

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietário e Director

REDATOR PRINCIPAL

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

REDATOR EFEETIVO, 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
8, Trav. do Sacramento, no Caçado, 7 LISBOA

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

TELEPHONE N.º 27
Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NÚMERO

Aviso sobre a abertura ao serviço público do Desvio da Matta, da Companhia Real.

Tarifa especial n.º 22 g. v. Bilhetes de identidade para viagens a meio preço, da Companhia Real.

Ampliação à tarifa especial n.º 2 p. v. da Companhia da Beira Alta.

Tarifa especial n.º 9 g. v. Viagens de recreio, da Companhia da Beira Alta.

SUMMARIO

RAMAIS E LINHAS PARALELAS, por J. Fernando de Sousa.....	257
OS MATERIAIS DE CONSTRUCCÃO E A HYGIENE, por Alfredo Veiga	258
PARTES OFICIAIS — Decretos de 19 de agosto e termo de contrato adicional para a construção da linha de Estrémoz a Portalegre e Casal de Vide, do Ministério das Obras Públicas.....	260
EXORTAÇÃO DE PRODUTOS — II — por Mello de Mattos.....	261
A PROPOSITO DO CINCOCENTENARIO — XVII (continuação).....	262
PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos acionistas — Boletim Commercial e Financeiro — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	263 a 265
NOTAS DE VIAGEM — III — Liège — Aix-la-Chapelle — Um quarto com tudo que é necessário — Um vandalismo em perspectiva (?) — Bom hotel e bons comboios alemães — Carestia do Sud Express.....	266
TRACÇÃO ELECTRICA.....	267
AUTOMOBILISMO	267
LINHAS PORTUGUEZAS — Cintra — Malange — Aviz — Arganil — Companhia Real	267
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Itália — Argentina	267
COMPANHIA REAL — Parecer do Conselho Fiscal.....	267
AVISOS DE SERVIÇO — ARREMATACOES	268
A REMATACOES	269
GENA O DO VIAJANTE	270
HORARI DOS COMBOIOS	271
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	272

Ramais e linhas paralelas

Como todos sabem, os princípios que entre nós regem a construção e a exploração dos caminhos de ferro foram pedidos à legislação francesa.

Consideram-se as linhas ferreas como fazendo parte do domínio público.

Quando o Estado usa do seu direito majestático concedendo-as, não outorga a propriedade; contrata uma empreitada de construção, paga com o direito d'exploração pelo empreiteiro durante maior ou menor número de anos e em certos casos com determinadas vantagens e subsídios.

Não pode haver, pois, concessões perpetuas de caminhos de ferro e se nalguns diplomas de concessão se não fixou a duração d'esta, não ficou o Estado inhibido de preencher a lacuna, que não pode ser invocada como fundamento de propriedade plena das linhas.

A França, depois de conhecidas hesitações e vicissitudes, remediou os erros da primeira hora, dividiu o seu território em 6 grandes zonas atribuídas cada uma por campo de ação a uma companhia concessionária. Não a imitámos nesse ponto e fomos concedendo linhas

aqui e acolá, ou construindo por conta do Estado sem plano assente, nem orientação definida.

Nas primeiras concessões feitas, que foram as das linhas do Norte e Leste, Sul e Sueste e Beira Alta, estabeleceu-se uma zona de protecção de 40 km. de largura para cada lado da linha, dentro da qual não poderiam ser construídas nem concedidas linhas paralelas sem consentimento do concessionário. Reservou-se igualmente para este o direito de construir os ramaes que possam alimentar a circulação das linhas concedidas, mediante prévio acordo com o governo e sem auxílio d'este, ficando livre a ação do Estado para conceder ou construir esses ramaes quando os julgar necessários e o concessionário se recuse a construir-lhos.

Finalmente afirmou-se explicitamente em todos os diplomas de concessão o direito de serem pelo governo concedidas outras linhas que venham entroncar nas existentes, ou que partindo d'ellas sigam direcções divergentes.

A zona de protecção não foi concedida a nenhuma outra linha ferrea além da de Lisboa-Cintra-Torres, tendo-a, pois, unicamente as de Leste, do Norte, da Beira Alta e de Cintra-Torres.

Nas concessões posteriores eliminou-se de algumas pura e simplesmente o direito á zona de protecção, como por exemplo nas linhas de Torres Figueira-Alfarelos, Foz-Tua a Mirandela, Santa Comba Dão a Vizeu, mantendo o de construção de ramaes.

Os decretos de concessão das linhas da Povoa, de Guimarães e de Caceres, desfeitosissimos na forma, nem concedem zona de protecção, nem consignam o direito de construção de ramaes. O mesmo se nota no alvará da linha de Cascaes, da linha urbana e da ligação da de Cascaes com o Cacem, e do Vale do Vouga.

Ultimamente nas concessões de Guimarães a Fafe, do Alto Minho e da linha de Portalegre estabeleceu-se a zona de protecção de 30 km. para a primeira e de 40 km. para as outras duas, e deu-se o direito de construção de ramaes. Finalmente na concessão de Mirandela a Bragança, igual na formula á de Foz-Tua a Mirandela, deu-se este direito, sem a mínima referencia á zona de protecção.

Como se vê não tem havido uniformidades nas normas seguidas. A formula primitiva, necessaria talvez para chamar capitais, não é aceitável, principalmente pela excessiva largura da zona. Quarenta quilometros em terreno accidentado abrangem regiões que de modo algum pertencem á zona tributaria da linha por se opôr ás comunicações faceis o sistema orographico. Além da orographia ha que attender a densidade da população e a riqueza da região, não sendo admissivel que o direito de zona vá tolher o estabelecimento de apertadas malhas da rede ferroviaria, onde a importancia do tráfego os reclama.

Portanto hoje está inteiramente posto de parte o princípio da outorga de zonas de protecção absoluta, substituída nas mais recentes concessões pelo direito de opção ou preferencia em relação a linhas paralelas dentro d'essa zona.

Em nenhum dos diplomas de concessão se tem definido explicitamente o que se consideram linhas paralelas e ramaes. D'essa falta resultaram varios litigios e ainda hoje, apesar da jurisprudencia estabelecida, surgem de tempos a tempos interpretações inadmissíveis d'essas cláusulas dos diplomas de concessão. Por outro lado, valeu-se

o governo do direito de concessão de ramaes para em certos casos conceder sem lei que o auctorizasse, linhas que não podiam ser como tales classificadas.

A primeira questão ocorrida foi com a Companhia do Norte e Leste por causa do prolongamento da linha da Casa Branca a Evora. Estava prestes a concluir-se a linha de Leste que por Badajoz estabeleceria as comunicações internacionaes.

Tinham concedido as linhas do Sul e Sueste, derivando-se da do Sul em Casa Branca uma linha que passando por Evora asseguraria a sua ligação com a de leste. Como itinerario pelo Barreiro a Elvas seria mais curto, a Companhia Real opôz-se ao prolongamento da linha de Evora para o interior da sua zona de protecção.

Era incontestavel o direito do governo em fazer internar a linha de Evora na de Leste.

Não menos manifesta era a ausencia de parallelismo d'essas duas linhas formando os lados adjacentes de um vasto quadrilatero. Por um juizo arbitral devia ser decidida a questão, que o governo venceria. Num douto parecer do Conselho de Obras Publicas, datado de 12 de março de 1862, demonstra-se claramente que a linha não é paralela.

O emprego de semeihante expressão não pôde ter por fim senão o garantir a cada companhia concessionaria o exclusivo da exploração da respectiva linha ferrea entre as suas diversas estações e ainda a exploração de uma certa area ou zona de territorio alimenticia ou tributaria da circulação do mesmo caminho de ferro a qual é determinada pela distancia á direita e á esquerda d'elle, fixada em cada um dos contratos, e dentro d'essa area o governo renuncia ao direito de fazer outra concessão sem consentimento da empresa.

Circunstancias de occasião levaram o governo a renunciar ao seu incontestavel direito, em vez de aguardar o recurso do tribunal arbitral. Uma portaria de 9 de abril de 1862 mandou que a linha de Evora se não prolongasse para o interior da zona de protecção da linha de Leste.

Só 41 annos depois, o sr. Conde de Paçô-Vieira, depois de ter exposto desassombradamente a situação juridica da questão no relatorio da sua proposta que se transformou na lei de 1 de julho de 1903, conseguiu que fosse determinado e effectuado o prolongamento da linha de Evora além de Estremoz ate Villa Viçosa, aguardando-se a oportunidade para em segunda etapa ir até Elvas.

Mais tarde, a concessão do troço da Pampilhosa á Figueira suscitou o exame da questão das zonas de protecção e do direito de construcção de ramaes.

A Companhia Real allegava que aquelle troço era um ramal da linha do Norte e que se como tal o não quizessem classificar, devia ser considerado paralelo áquella linha dentro da zona de protecção, pelo que reclamava contra a concessão.

Foi sujeito o litigio ao tribunal arbitral, cuja sentença de 7 de agosto de 1880, favoravel ao governo, é um documento notavel pela proficiencia e clareza, e preciso por suprir a deficiencia dos contratos, definindo o que é linha paralela e o que é ramal.

