com subvenção do Estado, alguns alumnos a fim de se attender ás necessidades dos professores para que esses cursos preparem, tanto no serviço publico como no particular.

Podemos, sem augmento de despesa, crear no ministerio das obras publicas uma nova secção e ter ao seu serviço engenheiros devidamente habilitados.

Podemos, sem augmento de despesa, sem prejuizos para ninguém, dar remedio á falta que hoje se nota.

Creando-se o quadro d'engenheiros industriaes, numa secção especial como a de minas; dispondo-se que ficariam pertencendo a este quadro, provisoriamente, os engenheiros que mais tempo tenham permanecido neste serviço mas, dispondo-se que as promoções d'estes engenheiros só se fizessem parallelamente ás dos engenheiros da secção de obras publicas da mesma antiguidade; determinando-se finalmente que se subvencionasse em cada anno um alumno numa escola d'engenharia estrangeira, de modo a não poderem estar mais de 4 alumnos engenheiros a cargo do estado; e estabelecendo-se que a entrada no quadro d'engenharia industrial seria reservada a estes engenheiros, tudo se conseguiria sem o menor augmento das despesas publicas e o Estado dispunha dos funcionarios de que carece para os trabalhos da sua especialidade, direcção de officinas, fiscalização de padarias, serviço do trabalho etc.

Regulando convenientemente a distribuição das escolas e a natureza dos cursos que nellas deveriam seguir os alumnos engenheiros, mandando uns para a Suissa, cujo ensino technico é modelar como a sua organização politica; outros para a grande Alemanha culta, para a industrial e activa Belgica; pondo uns a estudar electricidade, outros a estudar machinas, artes textis, tinturaria, ceramica, chimica, tecnologia, etc, segundo as necessidades publicas, tinha tambem o estado especialistas, professores para as escolas industriaes e para os institutos.

O pensamento do governo concedendo pensões de estudo é de applaudir, mas não devia ficar-se por ali.

Verdadeira obra de utilidade será a de, em objecto de reformas d'ensino, só proceder com um esmerado critério scientifico, não pensando nos lentes mas nos alumnos, concedendo ás escolas os recursos que lhes são indispensaveis sem crear cadeiras d'apparato, e a de mandar que, quem se destine a profissões technicas para que não temos habilitação condigna vá adquirir os conhecimentos teoricos e praticos de que carece em escolas estrangeiras onde elles se ministram; bom será de utilidade especializar as profissões não pondo uma escola a preparar num unico curso para todos os ramos da engenharia, e não considerando um engenheiro igualmente apto, para todos os serviços da engenharia.

E' indispensavel a nova secção d'engenheiros industriaes no ministerio das obras publicas, para especializar os seus trabalhos. E' indispensavel ter engenheiros habilitados nos ramos d'engenharia industrial.

Sem augmentar o quadro, só com os que estão servindo em cousas industriaes, considerados como destacados do seu quadro, se preenche o numero dos engenheiros que devia entrar nesta secção.

Com alumnos engenheiros no estrangeiro, com as bolsas se promoveria o seu recrutamento definitivo.

O. S.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição dos Caminhos de ferro

Pedindo a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes que para a construcção do desvio da linha ferrea do Norte entre os kilometros trezentos e dezesete e quatrocentos e setenta e cinco metros e trezentos e dezanove quinhentos vinte e seis metros, seja declarada a urgencia da expropriação de uma parcela de terreno de areal medindo 11 908^m2,8 pertencente á Junta de Parochia de S. Felix da Marinha, do concelho de Gaia, districto do Porto; e

Considerando que esta expropriação se acha compreendida nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1890 e de 8 de junho de 1859 a expropriação da mencionada parcela, marcada na planta parcelar que baixa com o presente decreto assignada 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 13 de julho de 1907.—REI.—José Malheiro Reymano.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a informação da comissão de exame á linha ferrea de Guimarães a Fafe, datada de 13 do corrente mez: ha por bem auctorizar que seja aberta provisoriamente á exploração publica a referida linha.

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para os effeitos devidos.

Paço, em 16 de julho de 1907.—José Malheiro Reymano.

A proposito do Cincoentenario

Synopse dos Directores da linha Este e Norte

XV

(Continuação)

Ao tempo da ligação de Portugal com Espanha por Badajoz as proprias companhias ferroviarias que possuíam portos marítimos, como, por exemplo, a do Meiodia com o seu porto de Alicante, consideravam Portugal como um valioso auxiliar do augmento do seu trafego.

Deve notar-se que então a companhia de Madrid a

Saragoça e Alicante não possuía a vasta rede que depois adquiriu, e que a Andaluza, com seus portos de Malaga e Cadiz, era uma rival poderosa contra Alicante. A companhia de Ciudad Real a Badajoz era sua co-associada pela sua ligação em Ciudad Real.

As relações posteriores alteraram por completo as condições em que, com tão entusiastico applauso, foi pelas companhias ferroviarias do sul de Espanha acolhido o estabelecimento directo de relações entre Espanha e Portugal, pela abertura da linha portugueza de Leste, de Lisboa a Badajoz.

O primeiro chefe de estação em Badajoz foi Adriano de Varennes, antigo secretario do engenheiro que dirigia o serviço de construcção em Coimbra, e que, por ter casado com uma portugueza da localidade, passou ao serviço da exploração.

De educação esmerada e fino trato, foi com geral applauso recebido pela sociedade principal de Badajoz, onde se conservou até que, por vantagens do serviço e suas pessoas, foi transferido para a linha do Norte.

Com o fervor de cumprimento da missão de concluir as duas principaes vias de comunicação entre a capital e o norte do paiz pelo Porto e com a Europa por Badajoz, a Empresa constructora, ao mesmo tempo que activava os ultimos trabalhos de movimentos de terras e assentamento de via nos ultimos troços das duas linhas, adquiria o material circulante exigido pela lei de concessão importando carruagens de passageiros para todas as classes, locomotivas e vagoes para mercadorias, tudo dos typos mais aperfeiçoados e em uso nos mais importantes caminhos de ferro europeus.

No numero dos vehiculos para viajantes sobressaíam os que eram destinados a compôr o comboio real que, fornecido pela notavel casa *Chevalier Chelus*, constava de um salão para SS. MM., dividido em um rico quarto de cama forrado de damasco amarello, franjado de ouro, com um espaçoso leito d'étable com colchões e almofadas de penas em envolveros de damasco, tendo á cabeceira uma pequena meza de madeira igual á do leito, guarnecida dos respectivos aprestos de cristal de Bohemia com as armas reaes portuguezas, gravadas a primor. A roupa, do mais fino linho, com bordados a capricho, era toda debroada de finas rendas d'Alençon. A coberta de damasco, franjada a ouro, ostentava ao centro as armas reaes portuguezas bordadas a ouro. Espelhos magnificos cobriam os tabiques, sendo os espaços livres forrados de damasco *capitoni* e o tecto de tela, primorosamente pintada a oleo, constando de anjos sobraçando ramos de flores. Em frente do leito uma commoda d'étable, encimada por um grande espelho em ricas molduras.

Contiguo ao quarto de cama havia os quartos de banho e de toilette, com todos os respectivos pertences de louça de Sèvres, cristal de Bohemia e prata, tendo cada objecto as armas reaes, gravadas e douradas. Nas paredes forradas de damasco *capitoni* assentava um magnifico espelho, emoldurado artisticamente.

Duas pequenas portas forradas de damasco *capitoni* amarello, na parte interna, e carmezim nos lados externos e resguardadas interior e exteriormente por reposteiros de damasco franjados de ouro, davam comunicação á sala do throno, forrada de damasco carmezim *capitoni* no topo da qual estavam, sob um docel de velludo carmezim, franjado de ouro, as duas poltronas encimadas pelas armas reaes, destinadas a SS. MM. O tecto artisticamente pintado a oleo sobre tela, representava as quatro estações, ligadas por festões de flores.

Os tapetes orientaes de todos os compartimentos eram do mais fino gosto. A iluminação a esse tempo, ainda desconhecida, não só a electricidade como a do gaz, applicada em caminhos de ferro, era feita a azeite em candelabros de vidro fosco, gravado e resguardados, em artisticos candelabros de bronze dourado.

O exterior d'esta carruagem, pintado a oleo por artista distincto, constava das armas reaes portuguezas, ladeadas pelos dragões brigantinos e ornada de festões de flores, primorosamente executadas.

Salão verdadeiramente real e digno de figurar entre os mais luxuosos dos caminhos de ferro da Europa.

Ainda não se tinha descoberto a applicação, actual-

mente vulgar, do sistema *boggie* aos vehiculos ferroviarios, mas nem por isso a carruagem salão real deixava de possuir todas as commodidades e confortos, tal foi o empenho com que se attenderam ás condições especiaes que eram exigidas ao fim a que se propunha.

O salão real communicava por um passadiço metalico com outra carruagem salão, destinada ás damas da Rainha. Consta este vehiculo de quarto de dormir, toilette e compartimento de W. C., separados por um corredor que dava serviço directo do salão real para a sala das damas, sem intervir nos compartimentos de repouso e toilette. Este segundo salão era forrado de seda azul, franjada de rendas, e as paredes forradas da mesma seda em *capitoni*. A sala era guarnecida de sofás estofados e fauteuils. Os tectos pintados a oleo em festões de flores. Os pertences de toilette em cristal e prata. As roupas de cama de fina tella de linho. As louças de Sèvres. Tudo de summa elegancia, mas menos rico e luxuoso do que o que compunha o salão real. O exterior d'esta carruagem apenas era pintada de azul sem ornamentos.

A terceira carruagem-salão do comboio real, destinada a camaristas e mais pessoal da comitiva régia, constava apenas de uma vasta sala forrada de marroquim verde *capitoni* e mobilada de sofás e poltronas de mogno, estofadas de marroquim igual ao das paredes, e apenas tinha, a um dos topos, um compartimento para vestuario com lavatorio e W. C.

Cada um dos dois salões tinha, em um dos topos, um compartimento destinado ao creado particular e outro ás creadas de serviço da Rainha e das damas.

O terceiro salão tinha tambem um compartimento mais amplo para dar logar a quatro creados do serviço dos camaristas e sequito de SS. MM.

Tendo o concessionario, Marquez de Salamanca, direito, pelo seu contrato a ter para suas viagens uma carruagem salão sua, propria, destinou para esse fim o segundo salão do comboio real, destinado ás damas da Rainha. Nunca, porém, fez uso d'esse direito.

Este sumptuoso conjuncto de carruagens, que á riqueza, bom gosto e conforto constituia uma verdadeira preciosidade, foi, bem poucas vezes, utilizado em serviço da Familia Real Portuguesa, tendo, por ultimo serviço, o transporte de S. M. o Rei de Espanha, Amadeu de Saboia, quando, abandonando o territorio espanhol, aproveitou a offerta d'El-Rei D. Luiz e seguiu no comboio real portuguez de Elvas a Lisboa. Sua augusta consorte, pelo grave estado de saude em que precipitadamente saiu de Madrid, não ponde utilizar a commodidade que S. M. a Rainha D. Maria Pia, sua cunhada, lhe offereceu para tomar o seu logar no salão real, por não lhe permittirem os medicos abandonar o pequeno salão particular em que abandonou Madrid e neste seguiu até Lisboa.

Foi bem doloroso para quem prezava os haveres preciosos que, com tanto prazer, foram recebidos pelos velhos funcionarios das linhas E. e N. de Portugal assistir á completa destruição d'esta verdadeira e sumptuosa reliquia, que constituia o remate e conclusão da construção das duas principaes arterias do paiz em um mysterioso e violento incendio dos telheiros de resguardo das carruagens de luxo, que reduziu a cinzas este verdadeiro monumento ferroviario, que, no que se lhe substituiu, nenhuma comparação poude ter com o anniquillado, apesar dos melhoramentos que o andar do tempo trouxe ao material circulante dos caminhos de ferro.

Fique aqui, pois, consignada a memoria d'aquella joia de que ainda hoje não póde explicar-se satisfatoriamente a origem da sua total destruição.

Inauguração d'uma linha

Ao fim de vinte annos de esforços conseguiu Fafe a satisfação de ver inaugurar a linha ferrea que une aquella povoação a Guimarães.

Foi no dia 21 do mez passado que a cerimonia se realizou.

A linha, construida em condições muito desafogadas para via reduzida, mede 22 kilometros de extensão, tem curvas de 150 metros, e rampas de 18 millimetros.

A sua construção, por vezes bastante difficil, feita em condições taes que technicos estrangeiros teem sido concordes em dizer que póde ser tomada como modelo.

O material é todo de superior qualidade e foi adquirido na Allemanha. Por todo este mez devem chegar tres novas locomotivas de tres eixos conjugados e um eixo livre.

Atravessa esta linha uma das mais pittorescas regiões do Minho, parecendo um caminho de ferro a serpear por um jardim.

O ponto mais alto do traçado é a estação de Paço de onde o panorama que se disfructa é grandioso. Em conclusão: como pittoresco de horizontes é a linha mais bella de Portugal.

Desde o dia 17 que a população de Fafe preparava a localidade para celebrar faustosamente o tão desejado melhoramento.

Chegado o dia 21 as ruas embandeiradas, tinham bello aspecto. Em varios pontos elevavam-se coretos para musicas.

Os habitantes andavam de aspecto sorridente, mas atarefados, com os ultimos retoques nas decorações. Desdobravam-se colchas pelas janellas. Grinaldas de verdura punham tons festivos em todos os arruamentos.

Finalmente, pelo meio dia e meia hora, estralejava no ar um milhar de foguetes. Tres bandas de musica romperam simultaneamente com o hymno nacional.

Na estação, lindamente decorada com bandeiras e trophes de ferramentas, aguardavam o comboio milhares de pessoas, que se estendiam pela corôa das altas trincheiras que ladeiam a linha.

Era um oceano de cabeças que a brisa da curiosidade impellia para o mesmo lado, na ancia de verem a chegada do comboio.

Este, rebocado por duas machinas, a *Porto* e a *Negretlos*, apontava á volta da curva.

O entusiasmo tornou-se indescriptivel. D'aquelles milhares de boccas saíam gritos de alegria e satisfação. A entrada na estação foi imponente.

O comboio era formado por dezeseite carruagens de primeira e segunda classe. Na cauda, uma carruagem salão transportava o gerente da companhia, representantes officiaes, e convidados.

Em um pavilhão adrede levantado para o effeito procedeu-se á assignatura do auto inaugural.

Terminada a cerimonia, depois de visitada a terra, foi offerecido pela commissão das festas aos convidados um jantar de cento e vinte talheres que decorreu animadissimo tendo sido trocados varios brindes.

A' noute brilhantes illuminações davam á terra um aspecto de alegria extraordinaria, mais acrescida ainda pelos descantes e danças populares que se encontravam por todas as ruas.

Por toda a villa um entusiasmo indescriptivel, e assás justificavel attentas as vantagens que aquelle melhoramento tão desejado produz para a localidade.

NOTAS DE VIAGEM

I

De Lisboa a Paris. — Um serviço para o futuro. — O serviço do Norte d'Espanha e das linhas francezas. — Como se póde ir melhor a Paris. — A chegada.

Descansem os leitores que teem acompanhado, neste jornal, as descrições que lhes fazemos de viagens no estrangeiro, que não vamos repetir o que dissemos sobre o percurso de Lisboa á capital franceza.

Elle é sempre o mesmo, que já aqui foi descrito em 1900; o que vae sendo differente são os comboios, porque as companhias vão melhorando o seu serviço, e é d'isso, que entra na bitola do nosso programma, que vamos falar-lhe.

Como se consegue reduzir as tres noites pue separam Lisboa de Paris, a só duas de comboio e ainda a segunda com certa commodidade?

Bem entendido que não tratamos da viagem em Sud-express, que é cara, mesmo muito mais cara do que em geral se pagam estes trens em paizes ricos.

A começar pelas comidas que em toda a parte custam 4 a 5 francos e que em Portugal — que parece ser o paiz mais rico da Europa — não custam menos de 15000 réis o almoço e 13400 o jantar.

Mas deixamos a companhia dos *wagons-lits* com os seus preços exagerados e lamentemos só que por falta de uma pequena combinação em modificação de horários, não se possa beneficiar os passageiros dos comboios ordinarios com uma aceleração do trajecto que muito concorreria para o desenvolvimento das relações de Lisboa com o centro da Europa.

Por incidente, e sem pretensões da ultravidente, indicaremos o meio que se afigura possível.

O Norte d'Espanha tem um comboio rápido, um bello comboio que, partindo de Madrid ás 8.^h 45' da manhã chega ás 11.^h 10' da noute á fronteira franceza. D'ahi sae outro, da companhia do *Midi*, ás 11.^h 40' com excellente material, que chega a Paris ao meio dia.

Ora aquelle trem, o de Madrid, passa em Medina á 1 e meia da tarde.

Não se está a ver que, fazendo sair o nosso comboio para a Beira Baixa um pouco mais cedo, obtendo da Beira Alta mediante qualquer concessão, uma ligação entre Guarda e a fronteira, da Companhia de Salamanca, um trem até este ponto e da de Medina que mudasse a hora de um que ella tem e chega a Medina de manhã poderíamos muito bem em 17 horas e meia, fazer o percurso Lisboa-Medina, isto é, com uma velocidade commercial de menos de 36?

Assim teríamos por exemplo: que saindo de Lisboa ás 8 da noute, estaríamos na manhã do segundo dia em Paris, ás 7 horas, o que dava ao passageiro a commodidade de perder um unico dia, em transitio, e ao correio a grande vantagem de poupar um dia.

Estamos certos de que a isso se chegará não muito tarde com a boa vontade que as direcções das linhas Lisboa-Medina teem mostrado em melhorar o serviço, e á qual se deve termos já hoje diario o *Sud-express*.

Não impedirá esta combinação o receio de prejudicar este serviço de luxo. Elle tem o seu publico especial assegurado; as relações que o porto de Lisboa vae estendendo cada dia lhe garantem a utilzação d'aquelle trem, e a combinação que vimos denunciar virá a fazer-se sem que os *wagons-leits* com isso sofram.

Actualmente, para ir mais commodamente entre Lisboa e Paris o processo é sair no rapido das 5 e meia, indo pernoitar no bello hotel do Bussaco, na Matta, onde o excursionista se sente transportado aos luxuosos, aos sumptuosos hoteis da America.

D'ahi se parte a hora commoda, 10 da manhã, indo até Medina onde se passa, como antigamente, para o expresso do Norte d'Espanha.

Passado vae o tempo em que, aqui mesmo nos queixavamos da inferioridade d'este comboio.

Hoje a companhia do Norte tem bom material, de corredor, commodo, moderno, em que se viaja bem, sobretudo se não se vae em epoca de enorme affluencia.

Chegado a Hendaya o natural é seguir no comboio que d'ahi parte uma hora depois. Mas isso representa ter que desenvolver uma velocidade fatigante na apresentação das bagagens na alfandega e em tomar o almoço, que, afinal, quasi nunca se chega a ingerir completo.

Deixemos que, os apressados, desenvolvam quanta rapidez quizerem e puderem, e muito pachorrentamente tomemos o comboio das 2 h. 57' da tardê que nos põe em Bayonna ás 4 e 14.

Ahi, numa cidade attrahente, com bellos passeios, ou indo até Biarritz, uma estancia balnear deliciosa, passamos bem a tarde até as 6 h. e 28', hora a que passa o rapido n.º 12. Nelle se janta, no restaurante, — uma bella comida por 5 francos — e se pernoita tendo tomado a caruagem directa que vae a Paris.

Este material, seja o do *Midi* seja o do *Orleans* é de primeirissima ordem, commodo, excellentes molas que abafam o ruido da marcha; e nelle se chega a Paris ás

7.^h 58 da manhã, isto é, hora muito mais commoda do que a do expresso que chega ás 4.^h 55'.

Aos que, em todo o caso, despertam cedo, bem agradável lhes é ver o trajecto desde Blois, ou desde Orleans, refrescando o olhar naquellas planicies verdejantes, salpicadas de casinhas e cultivadas com esmero, que são como que a ante-sala do grande palacio de que rapidamente nos aproximamos.

Porque não ha cidade, como Paris, cujos arredores tão bem preparem o espirito do visitante para o que no seu seio lhe vão offerecer.

A aproximação de Paris aquelles campos vão se animando pela apparição do trabalhador rural, indicando-nos que vamos entrar num centro onde não faltam os productos da agricultura a abastecer os grandes mercados; pouco a pouco vão apparecendo os jardins floridos, que nos promettem o encantador ornato de lindas rosas sobre a mesa e nos dizem como em Paris se ama a flôr; depois as fabricas em acelerado movimento, dizendo-nos que toda aquella labuta se transforma em utilidades na grande capital; em breve os grupos de pequenos edificios, moradas dos que preferem viver nos arredores, dando o lugar ás grandes construcções quando passamos as barreiras; nas estradas, a um e outro lado, o movimento de carros accentuando-se, e por toda a parte a vida palpitante d'um grande centro vae-se movimentando activa, ruidosa.

Pela sua parte, os caminhos de ferro dão o seu concurso a este conjuncto animado. Os feixes de vias multiplicam-se, e sobre elles os comboios cruzam-se em todos os sentidos, repletos de passageiros.

Em breve estamos na cidade por uma successão de subterraneos, que nos faz penetrar no seu centro d'animacão e vida.

Ahi uma pequena mas boa novidade nos espera: uma nova commodidade d'este anno; mais um melhoramento da companhia de Orleans, que não se sabe já, em verdade, que mais aperfeiçoamentos poderá introduzir no serviço da sua grandiosa estação do *Quai d'Orsay*.

E' a escada rolante que nos traz do subsolo ao nivel da rua, evitando-nos até o pequeno incommodo de subir uns vinte degraus.

Eis-nos pois em Paris onde, nesta viagem, não nos deteremos promettendo já, para o proximo artigo, falar-lhes da Belgica, das suas linhas ferreas e das suas cidades e praias de banhos.

Que em verdade, com o themometro a 7 graus o banho de mar não é apeteçivel, e por aqui, o verão tem-se esquivado a afagar-nos com a sua viração temperada.

Indicação de estradas

Graças á iniciativa particular, uma falta que muito se sentia em o nosso paiz vae ser remediada.

Referimo-nos a indicações nos pontos de bifurcação das estradas, que indiquem ao viandante qual o caminho a seguir para se dirigir a um determinado ponto.

A União Velocipedica Portugueza tomou a peito esse encargo e começou já a desempenhar se do seu louvavel empenho collocando duas placas nas bifurcações das estradas de Lisboa a S. Pedro de Cintra, e na de Cintra a Cascaes.

Por occasião da inauguração d'esse melhoramento que teve lugar no dia 28 do mez findo, varios clubs e cavalleiros que fazem parte da U. V. P. offereceram mais vinte e duas placas indicadoras que brevemente serão collocadas, para o que a direcção da União impetrou o auxilio do ministerio das Obras Publicas.