Chama-se linha paralela a que dentro da zona d'exploração de outra segue no seu percurso total a mesma direcção d'ella. Para que se dê o parallelismo não é necessário que a elle se ligue ou corresponda a accepção rigorosa e mathematica da palavra; basta que as duas linhas tenham a mesma direcção geral ou orientação.

Pôde pois uma linha seguir em sentido paralelo a outra numa certa extensão e todavia ser considerada como linha divergente, porque a identidade das direcções geraes das linhas é que determina o parallelismo.

Aplicando estes principios á linha da Pampilhosa á Figueira, destinada a pôr a Beira Alta em relação com aquelle porto de mar, facilmente demonstrou o tribunal que não podia ser considerada paralela á linha do Norte, do Entroncamento ao Porto.

Esses mesmos principios se impõem irrecusavelmente para a solução do litigio pendente e suscitado pela Companhia da Beira Alta, reclamando contra a concessão da linha do Valle do Vouga por ser paralela á sua e entro da respectiva zona.

Uma linha de Vizeu a Espinho nunca pôde ser considerada paralela á de Villar Formoso á Figueira e a sua função principal de pôr o valle do Vouga e Vizeu em relações mais directas com o Porto não é alterada pelo facto de se adicionar á linha um curto ramal para Aveiro, que não a vem tornar paralela, se por si mesma o não era.

Já aqui me occupei do assunto, sendo inutil versá-lo agora novamente, mais que a titulo d'exemplo brevemente recordado.

*
Pelo que respeita á noção juridica do ramal não foi menos clara e feliz a decisão d'aquele tribunal.

E' considerado ramal um troço de linha ferrea inscrevendo se em outra que lhe serve de tronco e da qual depende, feita em condições tecnicas iguais ou diferentes das da linha principal e destinada a alimentar a circulação d'esta, ligando com ella determinada região centro de producção ou de consumo ou um estabelecimento industrial.

O conjunto d'estas condições é que caracteriza o ramal, não bastando pois a circunstancia de uma linha ferrea se juntar a outra para que uma d'ellas deva, por este unico facto, ser considerada ramal da outra; porque se assim fosse, como judiciosamente se pondera na citada consulta, a linha do Douro devia ser considerada como ramal da linha do Minho, a linha do Norte como ramal da de Leste e a propria linha da Beira Alta como ramal da do Norte.

Doutrina irrecusavel, marcada com o cunho do bom senso! E' opportuno recordá-la, quando surge agora a na imprensa diaria a peregrina afirmação de que a linha de Portalegre, Estremoz á linha da Beira Baixa, destinada a ligar esta e o alto Alemtejo com o medio e baixo Alemtejo e com o Algarve, linha que é o prolongamento da linha d'Evora, constitue um ramal da linha de Leste, só porque a atravessa e com ella se liga no ponto de intersecção!

Tão absurda é a asserção que nunca, desde 1903, a Companhia Real invocou tales direitos resultantes das prescrições do contrato relativo á construcção de ramaes, tão clara e manifesta é a inaplicabilidade d'essa classificação á extensa linha que atravessa a de Leste segundo o direito assegurado ao governo pelo contrato de 12 de setembro de 1859.

O ramal é um troço accessorio de uma linha destinado exclusivamente a trazer-lhe o trafego de um ou mais centros da zona tributaria.

Uma linha que entronca noutra traz-lhe trafego e d'ella o recebe, podendo não ser essa a sua função principal. E' o caso da linha de Portalegre. Nunca seria classificada e construída só para estabelecer relações da Beira Baixa, de Castello Vide ou de Portalegre com a linha de Leste, função secundaria que é sobrepujada pela que primordialmente justifica a sua existencia e a obriga a atravessar a linha de Leste.

Vemos pois que a falta de definição do ramal e da linha paralela nos contratos de concessão está preenchida pela jurisprudencia.

Pôde haver duvida num ou outro caso especial, sem que a torto e direito se classifique de ramal de uma linha outra que nela entronque, nem que se possam considerar paralelas duas linhas só porque seguem a par uma da outra em parte da sua extensão em obediencia a condições orographicas, quando na sua direcção geral são divergentes.

J. Fernando de Souza.

Os materiaes de construcção e a hygiene

I

Muito tem progredido o estudo dos materiaes de construcção, nas suas multiplices variedades petreas, lenhosas e metallicas, sob o ponto de vista da sua estabilidade nas obras. Fazem-se numerosos e ameudados ensaios mecanicos da sua resistencia, indaga-se das suas propriedades phisicas, submettem-se ás investigações chimicas e microscopicas, nota-se o seu comportamento

perante os ambientes aquosos e telluricos. Desenvolvem-se e organizam-se laboratorios de ensaios, uns officiaes, outros de iniciativa particular, succedem-se os congressos scientificos da especialidade, tendo-se realizado em 1906 em Bruxellas o 4.º congresso da Associação International para o ensaio dos materiaes. E depois é a grande industria, sempre guiada pela cultura e manipulações scientificas, que toma conta dos fabricos e laborações dos cimentos, dos ferros, dos productos ceramicos, em amplas officinas garnecidas de chaminés e fornos, e os entrega ao commerce e navegação, que os espalham pelo mundo.

Na *Revista de Obras Publicas e Minas* de 1903, o sr. Castanheira das Neves, distinto e sabio engenheiro director dos estudos e ensaios de materiaes de construção no ministerio das obras publicas, inseriu o relatorio da sua visita a alguns dos muitos estabelecimentos d'ensaio de materiaes de construção na Inglaterra, França e Espanha. A descrição do laboratorio escolar da *University College*, onde os alumnos de engenharia praticam nos ensaios de materiaes e de machinas e em operações mecanicas, é iniciada pela recordação do celebre engenheiro Hodgkinson, que no periodo de 1848 a 1860, ali executou as suas famosas experiencias de resistencia. Do mesmo modo no Conservatorio das Artes e Oficios de Paris, essa Sorbonne da Industria, encontrou a recordação das experiencias de Tresea e de Morin.

E ao termos essas paginas, que exprimem a homenagem a venerandas tradições conservadas com legitimo orgulho naquelles dois estabelecimentos, relembramos as bellas lições de Elias Garcia, na antiga 6.ª cadeira da Escola do Exercito, moldada pelo curso de mecanica aplicada da Escola de pontes e calçadas de Paris, nas quaes o eminent professor descrevia as experiencias do senhor Hodgkinson e do senhor Morin, criticando-as com espirito scintillante e dando relevo estetico e harmonico aquelles amontoados de algarismos, que enchiham folhas litographadas. «As experiencias de Hodgkinson, dizia elle, referindo-se ás da compressão, formulam uma grande duvida, mas a sciencia só pôde sustentar-se por experiencias e á medida que estes meios brilham a teoria dominante parece desmoronar-se. Sobre as suas ruinas levantar-se-ha outra, mas para reunir os novos factos é necessário um novo Euler.»

Hoje em presença de tantos ensaios mecanicos e chimicos, de numerosos laboratorios, de extensas memorias e monographias, de desenvolvidos calculos e syntheses teoricas, não podemos conter o nosso pasmo deante d'esses geniaes constructores dos seculos 13.º e 15.º, dos monumentos goticos, que, no dizer de Choisy, representam o mais admiravel esforço de logica na arte. E de facto os mestres, como que por inspiração, ou instinto, determinaram os impulsos e pressões dos massicos, e pela pratica os limites da resistencia das alvenarias, do corpo inerte das abobadas destacam-se nervuras expressivas, e o edificio reduz-se a uma ossatura e vazios, attingindo a mais arrojada subtileza.

Tambem as gerações contemporaneas dos gothicos atribuam aos architectos a habilidade de enganar o diabo que lhe fazia os projectos ou executava as obras. Haja vista essa lenda das margens do Reno, segundo a qual Satanaz, ludibriado pelo architecto, lançou a este a praga de que «a catedral de Colonia, cujo projecto me roubaste nunca se ha de acabar e o teu nome, que tu queres immortalizar, ha de ficar desconhecido». E ficou, mas a catedral concluiu-se em 1882, passados seis longos seculos depois do seu começo, e a lenda serviu de tema a algumas das mais interessantes paginas das *Excursões de Alexandre Dumas*.

II

Se actualmente o estudo mecanico dos materiaes de construção tanta attenção tem merecido, igualmente tem sido estudadas as suas propriedades hygienicas e condições de applicação ás construções salubres. O congresso internacional de salubridade e saneamento da habitação realizada em Paris em 1906 foi fertil em ensinamentos.

A porosidade dos materiaes e terrenos, a permeabilidade

de para os gases e liquidos, as suas propriedades thermicas, suas condições toxicas, e a sua capacidade para os micro-organismos tem sido objecto de numerosos e delicados ensaios.

Citaremos o stereometro, ou volumometro de Say, em que se mede a porosidade; os processos de Pettenkofer, de Layet e de Pellegrini para avaliar da permeabilidade ao ar; os processos de Brard e de Blümke para conhecer os efeitos gelados nas pedras; a determinação por Shurmann, Leng, Tollet e outros das relações que marcam a capacidade aquifera dos materiaes; os co-efficients de Darcy e de Allen Hazen da permeabilidade dos terrenos á agua; os metodos, mais ou menos approximados ou rigorosos para medir o grau de humidade das paredes, alguns regulamentares em certas municipalidades; a determinação do calor especifico dos calcareos, madeiras e metais por Flügge; a medida da contabilidade calorifica dos materiaes de construção por Peclet, Fourier, Bardier; o estudo experimental de transmissão do calor através dos muros como fez Russner; a apreciação das perdas de calor pelos sobrados, de diversa natureza, por Sclavo e Vallin: as precauções contra as poeiras arsenicas e saturninas provenientes de tintas e tapeçarias; as investigações de Gozio sobre a formação de gases toxicos á cesta do arsenico atacado pelo bolor em papeis e pinturas; os varios metodos de procura do arsenico em estofoes e papeis; a analyse quantitativa e qualitativa dos microbios contidos nos materiaes de construção, o transporte dos micro-organismos pelos gases e liquidos através dos muros, a sua adherencia ás paredes e desinfecção d'estas; as experiencias de diversos methodos para examinar a impermeabilidade aos gases das canalizações, a segurança das juntas.

Esta rapida e incompleta enumeração basta para mostrar quão desenvolvido é o quadro do estudo hygienico dos materiaes.

Mas passemos do campo especulativo, em que temos divagado, ao das applicações, que é vastissimo, não sendo tarefa facil abrangê-lo num simples relance de vista.

Comecemos pelos alicerces dos edificios. Uma camada de materia impermeavel (o asfalto mineral, folhas de base betuminosa preparadas pela industria, o ruberoide) impede a subida capilar da humidade do terreno. E ás vezes mais é preciso revestir por identicos meios as superficies verticaes dos muros de fundação, o que ainda pôde não bastar, e nesse caso impôr-se-ha o recurso dos fossos (*dryarea*) e o das drenagens do solo.

A doutrina da permeabilidade das paredes das habitações teve o seu tempo. E hoje, para o maior numero dos hygienistas, a melhor parede é a que, impermeavel aos liquidos, não se deixa penetrar pelos micro-organismos, e cujas superficies completamente lizas não permitem a adherencia das poeiras e se prestam a lavagens simples. E a industria fornece as faianças de revestimento, quer em azulejos quer em rodapés e alizares (fabrica de Sacavem), as tintas envernizadas para aplicar sobre o estuque, os forros de fibro-cimento (amianto e cimento), mau conductor do calor, os cartões asphaltados Kosmos para isolar da humidade que invade o corpo dos muros.

Nos paizes quentes adoptam-se as paredes duplas, cujo vazio a boa pratica aconselha encher de substancias isoladoras, e os tijolos aglomerados de cortiça, quer em enchimentos quer em forros.

As experiencias mostram que a conductibilidade para o calor e a capacidade calorifica de diversos materiaes são tanto menores quanto mais porosos; e é precisamente a presença de tais poros que dá poder isolador á terra d'infusorios, á lâ de jorra, aos detritos de cortiça aglomerados, que se aproveitam como enchimento de paredes e de sobrados. Tambem a existencia dos poros diminui a elasticidade dos materiaes e oppõe-se á facil transmissão dos sons.

Mas não esqueça que a permeabilidade aos liquidos pôde tornar os muros humidos, aumentando-lhes assim a sua conductibilidade e capacidade calorifica, e entre-gues aos efeitos da evaporação tornam-se frios por dupla causa.

Sclavo, collocando pequenos recipientes de agua a 35º

sobre materiaes de pavimento, de diversas naturezas observou que no fim de 15 minutos o abaixamento de temperatura tinha sido para o

marmore saccaroide ..	6,75 graus
asphalt	5, "
tijolo commun	4,25 "
xilolitho	4, "
cimento	4, "
linoleo	3,75 "
pinho	3,75 "

Tem o solho de madeira a vantagem de ser mau conductor do calor, mas o peor é que é permeável aos líquidos que arrastam micro-organismos, apresenta juntas e fendas onde se acumulam as poeiras putrescíveis. É verdade que se lhe pôde acudir impermeabilizando-os por meio de parafinação, ou do carbonyle, ou da resinalina, ou ainda da coaltarização, regulamentar nos quarteis franceses.

Por outro lado a caixa dos sobrados de madeira, construídos à maneira ordinaria, é um pestilento receptáculo de detritos e germens, com o risco de entre elles não estarem só os saprofítas mas os pathogénicos. Assim é conveniente encher o espaço entre as vigas de materiaes imputrescíveis e incombustíveis, ou recorrer às estruturas de ferro e tijolo, ou do formigão armado.

Os pavimentos de composição de cimento são frios, improprios para a habitação confortável nos nossos climas, mas adequados aos países quentes.

Tendo menos conductibilidade que a pedra e o cimento, mas mais que a madeira, e não tendo as juntas e fendas d'esta, são muito apreciados os pavimentos de xilolitho, cuja pasta é formada de serradura de madeira, tendo como aglomerante a magnesia e chloreto de magnesia. Variantes do xilolitho são a corticite e a laniite, que a industria nacional fornece.

Como material de cobertura dos edifícios, bom isolador, recomenda-se o fibro-cimento, quer em ardósias quer em chapas.

Alfredo Veiga.

PARTÉ OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Propondo o conselho de administração dos Caminhos de ferro do Estado que para execução dos trabalhos de construção do caminho de ferro de Valença a Monção, seja declarada a urgencia da expropriação, por utilidade publica, de duas parcelas de terreno n.º 25 e 26, ambas sitas na freguesia de Santa Maria, concelho de Valença, distrito de Viana do Castello, com as confrontações indicadas nas plantas respectivas e pertencentes: a primeira a D. Hermínia Libânia Leite Ribeiro Valle, com a superfície de 1.987 metros quadrados, e a segunda a D. Virginia da Glória Leite Ribeiro Rosa, com 3.249 metros quadrados de superfície;

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

Hei por bem determinar, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 25 de julho do corrente anno, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, as expropriações das mencionadas parcelas de terreno marcadas nas plantas parcelares que baixam, com o presente decreto, assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 19 de agosto de 1907.—REI.—José Malheiro Reymão.

Propondo o Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado que, para execução dos trabalhos de construção do caminho de ferro de Valença a Monção, seja declarada a urgencia da

expropriação, por utilidade publica, das parcelas de terreno abaixo enumeradas, todas sitas no distrito de Viana do Castello, concelho de Valença, com as confrontações indicadas nas respectivas plantas:

Parcela n.º 16 com 3.747 metros quadrados e 40 lineares de muros, pertencente a António Motta, freguesia de Santa Maria;

Parcela n.º 24 com 851 metros quadrados, pertencente a José Lopes do Valle, freguesia de Santa Maria;

Parcela n.º 43 com 46 metros quadrados, pertencente a Joaquim Lopes do Valle, freguesia de Ganfei;

Parcela n.º 60 com 337 metros quadrados, pertencente a José Luiz Gonçalves Romeu, freguesia de Ganfei;

Parcela n.º 61 com 198 metros quadrados, pertencente a João Alfonso Melim, freguesia de Ganfei;

Parcela n.º 77 com 124 metros quadrados, pertencente a João Alfonso Melim, freguesia de Ganfei;

Parcela n.º 90 com 128 metros quadrados, pertencente a José Luiz Gonçalves Romeu, freguesia de Ganfei;

Parcela n.º 100 com 478 metros quadrados, pertencente a João Alfonso Melim freguesia de Ganfei;

Parcela n.º 122 com 63^{1/2},50, pertencente a José Luiz Alfonso Melim, freguesia de Ganfei;

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

Hei por bem determinar, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 18 de julho do corrente anno declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, as expropriações das mencionadas parcelas de terreno marcadas nas plantas parcelares que baixam, com o presente decreto, assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 19 de agosto de 1907.—REI.—José Malheiro Reymão.

Secretaria geral

Por ordem superior se publica o seguinte:

Termo de contrato adicional ao de 9 de dezembro de 1903 para a construção e exploração do caminho de ferro de Estremoz a Portalegre e Castello de Vide e do seu prolongamento até entroncar no caminho de ferro da Bira Baixa.