Esta medida que desejamos se estenda em breve a todo o paiz é de altissima conveniencia para os cyclistas, mas muito maior ainda para automobilistas, e é de esperar que estes reconhecendo as vantagens que tiram das placas indicadoras, coadjuvem os cyclistas no seu louvavel empenho.

Espera a União poder mais tarde collocar placas nos

sítios perigosos, indicando rampas, curvas, ou quaesquer accidentes que seja conveniente conhecer.

Representando a iniciativa da União um melhoramento para o nosso paiz não podemos deixar de louvá-la, fazendo votos para o seu exemplo ser seguido pelas aggre-gações congeneres.

Bilhetes de identidade

A Companhia Real, seguindo o sistema adoptado em França, vae introduzir nos seus serviços uma innovação que muito beneficia quem transite frequentemente nas suas linhas.

Consiste essa innovação, em crear uns bilhetes de identidade mediante a apresentação dos quaes, em qual-quer estação da rede da Companhia, o bilhete que com-pre lhe custará apenas metade do preço estipulado na tarifa ordinaria.

Os bilhetes de identidade podem ser adquiridos com a validade de tres, seis ou doze mezes, e para primeira, segunda ou terceira classe.

E' de esperar que o bom acolhimento do publico corôe a iniciativa da Companhia.

Aposentações operarias

O sr. Antonio Madeira Pinto, laureado estudante da faculdade de direito, aproveitou os seus estudos do 3.º anno e a inexperada folga que para a frequencia das aulas proveio da parede academica d'este anno lectivo, dando á estampa, com o titulo acima, um valioso trabalho, que mais parece de um escritor e erudito, dispondo de tempo e de documentos para investigações demoradas e laboriosas, do que a obra d'um escolar.

Vae longe a epoca em que a mocidade academica, suggestionada pelo espelho do Mondego e pelos effluvis do choupal, apenas poetava, como João de Deus, Jun-queiro, Penha, Crespo e Quental. Os estudos sociaes andavam arredados das suas locubrações, que apenas interessavam aos raros caturras, publicistas ou funciona-rios do Ministerio das Obras Publicas persuadidos de que nem só do teodolito vive o engenheiro, como nem só de pão vive o homem.

As musas não fazem mal aos doutores disse o nosso classico; mal tambem lhe não fazem os estudos sociolo-gicos, antes ficam bem na faculdade de direito, visto não possuirmos escola mais apropriada, como seria mister.

Cóimbra despoetiza-se, mas vae saindo da idade mé-dia, da tradição, do sonho.

Revelam-o este livro e outros que o precederam, fir-mados tambem por estudantes.

Lemos este com extremo agrado, applaudindo sem re-serva muitas affirmações que ali vimos, perfilhando algu-mas opiniões, como esta: «é mister educar socialmente o povo, fertilizar a sua intelligencia, estimular a sua ini-ciativa».

No livro do sr. Madeira Pinto ha doutrina que contri-bue efficazmente para essa educação social.

Começa o auctor por estabelecer e apreciar a *questão geral da aposentação ou reforma* dos operarios.

Passa, em rapida revista, o que tem sido feito a tal respeito noutros paizes; transcreve da vasta litteratura especial sobre a materia, as suas impressões mais fla-grantes e mais frisantes; apresenta as conclusões ado-ptadas, preconizando o seguro como remedio contra diversos males sociaes em todas as classes; dá noticia das caixas particulares ou a cargo do estado; descreve o seu funcionamento; occupando-se tanto da invalidez como da velhice, e revelando em tudo uma leitura pouco commum e um apreciavel conhecimento dos trabalhos mais recentes de sociologos e estadistas eminentes.

E' interessante a noticia sobre o que se está fazendo em materia de reformas de operarios na França, Alle-manha, Belgica e Italia e noutros paizes onde ha institui-ções tão sympathicas, tanto em seguros contra o invali-

dez e a velhice como contra desastres ou contra a inla-bor.

Mas seguramente a parte do livro que mais prende a nossa leitura é a terceira, em que se estuda a aposenta-ção operaria em Portugal.

Ahi se occupa das cooperativas, das habitações, dos bairros de operarios, dos seus salarios, da sua alimenta-ção e instrucção, da legislação portugueza a este res-peito, fazendo-se justas referencias a trabalhos de Bento Carqueija e Fuschini, etc, e reunindo uma apreciavel somma de informações.

Tambem se occupa das promessas do governo sobre os seguros operarios, e faz ainda um precioso resumo das instituições d'esta natureza existentes em Portugal, concluindo por apresentar as bases, que no seu entender, deveriam servir para a reforma da *Caixa Nacional de Aposentações*.

Pela resenha feita, se reconhece a vastidão da materia que versou o futuro jurisconsulto no qual se revela já um escritor correcto, um estudioso e esclarecido espirito, honrando assim o nome que usa.

Ao moço academico e a seu pae, o illustre director geral do commercio e industria, as nossas felicitações.

O. S.

Companhia da Beira Alta

Ao fim de vinte e nove annos de distinctos serviços á Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta, pediu a demissão de Director o sr. Marquez de Gouveia.

O conselho de Administração concedendo-lhe a demis-são pedida, não esqueceu prestar a devida homenagem á dedicação e inalteravel zelo como durante tanto tem-po serviu os interesses da Companhia.

O logar vago pela demissão do antigo Director foi sup-primido.

Tambem a seu pedido deixou hontem o serviço da Companhia o sr. Stévenin, que durante cinco annos exer-cera as funções de engenheiro chefe dos serviços d'Ex-ploração.

Brevemente será publicado o novo regulamento da or-ganização da Companhia.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de ferro do Porto á Po-voa e Famalicão

Sorteio de obrigações e pagamento de juros
(coupon n.º 55)

No sorteio semestral a que no dia 22 de julho se procedeu de dezoito obrigações, saíram sorteadas as dos numeros seguintes: 3, 52, 446, 775, 862, 1 173, 1.527, 1.874, 2.194, 2.815, 3.030, 3.128, 3.459, 3.618, 3.847, 4 791, 4 863 e 5.550.

O pagamento d'estas dezoito obrigações pelo seu valor nominal e dos juros que lhe competem do semestre corrente, bem como o pagamento dos juros do mesmo semestre (coupon n.º 55) de todas as outras obrigações d'esta companhia, em circulação, effectuar-se-ha no dia 1 do proximo mez de julho e em todas as quintas feiras seguintes, das doze ás duas horas da tarde, no Porto, na sua sede, e em Lisboa, na casa bancaria dos srs. FONSECAS, SANTOS & VIANNA.

Companhia do Caminho de ferro de Salamanca á fronteira de Portugal

Assembleia geral

São convidados os srs. accionistas d'esta companhia possuido-res de vinte ou mais accções (artigo 29.º dos estatutos) e os que se acharem nos casos determinados no artigo 13.º dos mesmos esta-tutos, para a assembleia geral ordinaria (artigo 37.º dos estatutos), que deverá ter logar na cidade de Salamanca no 16 do corrente, ao meio dia, nos escriptorios da companhia.

Boletim Commercial e Financeiro

O conflicto que tem estado imminente entre os Estados-Unidos e o Japão, chamou de novo as atenções geraes para este ultimo paiz, cujos rapidos e comprovados progressos tem assombrado nestes ultimos annos o mundo civilizado.

E' por isso, de todo o ponto interessante no actual momento, inquirir da situação economica e financeira do imperio japonuez.

Esse trabalho foi feito largamente por occasião da guerra russo-japoneza; mas de então para cá a situação modificou-se bastante e isso justifica o exame de elementos estatísticos mais modernos.

No fim de 1906 o Japão contava 50 529 236 habitantes; e a ilha Formosa 3 082 504. A divida publica elevava-se a 5 800 milhões de francos, em numeros redondos. Possuía na metropole 10 035 kilometros de caminhos de ferro e na ilha Formosa 310 kilometros. A marinha mercante era constituída por 1 815 navios a vapor, representando 797 366 toneladas e 4 005 navios de véla no total de 330 702 toneladas.

Antes da guerra, em 1900 por exemplo, a divida publica era apenas de 500 milhões de *yen*, ou 1 290 milhões de francos; o commercio geral avaliado em 1 254 milhões de francos dos quaes diziam respeito á importação 732,5 milhões e á exportação 521,5 milhões.

Depois da guerra a divida japoneza decuplicou (5 800 milhões), elevando-se o commercio: em 1905, a 2 025 milhões—importação 1 221 milhões, exportação 804 milhões—e em 1906 a 2 190 milhões—importação 1 089 milhões, exportação 1 101 milhões. D'onde se conclue que em 1906 a balança commercial era favoravel ao Japão, o que constitue um caso bastante excepcional, tratando-se de paizes metropolitanos. Esta situação provém da consideravel exportação de sedas gregas e tecidos de seda, fio d'algodão, cobre, carvão, phosphoros, etc.

Debaixo do ponto de vista economico pôde pois dizer-se que a situação é bastante favoravel, revelando sensiveis progressos.

Outrotanto se pôde dizer da sua situação financeira, não obstante o acrescimo da divida publica, a qual diga-se de passagem, seria considerada como extremamente modesta para qualquer paiz europeu.

Resumiremos as phases por que tem passado a divida japoneza. Na epoca da sua organização pelo modelo europeu, o Japão tinha apenas uma divida interna de 5 milhões de *yen* approximadamente; em 1878, a mesma divida elevava-se a 67 milhões de *yen*, dos quaes foram até hoje reembolsados 3 730 000 *yen* (o praso para reembolso completo termina em 1921).

A organização á europeia estendeu-se naturalmente ás finanças. em 1880, a divida sommava 220 milhões; em 1886, 240 milhões; a guerra sino-japoneza não teve grande repercussão na divida que, em 1895 ainda era de 300 milhões de *yen*. Emfim, nas vesperras da guerra mandchuriana, ou seja em 1903, a divida elevava-se a 560 milhões de *yen*.

Ainda que as despesas da guerra tenham sido avaliadas em mais de 5 000 milhões de francos, a divida publica apenas augmentou 3 170 milhões. O restante foi fornecido pelos impostos de guerra.

Actualmente, como acima dizemos, a divida publica japoneza eleva-se a 5 800 milhões de francos, ou 2 302 591 615 *yen*, repartindo-se: em divida interna, 943 884 887 *yen* e em divida externa, 1 358 milhões de *yen*, o que no total representa approximadamente na nossa moeda 1 044 000 000 5000 réis.

O ultimo emprestimo externo do Japão foi effectuado já este anno. E' de 23 000 000 libras, a 5 %, inconvertivel antes de 1922 e inteiramente reembolsavel em 1947.

Convém notar que este emprestimo não foi realmente engrossar a divida japoneza na importancia referida, visto ser destinado ao reembolso do emprestimo de 6 %, contratado em 1904, do total de 15 milhões de libras, em duas séries. A operação recente, pois, muito contribuiria para alliviar os encargos do thesouro, se por outro lado o capital da divida não fosse augmentado em 8 milhões.

O serviço dos juros da divida japoneza exige uma annuidade de 100 milhões de *yen*; ora, segundo as previsões orçamentaes, as receitas do exercicio de 1907-1908 devem elevar-se a 424 milhões de *yen*, pelo que aquelle serviço não absorve mais de 23 % dos recursos do thesouro, ou sejam apenas mais 9 % que antes da guerra mandchuriana.

As cotações dos titulos da divida japoneza, tanto interna como externa, cotados nos mercados financeiros da Europa, tem-se resentido ultimamente de uma certa desconfiança que persiste a respeito do Japão, ao qual, com razão ou sem ella, se attribuem propositos megalomanos que não podem ser levados a effecto sem guerras.

Independentemente do conflicto internacional em que se acha envolvido e da agitação que lavra na Coréa, o Japão, a acreditar no que referem os grandes órgãos mundiaes, mantém em intensa actividade os seus arsenaes militares, d'onde se infere muito naturalmente que não é unicamente a prudencia que impera no espirito dos japonezes. São estes boatos que estão attingindo de uma forma grave o crédito do Japão e nelles se filia a causa da baixa de cotações dos seus fundos.

Se o Japão se applicasse a pôr em evidencia os seus progressos economicos de preferencia aos seus talentos estrategicos, é fóra de duvida que não tardaria a vêr o seu papel mais altamente valorizado nos mercados europeus e o crédito custar-lhe menos caro; e como a maior parte da sua divida é reembolsavel a curto praso acharia facilmente quem lhe emprestasse á taxa normal, o que lhe permittiria reduzir de 20 a 30 milhões de *yen* (9 288 a 13 932 contos de réis approximadamente) a annuidade que destina ao serviço dos seus emprestimos.

A situação monetaria dos grandes mercados não soffreu modificação sensível durante a quinzena.

Em Londres, no mercado livre, os emprestimos a curto praso e mesmo os descontos chegaram a fazer-se abaixo da taxa de 3 1/2 %. Mas as letras a seis mezes não tem encontrado tomadores senão a 4 %.

Em Berlim ha a registar a melhoria da situação do Banco do Imperio, segundo os balancetes publicados. O desconto livre desceu nesta praça de 4 1/2 a 4 1/4 %.

As importancias em caixa nos bancos de Lisboa e Porto eram em 30 de junho ultimo, as que constam da seguinte nota, conforme os respectivos balancetes:

| | |
|-------------------------------------|------------|
| Banco Commercial de Lisboa..... | 506 contos |
| » Lisboa & Açores..... | 577 » |
| » Nacional Ultramarino..... | 53 » |
| » de Portugal..... | 11 428 » |
| London & Brazilian Bank (Lisboa)... | 261 » |
| » » » » (Porto).... | 337 » |
| Banco Alliança..... | 329 » |
| » Commercial do Porto..... | 333 » |
| » Mutuario..... | 2 » |

A seguinte nota indica os depósitos á ordem nos mesmos Bancos e na referida data:

| | |
|----------------------------------|--------------|
| Alliança..... | 1 321 contos |
| Commercial do Porto.. | 1 168 » |
| Mutuario .. | 25 » |
| London & Brazilian (Lisboa)..... | 661 » |
| » » » » (Porto).... | 630 » |
| Commercial de Lisboa..... | 3 431 » |
| Lisboa & Açores | 4 051 » |
| Nacional Ultramarino..... | 1 143 » |
| Portugal..... | 1 457 » |

A conta de *Ganhos e Perdas* dos mesmos estabelecimentos, achava-se na referida data representada pelas seguintes importancias:

| | Ganhos e Perdas Contos de réis | Capital Contos de réis |
|---------------------------|-----------------------------------|---------------------------|
| Alliança..... | 64 | 4 000 |
| Commercial de Lisboa..... | 114 | 2 000 |
| » do Porto..... | 119 | 7 000 |
| Nacional Ultramarino..... | 214 | 5 400 |
| Lisboa & Açores..... | 155 | 4 500 |
| Mutuario..... | 6 | 300 |
| Portugal..... | 807 | 13 500 |

O acontecimento mais importante occorrido durante a quinzena na nossa bolsa foi a fluctuação de preços das acções da Companhia do Assucar de Moçambique. Este papel, que no fim da quinzena anterior ficára a 52 500, devido a varios boatos que circularam e já agora considerados na praça como inverosímeis começou a descer repentinamente chegando a 47 500 réis. Com o desmentido dos boatos veio pouco depois a reacção e já hontem fechou ao preço de 50 500 réis.

No mercado a praso tambem tiveram algum movimento as obrigações dos caminhos de ferro da Beira Alta e as acções da Companhia de Moçambique.

No mercado a contado ha a registar principalmente um regular movimento nas inscrições, as quaes por tal motivo apresentam firmeza de preços.

A liquidação do fim do mez, áparte os prejuizos em valores já reportados de mezes anteriores, aligura-se sem difficuldades.

Damos a seguir as ultimas cotações cambiaes:

| | EM 31 DE JULHO | | EM 15 DE JULHO | |
|-----------------------|----------------|----------|----------------|----------|
| | Comprador | Vendedor | Comprador | Vendedor |
| Londres cheque..... | 52 | 51 7/8 | 52 1/8 | 52 |
| » 90 d.v..... | 52 7/16 | — | 52 5/8 | — |
| Paris cheque..... | 550 | 552 | 549 | 551 |
| Berlim »..... | 225 1/2 | 226 1/2 | 225 | 226 |
| Amsterdam cheque..... | 382 | 384 | 381 | 383 |
| Madrid cheque..... | 810 | 816 | 812 | 822 |

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação, por classes da pauta, de Janeiro a Outubro

| | (Valores em mil réis) | |
|---|-----------------------|------------|
| Importação para consumo | 1906 | 1905 |
| I—Animas vivos | 2.070.307 | 2.645.493 |
| II—Materias primas para as artes e indústrias | 20.159.240 | 19.652.243 |
| III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras | 5.963.042 | 5.683.938 |
| IV—Substancias alimenticias | 13.535.668 | 15.587.619 |
| V—Apparelhos, instrumentos machinas, e utensilios empregados, na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos | 5.006.728 | 3.938.833 |
| VI—Manufacturas diversas | 4.116.542 | 4.235.907 |
| Taras | 92.938 | 105.623 |
| Totaes | 50.944.465 | 51.849.656 |
| Exportação nacional e nacionalizada | | |
| I—Animas vivos | 3.205.944 | 2.700.480 |
| II—Materias primas para as artes e indústrias | 5.605.363 | 4.893.645 |
| III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras | 1.391.351 | 1.401.219 |
| IV—Substancias alimenticias | 13.533.986 | 13.300.836 |
| V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos | 81.117 | 75.520 |
| VI—Manufacturas diversas | 1.684.007 | 1.675.819 |
| Totaes | 25.501.818 | 24.047.519 |

Publicações recebidas

Le Touriste.—Recebemos o ultimo numero d'esta interessante revista que se publica no paiz visinho.

Além da continuação do *Guia do Escriptor*, insere artigos muito curiosos, como: Compostela; Numancia; notas artisticas; uma excursão a Tibidabo; a casa de Lujan; a villa de Jadraque; uma ideia; concursos e exposições; sport, etc.

Todos estes artigos são acompanhados de bellas gravuras, que dão um cunho essencialmente artistico áquella publicação.

Automobilismo

Loanda

Está já em exploração na capital da nossa provincia ultramarina de Angola um serviço regular de automoveis.

Cintra

Foi pedida auctorização para substituir por carros automoveis, os carros que actualmente fazem o serviço de carreiras entre Cintra e a Ericeira.

Espanha

Vae ser estabelecido um serviço de omnibus automoveis em Mondariz, e outro entre Caceres e Trujillo.

Italia

No mez passado começaram a funcionar em varias linhas secundarias as carruagens automotoras, dando optimos resultados.

Tracção electrica

Braga

Já deu entrada no ministerio do reino o processo das novas bases para o concurso á adjudicação da linha de tremvias de Braga.

Espanha

Foi pedida a concessão de uma nova linha em Barcelona, partindo da rua de Villanova a entroncar com o tremvia de St.º André, seguindo pela rua de Roger de Flor, jardim e rua de Pujadas, rua da Igualdad, e terminando na de Wad-Ras.

Foi pedida a concessão de uma linha em Saragoça, partindo da Puerta del Duqué, passando pelo jardim da Mina, e terminando na rua da Independencia.

Constituiu-se em Madrid uma companhia anonyma para a construcção e exploração de uma linha electrica na Galliza, partindo de Carril, em frente da ilha de Cortelejadas, a Cambados, passando por Villagarcia.

Allemanha

Espera-se que no proximo anno futuro estejam terminados os trabalhos para a substituição da força de vapor por energia electrica em toda a rede de tremvias de Salzbargo.

Italia

Foi feita a concessão de uma rede de tremvias electricos, em Palermo, com a extensão aproximada de quarenta kilometros.

A concessão é por cincoenta annos.

Berlim—S. Petersburgo

Projecta-se ligar a capital allemã á capital moscovita por meio de uma linha mixta, terrestre e maritima, sendo adoptada na parte terrestre a tracção electrica.

Por isso construir-se-ha uma linha ferrea de S. Petersburgo a Abo, na Finlandia; d'aqui a Stockolmo a viagem é feita por mar; de Stockolmo a Trolleberg, outra linha ferrea; d'este ponto a Sassnitz, Allemanha, torna a viagem a ser feita por mar; finalmente Sassnitz a Berlim, outra vez via ferrea.

O trajecto por esta linha será feito em vinte horas; actualmente gasta-se trinta e uma horas.

Argentina

A camara municipal de Buenos Aires foi auctorizada a fazer construir por sua conta uma linha metropolitana subterranea com tracção electrica.

Vae proceder-se immediatamente á construcção da linha da Praça Onze de Setembro á Praça de Maio e entroncamento com as linhas do caminho de ferro do porto. Simultaneamente construir-se-ha a linha da Praça da Constituição ás estações do caminho de ferro do Retiro.

Australia

As linhas suburbanas de Melbourne, vão ser modificadas para applicação da tracção electrica.

Para essa modificação foi auctorizada a despesa de quinze milhões de libras. Por enquanto ainda não está resolvido qual seja o sistema a adoptar.

LINHAS PORTUGUEZAS

Arganil.—Uma companhia belga apresentou ao Governo uma proposta para a continuação do caminho de ferro da Louzã, por Arganil e Oliveira do Hospital, a Ceia e Gouveia e um ramal para a Covilhã.

Beira Alta.—A direcção da companhia dos caminhos de ferro da Beira Alta, vae estabelecer um serviço de comboios tramways para trabalhadores.

A fim de melhorar o serviço geral das suas linhas, já

encomendou varias locomotivas e carruagens, e vae abrir novas estações e apeadeiros em varios pontos em que se tornam necessarios.

Thomar—A camara municipal de Thomar, em sessão extraordinaria, deliberou representar ao governo pedindo a construcção de um caminho de ferro que, partindo do Entroncamento, passe por Thomar, e d'ali para outros pontos.

Loulé.—O concessionario da linha ferrea entre Loulé e S. Braz, e de S. Braz a Faro, requereu a approvação dos estudos effectuados.

Valle do Tamega.—A camara municipal de Celorico de Basto deliberou telegraphar aos srs. ministro das obras publicas e presidente do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado solicitando-lhes para que nos estudos da linha ferrea do Valle do Tamega, que já foram iniciados, que veem de Amarante e seguem para Cavez, a linha seja traçada por fôrma que se approxime o mais possivel d'aquella villa.

Moçambique.—Vão recommençar os estudos para a construcção de um caminho de ferro que ligue varios pontos da costa de Moçambique, sendo aproveitadas as estradas ordinarias já construidas para leito da nova linha.

Mossamedes.—No intuito de estudar um novo traçado que encurte o trajecto para o Lubango, foram mandados suspender os trabalhos d'esta linha a partir do kilometro 97.

Lobito.—Já chegou ao seu destino a nova locomotiva e respectivo tender, devendo ser estreada por occasião da visita do Principe Real áquella linha.