Aos 9 dias do mês de agosto do anno de 1905, no Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria e Gabinete do Ministro, onde vim eu Ernesto Madeira Pinto do conselho de Sua Majestade, Secretario Geral do mesmo Ministerio, compareceram, de uma parte, o III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Conselheiro José Malheiro Reymão, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, primeiro outorgante, em nome do Governo Portuguez, e de outra parte, como segundo outorgante, José Pedro de Mattos, morador na Rua da Prata n.º 80, d'esta cidade de Lisboa, assistindo também a este acto o III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Simão de Gusmão Correia Aronca, ajudante do Procurador Geral da Corôa e Fazenda; e pelo Ex.^{mo} Ministro, primeiro outorgante, foi dito, na minha presença e na das testemunhas adeante declaradas, que, tendo o Governo sido autorizado por decreto de 27 de junho ultimo a alterar algumas das condições do contrato de 9 de dezembro de 1903, pelo qual foi concedida ao segundo outorgante, José Pedro de Mattos, a construção e exploração do caminho de ferro de Estremoz a Portalegre e Castello de Vide, seguindo por Sonzel, Frontera e Alter do Chão, e de um ramal das proximidades da Frontera a Aviz, e que havendo o referido segundo outorgante concordado com essas alterações, resolvera o mesmo Governo usar dessa autorização e vinha por isso elle, Ex.^{mo} Ministro, reduzir a termo de contrato adicional ao de 9 de dezembro de 1903 o ajuste feito para eliminação dos artigos *primeiro, quinto, sexto, setimo, oitavo, decimo quinto, vigesimo primeiro, vigesimo terceiro, vigesimo sexto, quinquagesimo quarto e quinquagesimo quinto* d'esse contrato de 9 de dezembro de 1903, e para sua substituição, para todos os efeitos legaes, pelos artigos correspondentes adeante transcritos, adicionando-se um artigo com o numero *septuagesimo segundo*.

Este segundo outorgante foi dito que concorda plenamente com essas alterações ao contrato de concessão de 9 de dezembro de 1903 e que aceita, para todos os efeitos e responsabilidades legaes, a substituição dos doze artigos supra indicados do contrato de concessão de 9 de dezembro de 1903, pelos artigos correspondentes seguintes:

Artigo 1.º A empresa efectuará á sua custa e por sua conta e risco nos termos, pelo modo e no prazo estipulado nestas condições:

1.º A construção dos seguintes caminhos de ferro completos em todas as suas partes, com todas as expropriações, aterros e desaterros, obras de arte, assentamento de vias, estações e offici-

nas de pequena e grande reparação e de todos os edifícios accessórios, casa de guarda, barreiras, passagens de nível, muros de sustenção, muros de vedação ou sebes para separar a via ferrea das propriedades contiguas, e em geral as obras de construção previstas e imprevistas, sem excepção ou distinção, que forem necessárias para o completo acabamento das linhas ferreas:

a) Um caminho de ferro que partindo da estação de Estremoz siga por Sousel, Fronteira, Alter do Chão e Portalegre, cruzando a linha de leste no ponto conveniente que os estudos designarem e prolongando-se alem de Portalegre até a estação de Castello de Vide, no ramal de Caceres;

b) O prolongamento da linha referi-se além de Castello de Vide até entroncar na Beira Baixa, no ponto que os estudos designarem.

§ 1.º A palavra «empresa», sempre que fôr empregada nestas condições, significa o concessionário primitivo, ou qualquer particular, sociedade ou companhia para quem elle traspasse, na conformidade das leis e com auctorização prévia do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contraídas em virtude do contrato.

§ 2.º As obras mencionadas no n.º 1.º d'este artigo, que a empresa é obrigada a executar, serão feitas em harmonia com os projectos por ella elaborados e aprovados pelo Governo, com as modificações e variantes que a empresa julgue conveniente propôr e que forem aprovadas pelo Governo.

§ 3.º A empresa efectuará os estudos necessários e organizara nos termos usuaes os respectivos projectos, reservando-se o Governo o direito de fazer fiscalizar a execução dos estudos.

§ 4.º O numero e classe das estações e suas dependencias serão determinados nos projectos definitivos. Nas estações de entroncamento as ampliações e melhoramentos que forem reclamados pelo maior desenvolvimento que ao serviço resultar da exploração das novas linhas, e para facilidade das baldeações, serão feitos por conta da respectiva empresa adjudicataria, devendo em todo o caso haver as necessárias estações principaes com as accommodações precisas para passageiros, mercadorias e empregados, officinas, máquinas e apparelos para a feitura e concerto do material de exploração, armazens, telheiros e depositos para arrecadação e pintura de locomotivas, tenders, carruagens e vagons, fossos para picar o fogo; apparelos e reservatórios para alimentação das máquinas.

§ 5.º Serão de conta da empresa as despesas exigidas pela construção da nova estação e suas dependencias, feita de acordo com a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes no ponto de cruzamento da linha com a de leste, escolhido em harmonia com as facultades asseguradas ao Governo pelo artigo 35.º do contrato de concessão das linhas de norte e leste de 12 de setembro de 1859.

§ 6.º Dos projectos aprovados fará a empresa tirar duas cópias que serão autenticadas pela administração dos caminhos de ferro do Estado; uma das cópias será entregue à empresa e a outra à fiscalização.

2.º O fornecimento, conservação e renovação das locomotivas, carruagens para viajantes, vagons para mercadorias, máquinas e utensílios para as officinas, plataformas giratorias, reservatórios e apparelos hidráulicos, guindastes, signaes e em geral de todo o material fixo e circulante designado ou não designado, que fôr necessário para manter a linha em perfeito estado de exploração.

3.º O estabelecimento de um telegrapho eléctrico ao lado da linha ferrea e a conservação e renovação dos materiaes e apparelos que forem precisos para o manter em bom estado de serviço.

4.º Depois de terminada a linha, a empresa, no prazo de um anno, fará à sua custa, com a assistencia do engenheiro delegado do Governo, a demarcação kilometrica e o levantamento da planta cadastral do caminho de ferro e suas dependencias, com a designação de todas as obras de arte executadas, e entregará ao Governo uma cópia d'esta planta devidamente autenticada.

§ único Se a empresa não der em devido tempo cumprimento ao que neste numero é preceituado, o Governo fará executar, por conta da empresa; e por pessoal nomeado pelo mesmo, os trabalhos de campo e de gabinete relativos à medição, marcação kilometrica e levantamento da planta cadastral do caminho de ferro e suas dependencias, com a descrição de todas as obras de arte executadas.

Art. 5.º A largura da via será de 1^º,67 entre as faces interiores dos carris.

As dimensões dos fossos e inclinações dos taludes e a largura da linha ao nível da plataforma quer em aterro, quer em escavação, serão reguladas pelos respectivos perfis transversaes tipos, adoptados nos projectos.

A entre-via ou distancia entre duas vias será, pelo menos, de 2 metros entre as faces exteriores dos carris internos de cada via.

Art. 6.º Os raios das curvas de concordância não serão inferiores a 250 metros em plena via e a 200 metros, nas estações, podendo porém, descer em plena via a 200 metros em condições excepcionaes nos pontos que o governo auctorizar, não devendo nas curvas com esses raios descer as inclinações abaixo de 15 millimetros. Quando se empregarem estes raios, as respectivas curvas de concordância deverão efectuar-se tanto quanto possível em plano horizontal. O intervallo entre os pontos de tangencia de duas curvas consecutivas em sentido contrario não será inferior a 50 metros, salvo casos excepcionaes e devidamente justificados.

(Continua).

Exportação de productos

II

Em artigo anterior falou-se no viajante alemão. Mas como não é esse o unico exemplar digno de registo dir-se-ha alguma coisa do modo como o imperio austro-hungaro trata de organizar as suas exportações.

A *Neue Freie Presse* occupou-se no seu numero de 13 de novembro do anno passado de um projecto que os ministros do commercio e das finanças iam apresentar em camaras para a criação de um instituto destinado a desenvolver a exportação.

Os banqueiros e os industriaes discutiram largamente as bases da nova instituição, que era ao mesmo tempo um banco e uma agencia de commissões. Como banco era constituída por accões que seriam subscriptas por estabelecimentos bancarios e industriaes. Como agencia de commissões teria a representação de varios produtores de artigos industriaes, de generos agricolas ou de minérios e tomaria o encargo de vulgarizá-los no estrangeiro.

Propunham-se muitos milhões de coroas (¹) para capital, apontavam-se muitas cidades do vasto imperio para sedes de succursaes de esta grande empresa, mas pela propria discussão a que se entregava o periodico viennés se percebia que o assumpto era ainda objecto de não poucas duvidas.

Algum ensinamento se tira no emtanto de aquelle trabalho relativamente ao modo como funcionam os bancos na Austria, na Hungria e na Bohemia, como se organizam as contas correntes postaes para cobranças de facturas, em summa toda uma organização que differe totalmente da orientação acanhada que tem os estabelecimentos de credito em Portugal.

Assim, por exemplo, qualquer empresa industrial que se estabelece na Austria, na Hungria, na Bohemia sempre o faz apoiada no *Credit Anstalt*, na *Böhmische Union Bank*, na *Zivnostenska Bank* ou noutrios analogos estabelecimentos. As empresas já criadas tambem estão intimamente relacionadas com os estabelecimentos de credito.

Nessas circunstancias, os negocios industriaes são sempre lançados por banqueiros e por elles garantidos e apoiados.