A nova locomotiva, de sistema mixto tem seis pares de rodas sendo quatro pares conjugados e uma *boggie* á frente.

Póde vencer facilmente as rampas de maior inclinação, e dispõe de consideravel velocidade devido ao grande diametro das rodas.

Póde servir indifferentemente para conducção de passageiros e de mercadorias.

S. Thomé. Está já concluido e dependente da approvação da estancia competente o projecto do primeiro troço da linha ferrea de S. Thomé, na extensão de sete e meio kilometros.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Trata-se da constituição de um syndicato, formado por capitalistas da Galliza e da Catalunha, para a construcção de caminhos de ferro secundarios e tremvias.

A primeira linha a construir será a de Marín a Villagar, por Grove, Sangenjo e Cambados, que deverá mais tarde ser prolongada até Santiago passando por Padron.

FRANÇA

Foi aberta á exploração a linha de Pont-l'Abbé-Picauville a Sainte-Mère-Eglise, na extensão de 9.700 metros, no departamento da Mancha.

ITALIA

Foi pedida a concessão para construir e explorar uma linha ferrea de Martigny ao Piemonte, na extensão de 136 kilometros.

Os trabalhos de construcção estão orçados em trinta e oito milhões de liras e ficarão terminados no prazo de tres annos.

Foi pedida a concessão para a construcção de uma linha ferrea que entroncando na de Castelraimundo a Camerino, siga até Pioraco.

Está sendo estudado o pedido de concessão de uma linha de Palermo a Nicoria.

Está constituindo-se uma companhia para explorar a linha de Grignasco a Coggiola, em via de construcção.

Foi pedida a concessão de uma linha ferrea entre Fara Sabina e Rieti.

Foi assignado o contrato para a construcção e exploração de uma linha ferrea entre Cento e Ferrara.

A concessão para a exploração é por setenta annos.

Foi pedida a concessão para a construcção de uma linha ferrea entre Cividale e Canale, passando por Padresca.

ALGERIA

Por todo este anno será inaugurado o troço de Tlemcen a Tureme, na linha Tlemcen-Marnia. A via está já toda pronta; as obras na sua maior parte estão terminadas.

Dentro em breve começão os trabalhos de Tureme para deante

JAPÃO

A companhia dos *wagons lits* está estudando um serviço directo entre a Europa e Tokio.

As carruagens da companhia percorrerão a linha transiberiana, passando por Karbine, Mukden, Widschu e Fusan.

D'este ponto seguem os viajantes até Schimonoseki, onde toman novamente o caminho de ferro seguindo para Tokio.

Companhia Real

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

(Continuado do n.º 470)

Segunda parte

Contas de estabelecimento e de despesas complementares do primeiro estabelecimento

Em seguida se explicam as differenças que resultam da comparação do balanço de 1906 com o do anno anterior.

Estabelecimento:

| | |
|---|-----------------|
| Saldo devedor em 31 de dezembro de 1905. | 56.925:728\$218 |
| Saldo devedor em 31 de dezembro de 1906. | 56.921:228\$218 |
| Differença para menos em 1906. | 4:500\$000 |

Somma recebida do Banco Lusitano, que representa a prestação do anno de 1905, conforme a respectiva escritura.

Material circulante:

| | |
|---|----------------|
| Saldo devedor em 31 de dezembro de 1905. | 3.091:204\$286 |
| Saldo devedor em 31 de dezembro de 1906. | 3.064:877\$741 |
| Differença para menos em 1906. | 29:326\$545 |

Representa a baixa no inventario, do valor por que no mesmo figurava diverso material que foi transformado e demolido.

Despesas complementares do estabelecimento desde 1895:

Comquanto o saldo d'esta conta seja egual ao do anno anterior, o seu movimento foi como segue:

| | |
|--|--------------|
| Novas construcções e trabalhos complementares. | 426:478\$130 |
| Mobilia, utensilios e ferramenta. | 28:306\$451 |
| Material circulante. | 250:491\$047 |
| Amortizado por | |
| Ganhos e Perdas. | 619:559\$547 |
| Provisão para o assentamento da segunda via do Norte. | 95:916\$081 |
| Sem differença. | -5- |

Reservas

Extraordinaria:

| | | | |
|---|----------------|---------------|----------------|
| Obrigações d'esta Companhia de 1.º grau. | de 3 % 9.442 | de 3 % 44 (a) | 10.210 titulos |
| | de 4 % 56 | | Por memoria |
| | de 4 1/2 % 668 | | |

Especial — Carteira titulos:

| | |
|--|------------------|
| 7.828 Accções da Sociedade Madrid-Caceres-Portugal | Existencia em 31 |
| 1.120 Titulos de fundador da nossa Companhia | de dezembro de |
| 1.300 Obrigações da Companhia de Alcanena | 1906 |
| 500 Accções do Banco Lusitano (uma cautela) | Por memoria |
| 2.100 Obrigações da Companhia do Mondego | |

Nota — Vendidas em 1906, 1.111 accções da Sociedade de Ma-

drid-Caceres-Portugal, o que reduziu a sua quantidade de 8.939 a 7.828 como acima.

Recebidas em 1906 as 2.400 obrigações da Companhia do Mondego.

— *Immoveis* :

Predios urbanos e terrenos nas linhas Urbana e de Lisboa a Cintra e Torres Vedras.

Nota — Vendidos 54^m43 de terreno, onde existiu o predio 64, da rua das Taipas.

— *Reserva metallica* :

Existencia em 31 de dezembro de 1905 £ 48.761-11-11 ao par 219:427\$181

Accrescida em 1906 de £ 3.000- 8-11 » » 13:502\$007

Existencia em 31 de dezembro de 1906 £ 51.762- 0-10 » » 232:929\$188

Fundo de reserva extraordinario

Não teve movimento em 1906 este fundo, cuja composição está descrita na reserva extraordinaria.

Fundo de reserva especial

Este fundo de reserva está constituído como segue :

Deductão segundo alinea b) do artigo 61.º dos Estatutos... 51:531\$880

Deductões segundo a alinea c) do referido artigo :

Em 1899..... 8:440\$387

Em 1900..... 29:990\$300

Em 1901..... 42:474\$818

Em 1902..... 62:341\$884

Em 1903..... 56:752\$581 200:000\$000

Producto de vendas—Immoveis em Lisboa :

Exercícios anteriores..... 11:803\$357

No exercício de 1906, a saber :

A João P. Marques Villar, 54^m43 de terreno, onde existiu o predio 64, da rua das Taipas ... 247\$656

— *Títulos* :

Venda em Paris de 1411 acções da Companhia de Madrid-Caceres-Portugal 9:038\$991 21:090\$004

Juros do nosso deposito em Londres, desde 24 de outubro de 1902 até 31 de dezembro de 1905, £ 3.018-10-7 ao par 13:718\$383

Somma, Réis 286:340\$267

Deduzindo :

Inversão em ouro, a saber :

£ 5- 0- 0 a 4\$500 22\$500

» 655- 1-11 » 4\$528,79688.. 2:966\$796

» 52-13- 9 » 4\$700,3 247\$656

» 1 290- 6-10 » 4\$705,882.... 6:072\$195

» 1 090- 4- 3 » 4\$711,656.... 5:136\$704

» 0- 9- 8 » 4\$850 2\$347

» 59- 0- 0 » 4\$980 293\$820

» 1 777- 8- 0 » 5\$330 9:473\$540

» 2 000- 0- 0 » 5\$370 10:710\$000

» 4 235-12- 6 » 5\$393,24.... 22:843\$806

» 2 000- 0- 0 » 5\$400 10:800\$000

» 10 000- 0- 0 » 5\$510 55:100\$000

» 500- 0- 0 » 5\$575 2:787\$500

» 9 250- 0- 0 » 5\$585 51:661\$250

» 1- 0- 0 » 5\$595 5\$595

» 8- 0- 0 » 5\$600 44\$800

» 1 749- 0- 0 » 5\$690 9:951\$810

» 7 000-10- 0 » 5\$870 41:092\$935

» 791-13- 4 » 5\$875 4:465\$000

» 3 232- 0- 0 » 6\$190 20:006\$080

» 1 500- 0- 0 » 6\$250 9:375\$000

» 1 500- 0- 0 » 6\$290 9:435\$000

» 45-10- 0 » 6\$294 97\$550

Somma £ 48.713-10- 3 que custaram... 272:621\$884

A mesma quantidade de £ ao par 219:219\$805

Diferença de cambio..... 53:411\$079

Totalidade da reserva em ouro em 31 de dezembro de 1906, £ 51.762-0-10 ao par ... 232:929\$188

Prejuizos por diferença de cambio

Os prejuizos cambiaes no anno de 1906, continuaram a diminuir, visto que na remessa de fundos para o estrangeiro para o serviço de obrigações e outros encargos financeiros, o prejuizo foi:

Em 1905 de réis 89:457\$696

Em 1906, de réis 37:072\$083

De onde resulta uma diferença a favor de

1906, de réis 52:385\$613

Resultados da Exploração em 1906

As receitas geraes da exploração, incluindo as garantias de juro das linhas subsidiadas pelo Governo Portuguez, como consta da «Conta geral da exploração» junta ao presente relatorio em documentos n.ºs 5 a 14, foram :

Receitas do trafego..... 5.752:825\$922

Garantias de juro 322:840\$608

Receitas fora do trafego 11:778\$928 6 087:445\$458

As despesas ordinarias foram de..... 2.384:305\$810

Receita liquida..... 3.703:139\$648

Addicionando :

Juros de papeis de credito 1:751\$400

Prescripções diversas 1:711\$985

Saldo credor da conta «Juros, Com-

missões, Depesas de Banco e ou-

tras» 13:746\$639

Lucro na exploração da linha de Ven-

das Novas neste anno... 3:967\$341 21:177\$336

Somma, Réis..... 3.724:316\$984

Deduzindo :

Impostos em Portugal 74:453\$591

Despesas complemen-

tares do Estabelecí-

mento desde 1895.. 705:475\$628

Menos : Retirado da

provisão para o as-

sentamento da 2.ª

via do Norte..... 85:916\$081 619:539\$547

Renovação de taboleiros metallicos.. 9:000\$000

Perda por demolição de material cir-

culante..... 22:935\$893

Insufficiencia na exploração da linha

de Coimbra a Louzã.. 301\$210

Adeantamentos a liquidar com a

Companhia dos Meridionaes... 56:504\$102

Saldo devedor da conta «Diferenças

de cambio»..... 6:053\$369 788:507\$712

Liquido 2.935:809\$272

Aplicação :

a) Juro das obrigações de 1.º grau.. 1.465:425\$858

b) Amortização das obrigações de 1.º

grau..... 179:143\$354

c) Amortização das obrigações de 2.º

grau..... 419:671\$841 1.764:241\$053

Ficam, Réis.... 1.171.568\$219

Juntando o saldo dos exercícios anteriores, a saber:

Saldo da conta «Ganhos e Perdas»

em 31 de dezembro de 1905..... 957:009\$870

Deduzindo:

Juro distribuido aos obrigatarios de

2.º grau—Exercício de 1905 943:966\$485 13:043\$385

Total, Réis ... 1.184:611\$604

O vosso Conselho propõe que seja distribuido captivo de im-

postos, por cada obrigação:

As 352.666 obrigações de 3 %

2.º grau—frs 12 50 ... Frs. 4.408.325,00

As 62.391 obrigações de 4 %

2.º grau—frs 16 66 ... Frs. 1.039.434,06

As 30.429 obrigações de 4 1/2 %

2.º grau—frs 18,75..... Frs. 564.918,75

As 90.980 obrig. de 2 % B. Baixa

1.º grau—frs. 5,00..... Frs. 454.900,00

Somma, Francos... 6.467.577,81

ao cambio de 543.84364 por 3 francos, equivalente

a Réis..... 1.172:450\$553

Saldo credor da conta «Ganhos e Perdas» para 1907 15:161\$251

Factos geraes

Não houve venda alguma de terrenos conquistados ao Tejo, neste exercício.