Entre nós, os industriaes dão-se por felizes quando podem descontar as suas letras nalgum banco, que logo vae redescontá-las no Banco de Portugal. Na Austria não succede assim. O Banco que apoia uma empresa industrial não se limita a uma simples cobrança de juros e a um redesconto. Adeanta capitais em conta corrente, cobra as facturas arrecadando a importancia, procura consumidores para os productos fabricados, corresponde-se com os clientes. E, numa palavra, o comanditario e o consultor das empresas industriaes, vigiando-as de perto, sabe até que ponto elles podem merecer-lhes credito. Por todos esses serviços apenas recebe meio por cento de commissão e se considerarmos a valia financeira e de informação que os industriaes recebem dos bancos em que se apoiam, devemos concluir que é altamente benefica esta orientação bancaria.

Os ministros do commercio e das finanças conhecendo a fundo estas instituições parece que pretendem reunilas num unico estabelecimento em que ficariam interessados todos os bancos e todos os industriaes.

Objectam contudo não poucos que semelhante instituição longe de promover o desenvolvimento industrial do paiz o prejudicará, instituindo uma classe fechada e por isso impregressiva e dando origem a um machinismo *Niederweirk* despendioso e complicado.

O que é incontroverso é que os estabelecimentos bancarios não se contentam, como entre nós, de se constituir em mercadores de dinheiro, desinteressando-se inteiramente das empresas que representam a riqueza verdadeira, visto que a moeda não mais é do que uma

(1) A coroa vale approximadamente uma libra esterlina,

simples machina de trocas, um singelo denominador commun

Outra vantagem da organização dos bancos industriaes austriacos consiste em que as diversas fabricas escusam de procurar obter dinheiro para a aquisição das matérias primas.

E' por intermédio do banco que se põem em contacto com os productores que são os clientes de este estabelecimento de credito ou de outro similar. Um simples lançamento de escrita paga um producto sem ser necessário desembolso algum de numerario. A compensação ou *clearing* entre estabelecimentos de credito faz-se diariamente, entre clientes do mesmo banco, faz-se logo ao fechar a transacção por um singelo artigo em debito e credito. Ha assim todas as vantagens do prompto pagamento sem ser necessário a immobilização de grandes capitais, ás vezes por muito tempo e com diminuto juro de depósito à ordem.

Se passarmos á Italia vemos tambem organizações independentes do Estado destinadas á collocação de productos industriaes e agrícolas no estrangeiro.

No entanto uma escola de economistas que parece estar em moda, mais do que nunca encarrega de tudo o Estado. Palavra mágica, revivescência de felichismos de outras eras, as escolas chamadas avançadas atribuem todas as capacidades a uma especie de ser immaterial, dotado de omnisciencia, omnipresença e de enormes recursos para tudo fazer, para tudo ousar. Assim o Estado é que ha-de ministrar a instrucção, proteger os incapazes, engendrar os sabios, auxiliar os imprevidentes, regular a actividade dos que trabalham, violentar ao trabalho os indolentes, enseiar a phantasia dos imaginativos, dar genio criador aos que apenas são capazes de imitar.

Examinemos, porém, um só dos serviços que o Estado regulamenta.

No tocante a instrucção, por exemplo, são os programas de cada disciplina, gizados por especialistas e cada um de elles trata de introduzir ali o maior numero de noções que pôde. Ficam assim abarrotados os programas e de tal maneira que não ha tempo para ensinar. Os professores veem-se obrigados a fazer *reportagem* unicamente.

Depois os serviços a cargo do Estado tendem sempre para o monopolio, sempre para a organização por meio de *ordenanças*, onde tudo se regulamenta e onde o mais bem cotado é o que se não afasta da letra restricta da lei.

Investigar o espirito que dictou as providencias legaes é inutil e talvez prejudicial. Por isso sucede que os serviços a cargo do Estado são improgressivos e a sua administração é tão desfeituosa que só recorrendo a corporações com autonomia, como entre nós a dos Caminhos de ferro do Estado, é que se conseguem bons resultados e isto quando á frente de esses serviços se encontram os que de elles fizeram como que uma religião.

Nestes termos, chamar o Estado para tratar da exportação dos productos das nossas fabricas e dos nossos campos é mais do que um erro, é um roubo que se aconselha em favor de alguns e onde a maioria se encontra defraudada.

Parece que no que dito fica, se defende a velha theoria do *laissez faire laisser passer*, mas entre os defeitos do que defendia Bastiat e os da doutrina amada pelos srs. Clemenceau e Jaurès, achamos preferivel a primeira.

Observa-se no entanto que hoje menos do que noutrios tempos é impossivel a subsistencia do individualismo. Quanto mais se caminha, mais se observa que as *velocidades virtuaes* do ponto chamado *homem* estão sujeitas de cada vez mais a *systemas de ligações*.

Preciso se torna, portanto achar uma organização que, assim como o theorema de Lagrange, que resume em si toda a mecanica racional, tambem deixe o individualismo, mas conseguindo da associação o maximo efecto util. Será isso possível? Talvez, conforme tentaremos demonstrá-lo num proximo artigo, onde exporemos uma organização que não é nova em Portugal, mas que parece estar obliterada.

Mello de Mattos.

À propósito do Cincocentenario

Synopse dos Directores das linhas de Este e Norte de Portugal

D. Angel Arribas Ugarte, Engenheiro Director da Empresa Constructora da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

XVII

(Continuação)

Como sucessor de D. Eusebio Page y Albareda no cargo de Engenheiro Director da Empresa Constructora das linhas de Leste e Norte de Portugal foi nomeado pelo concessionário D. José de Salamanca o distinto Engenheiro espanhol D. Angel Arribas Ugarte.

Triste acolhimento obteve o novo Director que nas afectuosas demonstrações de saudade prestadas ao seu antecessor não só pelos mais eminentes membros da sociedade oficial e particular em que D. Eusebio Page tinha sabido conquistar as mais dedicadas sympathias como, por parte de todo o pessoal superior e operario que no seu estimado chefe a par do reconhecimento do seu merito profissional gosava dos afectos de verdadeiro amigo bem reconheceu quanta dificuldade lhe advinha da sua nova situação em que ao mesmo tempo que em Portugal D. Eusebio Page era considerado como um benemerito pela sua activa e energica acção em realizar a tão ansiada conclusão das duas principaes vias de comunicação acelerada entre a capital e Norte do paiz e com a Europa por via de Espanha, não podia deixar de reconhecer na dedicação que por seus subordinados lhe era manifestada quanto lhe havia sido útil a colaboração e leal auxilio d'estes e bom desempenho da sua missão.

D. Eusebio Page identificando-se com os sentimentos patrióticos do paiz em que se encontrava evidenciou sempre que representando um serviço nacional não podia alheiar-se aos factos que afectavam a nação portugueza.

Por occasião dos lutos verdadeira e cordealmente sentidos pelas mortes de El-Rei D. Pedro V, o pessoal superior do caminho de ferro de brandões acezios, precedido pelo seu Director acompanhou a pé o prestito fúnebre até a ultima morada do saudoso monarca.

José Estevam cujos esforços e influencia contribuiram para a realização do mais poderoso elemento de desenvolvimento de riqueza publica não poude em vida assistir á conclusão da construção da linha do Norte e portanto á abertura á circulação da linha de Lisboa a Aveiro, sua patria dilecta que do coração amava.

D. Eusebio Page prestando homenagem aos nobres sentimentos do nunca excedido amigo da sua patria, não só fez acompanhar a pé o prestito fúnebre do eminente tribuno por todo o pessoal seu subordinado como organizou um comboio especial que transportou de Lisboa a Aveiro o cadáver do illustre finado tornando-o assim o primeiro passageiro que por via ferrea entrou na cidade que fôra seu berço e lhe dava sepultura.

Todas estas demonstrações de deferencia por Portugal e a briosa defesa da honradez dos seus homens publicos que lhe valeu a brutal exoneração do seu cargo tornavam altamente espinhosa para o seu successor a substituição de D. Eusebio Page no cargo de Director.

A falta de cooperação de João Evangelista d'Abreu no cargo do Engenheiro chefe da construção e de Alfred Ghebar no de Engenheiro chefe do serviço do material e tracção não deixavam de trazer novas e grandes dificuldades a D. Angel Arribas.

D. Eusebio Page animado da maior dedicação e amor pela obra colossal que havia executado pediu com o afecto de verdadeiro chefe e amigo a todos os chefes superiores que deixava no exercicio de suas funções e levava no seu coração (palavras textuaes) que não deixassem de continuar com o zelo e dedicação, que elle conhecia e apreciava, a auxiliar o novo Director ao qual

cada um de por si apresentou os seus antigos auxiliares mencionando os serviços e aptidões que em cada um d'elles havia reconhecido.

Dois antigos e honrados cooperadores desde o inicio nos trabalhos da construcção ficavam por supressão dos cargos que exerciam sem colocação nos quadros do serviço d'exploração que era o que devia substituir o de construcção.

D. Alejandro Fillol, engenheiro espanhol que fôra encarregado do serviço de expropriações no qual é facil e até de geral abono e de confiança adquirir fortuna e independencia, contrariando os habitos e má fama de tal cargo encontrava-se por terem findado todos os seus encargos reduzido na mais penosa situação de falta de meios de subsistencia, agravando-lhe as difficuldades o ter contraido matrimonio em Portugal e por isso com familia que não possuia.

Reconhecida a sua provada honradez foi addido ao serviço da via e obras onde serviu com zelo e confiança dos diversos engenheiros chefes d'aquelle serviço até seu falecimento legando apenas á familia o magro auxilio da pensão regulamentar.

Não foi de menor valor a transferencia dos serviços de construcção para o da exploração, do activo, zeloso e provadamente honrado D. José Navarro y Hurtado, que tendo vindo para Portugal em plena mocidade foi-lhe confiado o difficil cargo de pagador que naquelle epoca tendo de atravessar longos percursos deshabitados acompanhando cofres repletos de dinheiro, constituia um verdadeiro perigo de sacrificio de vida perante o qual o joven funcionario nunca hesitou afrontando com a maxima coragem os riscos de assalto facil, ao abrigo de matagaes que devia atravessar.

Chegado aos pontos em que os malizes ousados buscavam o menor pretexto para se amotinarem e ameaçarem seus superiores, sempre D. José Navarro com o maximo sangue frio e sem se intimidar defendeu as importantes quantias de dinheiro que lhe eram confiadas, distribuindo-as tão sómente a quem eram devidas.

Em valiosos pagamentos que foi encarregado de efectuar nunca teve que ser-lhe levado em conta o menor deficit por erro ou desfalque em que foi talvez o unico da sua classe em que tão honrado proceder fosse registado.

Findos os serviços de pagamento pelos pagadores especiaes da construcção e tendo-se D. José Navarro affeçado a Portugal passou ao serviço da Thescuraria da Exploração no qual ainda hoje se encontra no cargo da maxima confiança da Administração como Thesoureiro Pagador, sem que os milhares de contos de réis que temido sob a sua responsabilidade lhe tenham feito perder do justo credito a que tem direito por sua honradez e dedicação no cumprimento do seu dever.

PARTÉ FINANCIERA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Nos termos dos artigos 12º e 13º dos estatutos, verificar-se-ha no dia 7 de setembro proximo futuro, á uma hora da tarde, no eitorio da companhia, rua de S. Nicolau n.º 88, o sorteio para amortização de obrigações da série Mirandella-Vizeu, relativo ao 1º semestre de 1907.

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes

Administração

Amortização do 1.º semestre de 1907, por compra
no mercado

Obrigações de 3% privilegiadas de 1.º grau

3 851 a 3.872— 4.088— 10.517 a 10.551— 10.930 a 10.934—
11.776— 13.510— 27.170— 27.172— 28.801— 28.922— 30.978—
30.779— 31.579— 32.546 a 32.551— 32.756 a 32.769— 34.921—
36.382— 40.097 a 40.100— 40.990 a 40.997— 42.416 a 42.419—
42.749— 42.991— 43.596 a 43.599— 43.674— 43.718 a 43.727—
43.935— 44.326— 44.327— 44.745— 46.814— 47.579— 47.702—

47.703— 49.517 a 49.521— 49.870 a 49.874— 52.491— 52.492—
54.559 a 54.563— 55.180 a 55.196— 55.624— 56.490— 58.708—
59.746— 60.943 a 60.946— 61.557 a 61.559— 61.722 a 61.728—
61.929— 61.930— 63.320 a 63.324— 68.157 a 68.159— 70.541 a
70.550— 70.743 a 70.746— 71.205— 71.206— 71.978— 72.872—
73.505— 73.506— 79.081— 79.082— 80.110— 85.416 a 85.418—
137.306 a 137.308— 141.102 a 141.111— 141.229— 144.913— 147.816—
149.696 a 149.700— 152.717 a 152.719— 165.095— 165.935 a 165.957—
165.963 a 165.984— 168.144 a 168.173— 169.007— 169.008— 169.099 a
169.103— 169.106 a 169.115— 170.905— 170.949— 171.393— 175.820 a
175.824— 176.940— 176.941— 177.341 a 177.348— 177.402— 177.403—
177.594— 178.907 a 178.910— 180.218— 180.541— 180.542— 183.435 a
183.437— 183.677— 183.678— 184.376— 190.082 a 190.084— 190.112 a
190.116— 197.553 a 197.557— 199.225— 199.226— 199.356— 201.419 a
201.422— 204.082 a 204.084— 206.139— 208.223 a 208.232— 209.473—
213.076— 215.290— 215.291— 222.857— 224.837— 224.838— 227.150 a
227.157— 227.420 a 227.428— 227.540— 227.541— 227.545— 227.546—
228.281— 228.955— 231.188— 231.190— 231.285 a 231.290— 232.568 a
232.571— 232.911 a 232.913— 234.520 a 234.522— 234.685— 236.044—
236.203 a 236.208— 236.349 a 236.351— 237.757 a 237.761— 237.866 a
237.868— 238.151 a 238.157— 244.972— 246.072— 246.073— 246.091—
246.579 a 246.581— 246.771— 247.396 a 247.405— 249.051— 250.710 a
250.720— 250.905 a 250.909— 251.085 a 251.088— 255.863— 256.787—
257.926— 257.928— 257.929— 258.855 a 258.864— 258.866 a 258.877—
259.788— 259.812 a 259.816— 263.335— 263.336— 267.203 a 260.207—
267.998 a 268.003— 268.140 a 268.142— 268.781 a 268.787— 269.446—
271.929 a 271.952— 271.957 a 271.959— 272.988 a 272.990— 275.220—
275.221— 277.563 a 277.580— 278.560— 278.892— 278.893— 279.956—
279.957— 279.976— 279.977— 280.522 a 280.521— 281.432 a 281.434—
281.455 a 281.458— 282.190 a 282.193— 284.458 a 284.461— 285.263—
285.264— 286.475— 288.115 a 288.117— 290.571— 290.673— 292.229—
292.676— 292.887 a 292.890— 294.048— 294.212— 294.775— 296.040—
296.041— 296.302— 297.008 a 297.012— 298.317— 300.142 a 300.148—
300.151— 300.152— 301.046 a 301.052— 301.923 a 301.927— 302.223 a
302.240— 303.054 a 303.056— 305.065 a 305.067— 307.300— 307.301—
307.342— 307.343— 310.093 a 310.095— 310.310 a 310.312— 310.498 a
310.500— 311.251 a 311.254— 312.281 a 312.283— 314.154 a 314.157—
316.464— 317.081— 317.268— 317.858— 310.859— 318.039— 318.901 a
318.912— 322.216— 323.455— 323.456— 323.898— 323.991 a 323.993—
325.528— 327.404— 327.812— 328.210— 328.211— 328.299 a 328.301—
328.644— 329.471— 330.581— 333.054 a 333.056— 334.130— 335.040 a
335.044— 335.717— 335.718— 339.597— 341.340— 341.341— 341.689—
342.254 a 342.263— 343.566 a 343.574— 348.063— 348.907 a 348.909—
349.026 a 349.0— 349.593— 349.594— 350.314— 350.746 a 350.748—
350.910— 352.611— 354.425 a 354.428— 357.999— 358.000— 359.160—
360.604 a 360.606— 361.501— 361.803 a 361.805— 364.431— 364.186 a
364.195— 365.404— 365.405— 366.030— 366.163 a 366.165— 366.183 a
366.185— 369.428 a 369.435— 369.987— 370.064 a 370.069— 375.645—
377.017 a 377.034— 378.099— 382.086 a 382.090— 382.153— 382.154—
382.474— 382.475— 382.513 a 382.555— 384.524— 384.893— 384.894—
386.465— 386.490— 386.491— 387.107— 387.437 a 387.441— 387.549—
387.792— Total 940 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon 27 e seguintes.

Obrigações de 4% privilegiadas de 1.º grau

1 959 a 1.961— 3 216 a 3.218— 4 061 a 4.063— 9 071— 9 072—
17 045— 22.654 a 22.656— 23.889— 23.890— 25.781— 25.782— 27.661—
28.392— 28.470 a 28.479— 29.419 a 29.421— 30.006— 30.587— 30.588—
31.625— 32.156— 32.157— 32.261 a 32.270.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 27 e seguintes.

Obrigações de 4 1/2% privilegiadas de 1.º grau

2 Titulos de 5 obrigações— 590— 1.063.
10 Titulos de 1 obrigação— 1.570— 5 090— 5.365— 5.460— 7.030
8.988— 10.049— 10.288— 10.635— 10.708.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 24 e seguintes.