O vosso Conselho Admistracção propõe que se mantenham, em 1907 a 1908, as disposições vigentes relativas á remuneração dos corpos gerentes da nossa Companhia, Commissario Regio e seu adjuncto, em harmonia com o disposto nos artigos 39.º, 12.º e § unico, dos Estatutos.

Tendo a Companhia do Caminho de ferro do Mondego participado em 8 de novembro de 1906 que estavam concluidos os trabalhos de construcção da linha entre Coimbra e Louzã, pertencente

à mesma Companhia, foi celebrada a respectiva escritura em 15 de dezembro seguinte, pela qual a dita Companhia do Mondego faz entrega à nossa Companhia da referida linha para ser explorada a partir de 16 do dito mez de dezembro, como effectivamente foi, e nos termos do contrato de 22 de novembro de 1904.

(Continúa.)

Avisos de serviço

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Villa Real ás Pedras Salgadas

No dia 15 de julho, foi aberto á exploração provisoria o troço da linha do Valle do Corgo para além de Villa Real, compreendendo as seguintes estações, onde se effectuará o serviço abaixo indicado:

Abambres, todo o serviço de grande e pequena velocidade;
Fortunho, passageiros sem bagagem, sendo a cobrança feita em transitio;

Samardã (ap.), passageiros, bagagens e grande velocidade;
Tourencinho (ap.), Zimão e Parada (ap.), passageiros sem bagagem, sendo a cobrança feita em transitio;

Villa Pouca d'Aguiar, todo o serviço de grande e pequena velocidade;

Nuzedo (ap.), passageiros sem bagagem, sendo a cobrança feita em transitio;

Pedras Salgadas, todo o serviço de grande e pequena velocidade.

As tarifas a applicar, são as que actualmente vigoram na linha da Regoa a Villa Real.

O horario dos comboios é o que está annunciado pelo cartaz A 66 d'esta direcção, datado de 13 do corrente.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Apeadeiro do Dafundo

A partir de 1 de agosto de 1907 o apeadeiro do Dafundo fica habilitado a fazer serviço de passageiros, bagagens, cães, grande e pequena velocidade, interno e combinado, com as seguintes restricções:

a) Não recebe nem expede volumes de pezo indivisivel superior a 100 kilos;

b) Não recebe nem expede vehiculos nem animaes (excepto os cães e aquelles que sejam taxados a peso, em conformidade com os artigos 53.º e 63.º da Tarifa Geral);

c) Expedições.—Os expedidores coadjuvarão a pesagem e a condução dos volumes para o local onde devem ser carregados;

d) Chegadas.—Os consignatarios retirarão as suas remessas, dentro do prazo de 12 horas da sua chegada, do local onde tiverem sido descarregadas, para o que serão avisados pela estação. Não assiste portanto, aos expedidores o direito de renunciarem aos avisos de chegada;

e) Armazenagem gratuita.—O prazo de armazenagem gratuita é limitado, seja qual for a tarifa applicada, a 6 horas para a grande e a 12 horas para a pequena velocidade, contadas desde aquella em que os volumes forem depositados para expedir ou da chegada do comboio em que forem transportados.

Em tudo que não seja contrario ao que no presente se estipula, ficam em vigor as disposições da tarifa especial C n.º 1 bis de 1 de maio de 1896.

Festa a Nossa Senhora da Saude em Revelles

No domingo 4 de agosto de 1907 os comboios tramways entre Figueira da Foz e Coimbra, e os mixtos n.ºs 232 e 242 que saem de Alfarellos para a Figueira ás 11.38 da manhã e 8.50 da tarde, terão paragem de 1 minuto ao kilometro 210,050, junto a Revelles, a fim de tomarem e deixarem passageiros.

Os preços applicaveis são os de ou para Revelles conforme a tarifa em vigor.

Alteração de horario

Desde o dia 5 d'agosto proximo são alterados os horarios dos comboios n.ºs 141 e 143 (ascendentes), 142 e 144 (descendentes) e da linha da Beira Baixa, pela forma seguinte:

| | Part. de Lisboa-R. | Cheg. a Guarda |
|-------------|--------------------|-------------------|
| Comboio 141 | 8,10 e 9,30 N. | 9,33 M. |
| » 143 | 10,25 M. | 2,33 M. |
| | Part. de Guarda | Cheg. a Lisboa-R. |
| Comboio 142 | 4,35 M. | 7,18 T. |
| » 144 | 4,10 T. | 6,25 M. |

Para mais esclarecimentos vêr o Aviso ao Publico affixado nos logares do costume.

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Empreitada de terraplenagem

No dia 9 de agosto de 1907, pelas doze horas da manhã, perante o chefe da 2.ª secção da construcção, proceder-se-ha a concurso publico para a adjudicação da empreitada n.º 27 de terra plenagens e obras de arte entre perfis 1.180 e 1.247 do lanço de Valle do Poço a Mora na linha de Evora a Ponte do Sôr.

A base da licitação é de 6:205\$400 réis.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou na thesouraria de qualquer das Direcções dos Caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 156\$000 réis.

O concorrente a quem a adjudicação for feita reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação. Este reforço ha de realizar-se na thesouraria da direcção em que foi feito o deposito provisorio, e ficará á ordem da Direcção do Sul e Sueste, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depósitos.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na Secretaria da Direcção do Sul e Sueste (Largo de S. Roque, 22), e na 2.ª secção de construcção, em Evora, onde podem ser examinados nos dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde.

O acto de arrematação effectua-se na secretaria da mesma secção perante o respectivo chefe.

Construcção de caes e armazem

No dia 10 de agosto de 1907, pelas doze horas do dia, na secretaria da 2.ª secção de via e obras, em Evora, perante o respectivo chefe, terá logar a arrematação para a empreitada de construcção do caes e armazem na estação de Casa Branca.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 30\$740 réis.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisorio e de todos os documentos exigidos, entendendo se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as nove da manhã ás tres horas da tarde, na secretaria da 2.ª secção de via e obras.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de carvão de coke para fundição

No dia 26 de agosto 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 300 toneladas inglezas de carvão de coke para fundição.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do serviço dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris nos escriptorios da companhia, 28 rue de Châteaudun.

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-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, cozinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietario, Felix Nuñez & Comp.^a

BRAGA-BOM JESUS *Grande Hotel—Grande Hotel do Elevador—Grande Hotel da Boa Vista.*—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. 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.—Prop., Serafim Pereira

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PORTO *Grande Hotel do Porto.*—Le meilleur de la ville. 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.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central.—Prop. Lopez Munhos.

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

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

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

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

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

DECALCOMANIES PARA VAGONS

Brazões—Firmas—Escudos
Placas Indicadoras—Publicações diversas, etc.

*Carl Schimpf—Nürnberg **

FABRICA DE
DECALCOMANIES

MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL

PREÇO 1\$200 RÉIS

Rua Nova da Trindade, 48, 1.º—LISBOA

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 5 de Agosto de 1907

COMPANHIA REAL

| C. Sodré | Algés | C. Sodré |
|----------|---------|----------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 9-15 m. | 9-29 m. | 9-40 m. |
| 9-45 m. | 9-59 m. | 10-10 m. |

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

| C. Sodré | P. Arcos | C. Sodré |
|----------|----------|----------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 5-25 m. | 5-57 m. | 5-30 m. |
| 6-5 m. | 6-37 m. | 6-9 m. |
| 6-50 m. | 7-18 m. | 6-50 m. |
| 7-41 m. | 8-9 m. | 7-30 m. |
| 10-13 m. | 10-43 m. | 8-20 m. |
| 11-35 m. | 12-31 m. | 10-55 m. |
| 1-0 t. | 1-28 t. | 11-21 m. |
| 1-45 t. | 2-13 t. | 1-46 t. |
| 2-35 t. | 3-3 t. | 2-25 t. |
| 4-20 t. | 5-18 t. | 3-50 t. |
| 5-35 t. | 6-7 t. | 5-28 t. |
| 6-20 t. | 6-48 t. | 6-53 t. |
| 7-0 t. | 7-28 t. | 7-43 t. |
| 7-45 t. | 8-13 m. | 8-23 m. |
| 8-30 m. | 8-58 m. | 9-10 m. |
| 10-15 n. | 10-13 n. | 10-55 n. |
| 11-30 n. | 12-3 n. | 12-45 n. |

Mais os de Cascaes, excepto os a.

| C. Sodré | Cascaes | C. Sodré |
|----------|----------|----------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 6-35 m. | 7-27 m. | 6-5 m. |
| 7-10 m. | 8-2 m. | 6-45 m. |
| 7-38 m. | 8-14 m. | 7-30 m. |
| 8-15 m. | 9-3 m. | 8-10 m. |
| 8-35 m. | 9-45 m. | 8-25 m. |
| 9-10 m. | 10-46 m. | 9-32 m. |
| 9-40 m. | 11-0 m. | 9-55 m. |
| 10-10 m. | 11-16 m. | 10-34 m. |
| 10-40 m. | 12-5 m. | 11-4 m. |
| 11-10 m. | 12-55 m. | 12-2 m. |
| 11-40 m. | 1-12 t. | 12-30 t. |
| 12-10 m. | 2-46 t. | 1-12 t. |
| 12-40 m. | 3-0 t. | 1-35 t. |
| 1-10 t. | 3-40 t. | 2-25 t. |
| 1-40 t. | 4-15 t. | 3-35 t. |
| 2-10 t. | 5-4 t. | 4-32 t. |
| 2-40 t. | 5-16 t. | 5-9 t. |
| 3-10 t. | 5-37 t. | 5-15 t. |
| 3-40 t. | 6-12 t. | 5-26 t. |
| 4-10 t. | 6-46 t. | 6-38 t. |
| 4-40 t. | 7-2 m. | 6-12 t. |
| 5-10 t. | 7-45 t. | 7-32 t. |
| 5-40 t. | 8-16 m. | 7-52 t. |
| 6-10 t. | 8-45 m. | 8-2 n. |
| 6-40 t. | 9-5 m. | 8-26 m. |
| 7-10 t. | 10-27 m. | 9-20 m. |
| 7-40 t. | 11-0 m. | 9-56 m. |
| 8-10 t. | 11-16 m. | 10-54 m. |
| 8-40 t. | 12-57 m. | 11-23 m. |
| 9-10 m. | 1-46 m. | 12-58 m. |
| 9-40 m. | 2-27 m. | 1-32 m. |

| Lisboa-Rocio | Quefuz | Lisboa-Rocio |
|--------------|----------|--------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 9-10 m. | 9-41 m. | 11-3 m. |
| 10-10 m. | 11-41 m. | 1-46 t. |
| 1-10 t. | 1-41 t. | 3-4 t. |
| 4-18 t. | 5-19 t. | 6-7 t. |

Mais os de Cimbra, excepto os a.