Obrigações de 3% privilegiadas «Beira Baixa»

21 Titulos de 5 obrigações— 727— 985— 1.593— 1.854— 2.184—
3.370— 3 518— 3 901— 4.110— 5 632 a 5.634— 6.063— 6.466— 6.537—
7 680— 7.838— 8 127— 8 128— 8.130— 8.339.
Titulos de 1 obrigação— 9 578 a 9.580— 10.088— 10.221—
10.527— 10.669— 10.785— 11.832— 11.833— 12.115— 13.698— 13.757—
13.773— 13.952— 14.839— 14.654— 14.803— 14.888— 15.326— 17.165 a
17.167— 17.313— 17.647— 17.814— 18.266— 18.489 a 18.491— 18.545—
19.096— 19.097— 19.142— 19.471 a 19.475— 19.515— 19.715— 19.718—
19.749— 20.124— 20.492— 20.493— 20.772— 21.069— 21.212— 21.320—
21.321— 22.003— 22.008— 22.078— 22.079— 22.437— 22.529— 23.053—
23.506— 23.917— 24.714— 25.820— 27.173— 28.439— 29.068— 29.372—
29.509 a 29.512— 31.440— 31.703— 31.840— 31.841— 31.876— 32.09—
34.347— 35.061— 36.986— 38.104— 38.358— 38.638— 40.587 a 40.589—
41.029— 41.851— 42.918 a 42.921— 42.927— 44.247— 44.670— 44.934—
45.221— 45.222— 45.672— 45.752— 45.753— 45.759— 46.035— 46.811—
47.601— 48.701— 51.608— 52.659— 52.993— 55.691— 57.016— 57.017—
58.237— 58.650 a 58.653— 58.798— 58.833.— Total 118 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 24 e seguintes e o complementar n.º 2 e seguintes.

Obrigações de 3% privilegiadas de 2.º grau

2 634 —	4 129 —	4 985 a	4 987 —	5 711 —	6 728 a	6 732 —
8 487 —	8 488 —	9 431 a	9 434 —	9 450 —	9 456 —	9 651 a
9 664 —	9 687 a	9 692 —	9 900 a	9 903 —	11 555 —	11 556 —
13 867 —	14 134 —	15 408 —	15 499 —	15 500 —	16 001 a	16 010 —
16 347 a	16 349 —	16 541 —	16 695 a	16 698 —	18 518 —	20 374 —
20 375 —	21 167 a	21 189 —	21 319 —	21 511 a	21 516 —	23 537 —
23 553 a	23 556 —	23 789 —	26 072 —	27 311 a	27 315 —	28 371 a
28 374 —	28 573 —	28 574 —	28 796 —	29 290 —	29 922 —	31 122 —
31 123 —	33 713 —	37 499 —	37 500 —	38 873 a	38 875 —	38 886 —
42 250 —	42 251 —	45 713 a	45 716 —	45 718 —	48 838 —	50 721 —
50 722 —	51 381 —	51 702 a	51 706 —	51 787 a	51 790 —	52 998 a
53 000 —	54 175 —	54 218 —	57 085 a	57 094 —	59 531 —	60 732 a
60 754 —	63 647 —	63 930 —	65 350 —	65 76 —	69 972 —	69 078 —
69 788 —	69 793 —	69 795 —	69 807 —	72 856 a	72 859 —	74 578 —
74 589 —	75 653 —	75 654 —	75 911 a	75 924 —	76 359 —	76 397 a
76 400 —	83 292 —	83 293 —	84 587 —	84 846 a	84 855 —	86 044 a
86 017 —	86 049 a	86 052 —	86 091 —	86 953 a	86 958 —	88 308 —
88 455 —	88 478 —	88 958 a	88 964 —	89 214 —	89 258 —	89 426 —
92 084 —	94 113 a	94 118 —	95 538 —	97 865 —	97 866 —	98 614 —
100 207 a	100 210 —	104 557 —	105 505 a	105 507 —	105 607 a	105 616 —
111 745 a	111 747 —	113 784 —	119 814 —	119 865 —	123 431 —	123 432 —
126 832 —	129 329 —	129 330 —	130 087 —	130 088 —	132 762 —	132 859 —
132 860 —	133 740 a	133 744 —	136 118 —	136 119 —	136 135 —	138 529 —
140 911 —	140 925 —	144 762 —	144 865 —	146 741 —	146 742 —	147 444 —
148 456 —	148 944 —	149 263 —	149 571 —	159 773 a	159 776 —	162 086 —
162 087 —	162 090 a	162 092 —	164 133 —	164 772 —	165 505 —	165 594 a
165 598 —	165 679 a	165 684 —	165 767 a	165 771 —	165 778 a	165 791 —
167 095 a	167 103 —	167 60 —	171 094 a	171 099 —	171 209 —	172 981 —
177 228 —	177 234 —	177 235 —	177 803 —	177 804 —	179 810 —	180 598 a
180 601 —	186 111 —	190 490 —	200 438 —	201 777 —	201 824 a	201 826 —
207 228 —	207 689 —	209 997 —	210 072 —	210 073 —	212 085 —	
214 861 —	215 903 a	215 912 —	220 547 —	220 877 —	224 517 —	224 714 a
224 717 —	227 030 a	227 039 —	227 424 a	226 429 —	232 100 a	232 106 —
235 696 a	235 698 —	237 072 a	237 086 —	238 700 —	242 048 —	242 049 —
242 285 —	242 286 —	243 892 a	243 900 —	245 712 a	245 715 —	246 319 a
246 352 —	249 465 —	249 466 —	249 469 —	250 089 —	251 766 a	251 769 —
252 182 a	222 185 —	252 660 —	253 737 a	253 743 —	253 831 a	253 834 —

(Continua).

Boletim Commercial e Financeiro

Por diversas vezes se tem contestado nestes últimos dez annos, que Londres continue a ser o principal mercado monetario do mundo. Em 1900, com efeito, e talvez não sem razão, chegou-se a acreditar que aquelle mercado ia ser supplantado pelo de Nova-York.

Por essa occasião a actividade commercial e industrial que animava a Europa occidental tinha absorvido tal somma de capitais que fizera, por assim dizer, o vacuo no mercado das disponibilidades, ao mesmo tempo que a guerra sul-africana obrigava o governo britannico a esgotar sem medida os recursos disponiveis da nação. Foi então que se assistiu ao caso novo do governo inglez recorrer ao mercado de Nova-York, conseguindo colocar neste mercado a metade de um lote de 10 milhões sterlinos de bonds do Thesouro 3% emitidos a 98%.

Um pouco mais tarde chegou tambem a vez ao governo alemão de emitir na mesma praça 80 milhões de marcos em bonds de 4% do imperio.

Os Estados Unidos gosaram então d'uma abundancia monetaria que até então nunca se lhes tinha conhecido e na qual havia quem visse o prenuncio d'um desafogo definitivamente estabelecido. De repente julgou-se que os americanos se haviam convertido, em consequencia da prosperidade da sua industria, nos grandes fornecedores de capitais do mundo. Mas os factos apontados constituiram apenas um pequeno episodio da sua historia. Por pouco tempo desempenharam o seu papel de banqueiros mundiaes e desde o começo do seculo que as necessidades de dinheiro com que se tem visto a braços, tem provocado varias crises que temido repercução na Europa.

Por seu lado, Berlim nem sempre se tem visto nos apuros que a obrigaram em 1900 a recorrer aos capitais americanos. Todavia a importancia dos fundos de que a Alemanha necessita para sustentar o desenvolvimento das suas industrias, do seu commercio e da sua expansão económica quasi lhe não tem permitido pôr capitais á disposição dos outros paizes.

Sob este ponto de vista Paris é sem duvida um reservatorio mais importante, mas ainda assim está longe de poder acudir a todas as necessidades.

Somos assim chegados á mesma conclusão do *Statist*, isto é, que Londres é a praça financeira mais apta para satisfazer as requisições de capitais, venham elles d'oncier vierem.

Nos ultimos 50 annos a Grã-Bretanha, só por si, tem colocado fóra das suas fronteiras quasi tantos capitais como, reunidos, todos os outros paizes que tem excedentes postos á disposição das nações estrangeiras.

As causas que teem feito de Londres o maior mercado do mundo subsistem sempre, sendo as principais: 1.º o espirito d'iniciativa e o caracter emprehendedor do povo inglez; 2.º a tendencia para a economia, o que lhe dá todos os annos um saldo disponivel importante para empregos; 3.º a prontidão com que coloca capitais em todas as partes do mundo onde podem ser productivos; a universalidade dos seus interesses que habilita a Inglaterra a conhecer exactamente do credito, riqueza e industria de todos os paizes e a escolher por conseguinte para os capitais a collocação que menos riscos offereça; 5.º a abundancia dos artigos manufacturados e outras mercadorias que ella pode mandar para as outras nações.

*

Esta aptidão da Inglaterra em conceder um largo auxilio financeiro aos paizes estrangeiros nem sempre se tem mantido no mesmo grau. No decorrer dos ultimos sessenta annos ha a registar dois periodos durante os quaes os capitalistas inglezes se mostraram menos dispostos a deixar partir os seus fundos para destinos longíquos. Durante um quarto de seculo, a partir de 1850, espalharam com verdadeira profusão capitais em todas as direcções para a construcção de caminhos de ferro, criação de bancos e montagem de empresas industriaes e commerciaes.

Em 1875 o movimento interrompeu-se em consequencia do marasmo que se seguiu ao ultimo pagamento feito pela França á Alemanha do capital da indemnisação de guerra e por causa da depressão soffrida pelo credito de um grande numero de paizes prestamistas. Por seu lado os capitalistas com as grandes perdas soffridas tornaram-se menos confiantes.