| Lisboa-Rocio | Cintra | Lisboa-Rocio |
|--------------|----------|--------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 6-35 m. | 7-39 m. | 5-2 m. |
| 6-50 m. | 8-5 m. | 6-1 m. |
| 7-40 m. | 9-5 m. | 6-44 m. |
| 8-30 m. | 10-10 m. | 7-30 m. |
| 9-10 m. | 11-13 m. | 8-35 m. |
| 10-10 m. | 12-15 t. | 8-44 m. |
| 11-10 m. | 1-14 t. | 9-36 m. |
| 12-10 m. | 2-15 t. | 10-37 m. |
| 1-10 t. | 3-15 t. | 11-37 m. |
| 2-10 t. | 4-15 t. | 12-42 t. |
| 3-10 t. | 5-15 t. | 1-40 t. |
| 4-10 t. | 6-15 t. | 2-30 t. |
| 5-10 t. | 7-15 t. | 3-10 t. |
| 6-10 t. | 8-15 t. | 4-10 t. |
| 7-10 t. | 9-15 t. | 5-10 t. |
| 8-10 t. | 10-15 m. | 6-5 t. |
| 9-10 m. | 11-15 m. | 7-25 t. |
| 10-10 m. | 12-15 m. | 8-0 m. |
| 11-10 m. | 1-15 n. | 8-39 m. |
| 12-10 m. | 2-15 n. | 9-32 m. |
| 1-10 n. | 3-15 n. | 10-34 m. |
| 2-10 n. | 4-15 n. | 11-34 m. |
| 3-10 n. | 5-15 n. | 12-34 m. |

| Lisboa-Rocio | Sacavem | Lisboa-Rocio |
|--------------|----------|--------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 7-0 m. | 7-44 m. | 9-21 m. |
| 8-10 m. | 8-54 m. | 10-39 m. |
| 9-21 m. | 10-35 m. | 11-51 m. |
| 10-31 m. | 11-34 m. | 1-20 t. |
| 1-41 t. | 2-4 t. | 3-25 t. |
| 2-51 t. | 3-4 t. | 4-24 t. |
| 3-61 t. | 4-4 t. | 5-24 t. |
| 4-71 t. | 5-4 t. | 6-18 t. |
| 5-81 t. | 6-4 t. | 7-18 t. |
| 6-91 t. | 7-4 t. | 8-11 m. |
| 7-10 m. | 8-4 m. | 9-11 m. |
| 8-21 m. | 9-4 m. | 10-18 m. |
| 9-31 m. | 10-3 m. | 11-23 m. |

| Lisboa-Rocio | Povoa | Lisboa-Rocio |
|--------------|----------|--------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 11-51 m. | 12-49 t. | 7-36 m. |
| 11- n. | 11-58 n. | 1-7 t. |

| Lisboa-Rocio | V. Franca | Lisboa-Rocio |
|--------------|-----------|--------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 4-25 t. | 5-37 t. | 5-29 m. |
| 4-35 t. | 5-37 t. | 5-29 m. |
| 4-55 t. | 5-37 t. | 5-29 m. |
| 5-5 t. | 5-37 t. | 5-29 m. |
| 5-15 t. | 5-37 t. | 5-29 m. |

| Lisboa-Rocio | Setil | Lisboa-Rocio |
|--------------|---------|--------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 6-55 m. | 8-25 m. | 7-14 m. |
| 7-5 m. | 8-25 m. | 7-14 m. |

| Setil | Vendas Novas | Setil |
|---------|--------------|---------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 4-55 m. | 8-22 m. | 4-15 m. |
| 8-30 m. | 10-34 m. | 12-0 t. |
| 3-50 t. | 7-5 t. | 8-10 n. |

Santarem-Setil Entrecam. Lisboa-R.

| Lisboa-Rocio | Porto | Lisboa-Rocio |
|--------------|----------|--------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 8-35 m. | 7-46 t. | 6-35 m. |
| 9-45 m. | 3-19 t. | 8-49 m. |
| 1-5 t. | 12-22 m. | 2-45 t. |
| 5-30 t. | 11-16 m. | 5-0 t. |
| 9-30 n. | 7-47 m. | 8-44 n. |

| Figueira | Porto | Figueira |
|----------|---------|----------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 7-25 m. | 4-51 t. | 9-47 m. |

| Aveiro | Porto | Aveiro |
|---------|---------|---------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 3-54 m. | 6-32 m. | 9-47 m. |
| 11-1 m. | 1-51 t. | 6-25 t. |

| Ovar | Porto | Ovar |
|----------|----------|---------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 7-20 m. | 9-4 m. | 5-20 m. |
| 10-10 m. | 11-54 m. | 6-50 m. |
| 4-15 t. | 5-58 t. | 1-5 t. |
| 5-35 t. | 7-17 t. | 3-40 t. |
| 7-25 t. | 9-4 m. | 5-15 t. |

| — | Porto | — |
|---------|-----------|---------|
| Partida | Chegada | Partida |
| — | 9-3-18 t. | 4-25 t. |

| Espinho | Porto | Espinho |
|---------|----------|----------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 7-0 m. | 7-59 m. | 8-10 m. |
| 9-35 m. | 10-37 m. | 12-16 t. |
| 3-19 t. | 4-23 t. | 7-47 t. |
| 9-5 m. | 10-7 n. | 10-28 n. |
| 11-5 n. | 1-0 n. | 12-0 n. |

| Coimbra | Louza | Coimbra |
|----------|----------|---------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 5-0 m. | 6-20 m. | 7-15 m. |
| 11-25 m. | 12-44 t. | 1-5 t. |
| 4-0 t. | 5-19 t. | 5-49 t. |

| Coimbra | Figueira | Coimbra |
|---------|----------|----------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 6-47 m. | 8-29 m. | 6-0 m. |
| 3-50 t. | 5-28 t. | 7-25 m. |
| — | — | 11-20 m. |
| — | — | 10-35 n. |

| Lisboa-Rocio | Badajoz | Lisboa-Rocio |
|--------------|---------|--------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 10-25 m. | 1-25 t. | 6-25 m. |
| 8-10 m. | 7-20 m. | 6-5 t. |

| Lisboa-R. | Valencia | Alcantara | Lisboa-R. |
|-----------|----------|-----------|-----------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 10-25 m. | 6-30 t. | 6-0 m. | 11-40 m. |
| 1-25 t. | 12-50 t. | 7-20 m. | 2-40 t. |
| 8-10 m. | 7-6 m. | 6-35 t. | 6-20 m. |

| Lisboa-Rocio | Guarda | Lisboa-Rocio |
|--------------|----------|--------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 10-5 m. | 12-33 m. | 4-35 m. |
| 8-10 m. | 9-33 m. | 4-10 t. |
| 9-30 m. | 9-33 m. | — |

| Lisboa-R | Caldas Rainha | Lisboa-R |
|----------|---------------|----------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 4-10 t. | 7-45 t. | 1-45 t. |

| Lisboa-R | Figueira | Lisboa-R |
|----------|----------|----------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 7-10 m. | 2-26 t. | 3-55 m. |
| 8-5 m. | 6-16 t. | 4-44 t. |
| 7-32 t. | 6-15 m. | 7-40 t. |

| Alfarellos | Figueira | Alfarellos |
|------------|----------|------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 11-38 m. | 12-12 t. | 10-40 m. |
| 6-52 t. | 7-40 t. | 6-44 t. |
| 8-50 m. | 9-27 m. | 8-0 m. |
| 1-15 n. | 1-55 n. | 2-4 n. |

| Amieira | Figueira | Amieira |
|---------|----------|---------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 4-40 m. | 5-4 m. | 3-35 m. |
| 6-24 m. | 6-45 m. | 1-25 t. |
| 2-5 t. | 2-26 t. | 4-44 t. |
| 5-55 t. | 6-16 t. | 5-30 t. |
| 8-20 n. | 8-1 n. | 7-40 t. |

| Figueira | Pampilhosa | Figueira |
|----------|------------|----------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 1-50 m. | 9-25 m. | 5-15 m. |
| 2-15 t. | 4-0 t. | 9-55 m. |
| 7-5 t. | 8-55 n. | 4-25 t. |

| Pampilhosa | Mangualde | Pampilhosa |
|------------|-----------|------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 9-20 n. | 12-45 n. | 6-15 m. |
| — | — | 9-20 m. |

| Lisboa | Barreiro | Lisboa |
|----------|----------|----------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 5-50 m. | 6-25 m. | 5-55 m. |
| 8-0 m. | 8-35 m. | 8-0 m. |
| 8-30 m. | 9-10 m. | 9-15 m. |
| 9-45 m. | 10-50 m. | 11-5 m. |
| 10-50 m. | 11-25 m. | 12-25 t. |
| 12-55 t. | 1-30 t. | 3-25 t. |
| 2-50 t. | 3-25 t. | 4-3 t. |
| 4-20 t. | 4-55 t. | 7-30 t. |
| 5-20 t. | 5-55 t. | 9-12 n. |
| 8-3 n. | 9-5 n. | — |
| 12-30 n. | 1-5 n. | — |

| Lisboa | Setubal | Lisboa |
|----------|----------|----------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 8-0 m. | 9-33 m. | 4-41 m. |
| 10-50 m. | 12-35 t. | 8-5 m. |
| 2-50 t. | 4-26 t. | 10-13 m. |
| 4-20 t. | 5-58 t. | 3-0 t. |
| 5-20 t. | 7-8 t. | 6-25 t. |
| — | — | 8-25 n. |

| Pinhal Novo | Setubal | Pinhal Novo |
|-------------|---------|-------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 5-30 m. | 5-55 m. | 6-0 t. |
| 9-8 n. | 9-30 n. | — |

| Lisboa | Evora | Lisboa |
|---------|----------|---------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 5-50 m. | 10-40 m. | 1-50 m. |
| 9-45 n. | 10-38 n. | 7-50 t. |

| Casa Branca | Evora | Casa Branca |
|-------------|----------|-------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 9-45 n. | 10-38 n. | 7-50 t. |
| — | — | 8-45 n. |

| Lisboa | Arrayollos | Lisboa |
|---------|------------|---------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 8-0 m. | 4-48 t. | 7-30 m. |
| 5-20 t. | 10-45 n. | 4-45 t. |

| Lisboa | Villa Viçosa | Lisboa |
|---------|--------------|---------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 8-0 m. | 3-25 t. | 5-55 m. |
| 5-20 t. | 11-35 n. | 3-45 t. |

| Lisboa | Moura | Lisboa |
|---------|---------|---------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 8-0 m. | 3-55 t. | 5-20 m. |
| 5-20 t. | 2-55 n. | 8-30 n. |

| Lisboa | Villa Real | Lisboa |
|---------|------------|---------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 5-50 m. | 1-0 n. | 4-30 m. |
| 8-0 m. | 1-0 n. | 4-45 t. |
| 5-20 t. | 7-0 m. | — |

| Lisboa | Portimão | Lisboa |
|---------|----------|---------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 5-50 m. | 9-44 m. | 1-50 m. |
| 8-0 m. | 10-37 m. | 6-40 t. |
| 5-20 t. | 5-4 m. | — |

| Portimão | Tunes | Portimão |
|----------|----------|----------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 10-30 m. | 11-40 m. | 2-30 m. |
| — | — | 10-3 m. |

| Portimão | Villa Real | Portimão |
|----------|------------|----------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 6-25 m. | 12-10 t. | 2-0 t. |
| — | — | 7-32 t. |

| Faro | Olhão | Faro |
|----------|----------|---------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 11-30 m. | 11-50 m. | 12-0 t. |
| 2-30 t. | 2-51 t. | 3-0 t. |

| Faro | Villa Real | Faro |
|---------|------------|----------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 4-3 t. | 7-0 t. | 8-0 m. |
| — | — | 10-30 m. |

| Porto | Famalicão | Porto |
|---------|-----------|---------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 2-20 t. | 3-47 t. | 4-58 m. |
| 5-40 t. | 6-50 t. | 8-3 t. |
| 9-42 m. | 11-40 m. | 7-20 t. |

| Porto | Braga | Porto |
|----------|----------|---------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 4-43 m. | 7-26 m. | 6-2 m. |
| 7-5 m. | 9-2 m. | 8-1 m. |
| 8-3 m. | 10-34 m. | 11-0 m. |
| 9-35 m. | 12-9 t. | 11-0 m. |
| 12-10 t. | 1-56 t. | 4-47 t. |
| 4-10 t. | 6-6 t. | 7-27 t. |
| 5-40 t. | 8-51 n. | 9-51 n. |
| — | — | 9-26 n. |

| Nine | Braga | Nine |
|----------|----------|----------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 8-33 m. | 9-2 m. | 9-20 m. |
| 11-28 m. | 12-9 t. | 12-50 t. |
| 10-2 n. | 10-33 n. | — |

| Porto | Vianna | Porto |
|---------|---------|---------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 4-45 m. | 8-36 m. | 7-8 m. |
| 7-5 m. | 9-48 m. | 6-20 t. |
| 10-5 m. | | |



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 6 de Agosto sairá o paquete **Nile** para

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Occidental, vap. portug. **Am-baca**. Sairá a 7 de agosto. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Argentina**. Sairá a 14 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez **Saint Barnabé**. Sairá a 4 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez **Saint Thomas**. Sairá a 13 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bolonha e Hamburgo, vap. allem. **Rhaetia**. Sairá a 12 de agosto.

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



Bordeos e Leith, vapor inglez **Ferrilline**. Espera-se a 1 ou 2 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Bordeos, vapor francez **Magellan**. Espera-se a 8 de agosto. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^o



Bordeos, vapor francez **Emeralda**. Espera-se a 15 de agosto. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^o



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Ortega**. Espera-se a 2 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Chili**. Espera-se a 5 de agosto. Messageries Maritimes, Sociedade Tortades, R. Aurea, 32, 1.^o



Hamburgo, vapor allemão **Tucuman**. Sairá a 2 de agosto.

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



Hamburgo, vapor allemão **Bahia**. Sairá a 7 de agosto.

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



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Rio Grande**. Sairá a 6 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Iquitos, vapor inglez **Huascar**. Sairá a 11 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



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



Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Aragon**. Sairá a 12 de agosto.

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



Montevideo e Buenos Aires, vapor allemão **Konig Wilhelm II**. Sairá a 4 de agosto.

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



Montevideo, Bueno Aires e Bahia Blanca, vapor allemão **S. Paulo**. Sairá a 3 de agosto.

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



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



Pernambuco e Maceió, vapor inglez **Author**. Espera-se a 7 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Santos**. Sairá a 10 de agosto.

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



Port-Said, Colombo, Singapura, China, Japão e Manilha, vapor espanhol **C. Lopez y Lopez**. Sairá a 8 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Southampton, Bolonha e Hamburgo, vapor allemão **Cap Vilano**. Sairá a 1 de agosto.

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



S. Miguel, Terceira, Graciosa (Santa Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flores, vap. portuguez **Funchal**. Sairá a 5 de agosto.

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



S. Thiago, Bissau e Bolama, vapor portuguez **Guine**. Sairá a 14 de agosto. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vap. inglez **Orissa**. Sairá a 7 de agosto.

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



Vigo, Cherburgo e Southampton, vapor inglez **Danube**. Sairá a 7 de agosto. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



Vigo, Cherburgo e Liverpool, vapor inglez **Anselm**. Sairá a 8 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Vigo, Cherburgo e Southampton, vapor inglez **Avon**. Sairá a 14 de agosto. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

AVISO AO PUBLICO

CAES DO REGO

Desde 20 de Junho de 1907 estará aberto ao serviço publico, tanto para a expedição como para a recepção de gado suino e mercadorias, em pequena velocidade e por *wagons completos* o CAES DO REGO, dependente da estação de CAMPO PEQUENO, onde serão effectuados os despachos.

As operações de carga ou descarga dos wagons no CAES DO REGO serão *sempre* feitas por gente, conta e risco dos expedidores ou consignatarios. No caso dos wagons não serem descarregados nos prazos regulamentares, a Companhia reserva-se a faculdade de os conduzir, para os descarregar, a qualquer das estações de Lisboa C. dos Soldados ou Alcantara Terra (aquella cujo preço tenha sido applicado á remessa), cobrando, a titulo de indemnisação, uma sobretaxa uniforme de 400 réis por tonelada.

Sendo o CAES DO REGO desprovido de installações apropriadas para armazenagem, a Companhia não responde pelas avarias emquanto as mercadorias alli permanecerem. Não serão fornecidos gratuitamente encerrados para cobrir mercadorias no CAES DO REGO.

Os preços a applicar aos transportes que do mesmo Caes procedam ou a elle se destinem serão fixados como a seguir se indica:

EXPEDIÇÕES DO CAES DO REGO

As remessas destinadas ao Ramal de Cascaes e ás estações de Bemfica até Amieira taxam-se como se procedessem de Lisboa (Caes dos Soldados).

As remessas para as estações das linhas de Leste, Norte, Vendas Novas, Louzã, ramaes de Caceres e de Coimbra, Verride, Figueira, Sul e Sueste, Beira Alta, Minho e Douro e linhas portuguezas seguintes a estas duas Administrações, taxam-se como se procedessem de Alcantara-Terra.

EXPEDIÇÕES PARA O CAES DO REGO

As remessas procedentes do Ramal de Cascaes e das estações de Amieira até Bemfica taxam-se como se se destinassem a Lisboa (Caes dos Soldados).

As remessas procedentes das estações das linhas de Leste, Norte, Vendas Novas, Louzã, Ramaes de Caceres e de Coimbra, Figueira, Verride, Sul e Sueste, Beira Alta, Minho e Douro, e linhas portuguezas anteriores a estas duas Administrações, taxam-se como se se destinassem a Alcantara-Terra.

Vigoram para o CAES DO REGO as disposições das tarifas Geral e de Despezas Accessorias em tudo quanto não seja contrario ás determinações d'este Aviso.

Especialmente se declara que **não serão acceitas** expedições internacionaes de ou para o CAES DO REGO. Tambem **não serão acceitas** as mercadorias que não venham a granel, ou cujo acondicionamento não permitta o facil e immediato reconhecimento da sua natureza, bem como as sujeitas ao imposto de consumo em Lisboa e cuja relação, segundo a pauta actualmente em vigor, aqui se transcreve:

GENEROS SUJEITOS AO IMPOSTO DE CONSUMO EM LISBOA

Agua-pé.
Aguardente.
Alcool.
Alfarroba.
Amendoa (miolo de) coberta ou não d'assucar ou de farinha.
Azeite d'oliveira.
Azeitonas curtidas ou por curtir.
Banhas de porco em rama ou derretidas.
Batatas.
Bebidas alcoolicas.
Bebidas fermentadas.
Borras d'azeite.
Carne de gado bovino ou suino, fresca, secca, salgada ou fumada.
Carvão de coke e vegetal.

Cerveja.
Chouriços de sangue.
Chouriços mouros.
Coke.
Crêmes.
Farinha d'alfarroba.
Farinheiras.
Fructas frescas e seccas.
Geropiga.
Licores.
Manteiga.
Miolo d'amendoa doce ou amarga, coberta ou não d'assucar ou de farinha.
Miudezas de gado bovino e suino.
Mistura.

Oleo de mendobi.
Oleo de amendoa.
Oleo de purgueira e outros quaesquer que sirvam para iluminação.
Ovos.
Pingue.
Pinhão em casca.
Queijos.
Toucinho.
Tripas de gado bovino ou suino, seccas ou salgadas.
Unto.
Vinagre.
Vinhos.

Fica, pelo presente, annullado e substituido o Aviso ao Publico B 1358, de 13 de Agosto de 1904.

Lisboa, 17 de Junho de 1907.

Pelo Director Geral da Companhia

O Engenheiro em Chefe de Via e Obras
Ferreira de Mesquita

AVISO AO PUBLICO

LISBOA-MERCADO (Mercado Geral dos Gados)

LISBOA-MERCADO acha-se aberto ao serviço publico, tanto para expedição como para recepção de **gado** (asinino, bovino, caprino, cavallar, muar, ovelhum e suino) **touros em janlas e mercadorias de qualquer especie**, em pequena velocidade e por **wagons completos**, sendo os despachos effectuados na estação de Campo Pequeno, de que Lisboa-Mercado fica dependente.

As operações de carga e descarga dos wagons em Lisboa-Mercado, serão **sempre** feitas por gente, conta e risco dos expedidores e consignatarios, sendo a cobrança dos excessos de praso de retenção dos wagons pelos expedidores ou consignatarios, effectuada segundo a tarifa de Despezas Accessorias.

Não tendo esta Companhia installações proprias em Lisboa-Mercado para armazenagem de mercadorias, as remessas só serão consideradas em poder do caminho de ferro, desde a partida ou até á chegada dos wagons a Lisboa-Mercado.

Os preços a applicar desde ou para Lisboa-Mercado, serão estabelecidos segundo as regras seguintes:

EXPEDIÇÕES DE LISBOA-MERCADO

As remessas destinadas ao Ramal de Cascaes e ás estações de Bemfica até Amieira, taxam-se como se procedessem de Lisboa-Caes dos Soldados.

As remessas para as estações das linhas de Leste, Norte, Vendas Novas, Louzã, ramaes de Caceres e de Coimbra, Verride e Figueira da Foz, e linhas combinadas, taxam-se como se procedessem de Alcantara-Terra.

EXPEDIÇÕES PARA LISBOA-MERCADO

- a) **GADO BOVINO** — As remessas procedentes do ramal de Cascaes e das estações de Amieira até Bemfica, taxam-se como se fossem destinadas a Lisboa-Caes dos Soldados.
As remessas procedentes das estações das linhas de Leste, Norte, Vendas Novas, Louzã, ramaes de Caceres e de Coimbra, Verride e Figueira da Foz e linhas combinadas, taxam-se como para Lisboa-Caes dos Soldados, mais a taxa suplementar de 450 réis por wagon correspondente ao percurso de Lisboa-Caes dos Soldados a Lisboa-Mercado.
- b) **GADO NÃO BOVINO** — As remessas procedentes do ramal de Cascaes e das estações de Amieira até Bemfica, taxam-se como se fossem destinadas a Lisboa-Caes dos Soldados.
As remessas procedentes das estações das linhas de Leste, Norte, Vendas Novas, Louzã, ramaes de Caceres e de Coimbra, Verride e Figueira da Foz e linhas combinadas, taxam-se como se fossem destinadas a Lisboa-Caes dos Soldados, mais o que corresponda a 9 kilometros pela Tarifa Geral.
- c) **MERCADORIAS DE QUALQUER ESPECIE** — As remessas procedentes do ramal de Cascaes e das estações de Amieira até Bemfica, taxam-se como se fossem destinadas a Lisboa-Caes dos Soldados.
As remessas procedentes das estações das linhas de Leste, Norte, Vendas Novas, Louzã, ramaes de Caceres e de Coimbra, Figueira da Foz, Verride e linhas combinadas, taxam-se como se fossem destinadas a Alcantara-Terra.

Vigoram para Lisboa-Mercado as disposições das tarifas Geral e de Despezas Accessorias em tudo quanto não seja contrario ás determinações d'este Aviso.

Lisboa, 17 de Junho de 1907.