Em 1884, porém, a confiança restabeleceu-se e durante 5 ou 6 annos os capitais inglezes fizeram largas collocações, sobretudo na Australia, Estados Unidos e Argentina.

Em 1890 a crise por que passou este ultimo paiz trouxe a hesitação, mas a descoberta das minas d'ouro na Africa do Sul, na Australia occidental e em outros paizes, levou bastantes capitais a procurarem emprego na exploração d'ouro d'essas minas.

Em 1899 a guerra sul-africana veio de novo sustar a exportação de capitais, vendendo-se a Inglaterra obrigada a empregar todos os seus recursos disponiveis para sustentar essa lucta cara. A influencia d'esta no mercado monetario inglez fez-se sentir até á primavera de 1904. Foi o segundo periodo durante o qual, desde 1850, a Grã-Bretanha só com grande parcimonia collocou no estrangeiro os seus capitais. De 1904 para cá de novo voltou a dar largas ao seu espirito emprehendedor e aos seus hábitos de prestamista. Segundo parece o anno de 1907 deve vir ocupar sob este ponto de vista, um lugar importante na sua historia.

Calcula-se que durante os ultimos 60 annos os inglezes não tivessem enviado para o estrangeiro menos de 1.670.000.000 sterlinos. Os capitais por elles empregados no estrangeiro nestes dois ultimos annos attingem a somma de 100 milhões de libras, ou sejam 50 milhões por anno. Esta cifra será certamente excedida no anno corrente.

O *Statist* crê que estas exportações de capitais não soffrem interrupções. No entanto a tensão monetaria que em toda a parte se manifesta, e a que Londres não escapa, poderia até certo ponto travá-las. E a elevação da taxa de desconto do Banco d'Inglaterra virá porventura a impedir que os capitais inglezes se expatriem.

*

Apesar da recente elevação de 4 para 4 1/2, da taxa de desconto do Banco de Inglaterra, esperava-se a todo o momento durante os ultimos dias uma nova elevação.

Até agora, porém, aquelle estabelecimento de credito continua descontando largamente a 4 1/2%, tendo o desconto attingido na semana anterior cerca de 4 milhões sterlinos.

No mercado de Paris abundam as disponibilidades. Segundo o ultimo balancete do Banco de França a carteira diminuiu 248 milhões de francos, ficando em 855 milhões.

Em Berlim, o Banco do Imperio continua mantendo a sua taxa oficial de 5 1/2%. O desconto no mercado livre faz-se facilmente a 4 5/8 e 4 7/8 por cento.

*

O mercado bolsista de Lisboa continuou bastante frouxo durante a quinzena, accentuando-se não só a escassez de transacções como tambem a baixa da maior parte dos valores. Só os titulos do Estado, principalmente as inscrições, tem mantido uma certa firmeza.

	EM 31 DE AGOSTO		EM 14 DE AGOSTO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	51 5/16	51 3/16	51 7/8	51 3/4
" 90 d.v.....	51 7/8	—	52 7/16	—
Paris cheque.....	537	539	551 1/2	553 1/2
Berlim ".....	228	229	226	227
Amsterdam cheque.....	386	388	383	384 1/2
Madrid cheque.....	803	812	810	815

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	AGOSTO													
	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	31
Lisboa : Inscrições de assent.	-	43,95	44	44	44	44	44	44,90	44	44	44,05	44,05	44	44,40
" coupon ..	43,75	43,80	43,80	43,80	-	-	-	43,50	-	43,90	43,90	44	44	43,97
Obrig. 4 % 1888	-	-	-	21.600	-	-	-	21.800	-	21.800	-	-	22.000	-
" 4 % 1890 assent	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	51.500	-
" 4 % 1890 coupon	-	53.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % assent	63.700	-	63.000	-	-	62.400	62.400	-	63.000	62.500	62.500	62.500	-	-
" 4 1/2 % coupon int	-	-	-	-	-	62.400	62.400	-	63.000	62.500	62.500	62.500	-	-
" externo 1.ª série	62.300	62.400	62.400	62.400	62.300	62.300	62.300	62.400	62.300	62.400	-	62.500	62.500	62.400
" 3 % 1905	9.350	9.350	9.400	9.400	-	-	-	9.400	9.400	-	-	9.400	9.350	-
" Tabacos coupon	98.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal	176.500	-	-	-	176.500	-	177.500	-	176.500	-	176.500	-	-	176.500
" Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	132.000	-	-	-
" Nac. Ultramarino	95.600	95.600	95.600	95.200	95.400	95.400	-	-	-	95.000	94.500	-	-	-
" Lisboa & Açores	-	117.000	117.150	-	117.500	117.650	-	-	117.500	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon	108.200	117.500	106.500	-	107.000	108.000	109.000	-	109.800	95.800	95.800	93.500	93.000	94.100
" Comp. Phosphoros	-	68.500	-	-	68.500	-	-	-	68.100	-	68.300	68.500	-	-
" Real	-	-	85.000	-	82.000	80.000	-	-	-	83.500	-	-	83.000	83.000
" Nacional	12.400	12.400	12.400	-	12.450	12.450	12.400	12.400	12.350	12.350	12.350	-	12.350	-
Obrig. prediaes 6 %	91.50	0	-	91.300	91.300	91.300	91.450	91.300	-	91.500	-	91.500	91.500	-
" 5 %	88.600	-	-	88.750	88.500	-	88.750	-	88.650	88.500	88.500	88.500	88.500	-
" C.ª Beira Alta 1.º grau	58.300	58.400	58.200	58.200	57.950	-	57.900	-	-	57.000	-	-	57.100	-
" Real 3 % 1.º grau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 3 % 2.º "	55.100	54.950	-	54.400	54.300	-	55.000	54.500	-	-	54.100	54.000	54.000	54.450
" Nacional 1.ª série	-	75.000	-	-	-	76.500	76.500	76.500	-	76.500	76.500	76.500	76.500	-
" Atravez d'Africa	85.600	85.500	-	-	-	-	-	85.200	85.200	85.100	85.30	-	85.200	-
Paris : 3 % portuguez 1.ª série	66,70	66,70	66,60	66,50	66,50	66,50	66,50	66,55	66,25	66,15	66,50	66,25	66,55	66,20
Acções Comp. Real	-	-	446	-	430	-	442	-	-	-	-	-	446	-
" Madrid-Caceres	-	-	-	-	46,50	47,25	48	47	47	47,50	47	-	48	-
" Madrid-Zaragoza	364	360	361	363,50	363	361	353	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes	170	170	169,25	-	175	171	163	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	358,50	359,50	358	358	-	358,50	-	358	358	358	357	356	-	-
" " 2.º "	297	297	-	294,50	-	282	297	294	293	292	292	-	-	-
" Beira Alta	293	313	313	314	311,50	312,75	308	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres	164	164,50	105	162	164	163	162	161,50	161	164	165	165	162	-
Londres : 3 % portuguez	67	67	66,75	66,75	67	66,75	66,75	-	66,75	67	67	67	67	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	-	91,12	-	91,25	91	91	91,37	-	-	-	91	91	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhas	Período de exploração	1907		1906		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1907	1906
REINO UNIDO	de 8 a 9	1073	116.610.000	108.676	1073	116.152.000	108.249	2.847.474.000	2.818.781.000
Réde Geral	16.22	"	116.595.000	108.662	"	116.152.000	108.249	2.964.06.000	2.934.933.000
Vendas Novas	23.29	"	120.406.000	112.214	"	116.152.000	108.249	3.084.475.000	3.051.085.000
Coimbra á Louzã	9.15	"	70	2.048.000	29.257	70	1.999.000	28.557	50.453.000
Sul e Sueste	1.10 Ag	597	49.019.825	82.110	597	49.693.170	83.238	755.804.870	713.766.955
Minho e Douro	1.10 Ag	372	49.090.000	131.962	372	51.447.743	138.300	916.749.000	889.238.906
Beira Alta	16.22 Jul	253	7.529.000	29.758	253	6.596.998	26.075	237.983.067	225.739.339
Nacional — Vizeu, Miranda e Bragança	23.29	"	7.165.650	28.322	"	7.058.698	27.899	245.148.717	232.798.007
Guimarães	-	-	-	-	34	-	-	-	-
Porto á P. e Famalicão	1.31 Jul	64	12.857.875	200.904	64	12.551.464	196.116	80.569.932	79.433.392
Norte de Espanha	21.31	"	3681 Ps.	3.656.216 Ps.	990.3681 Ps.	3.548.103 Ps.	963 Ps.	68.732.550 Ps.	65.265.156 Ps.
Madrid — Zaragoza — Alicante	1.10 Ag	"	8.045.456	834.3650	-	2.982.853	817	64.144.717	62.689.627
Andaluzes	23.29 Jul	1083	383.006	353.1083	-	382.187	352	10.744.469	11.149.861
Madrid-Cáceres e Portugal	30.5 Ag	"	409.668	378	"	409.038	377	11.154.138	11.558.900
Zafra a Huelva	1.10 Ag	777	233.967	301.777	-	227.570	292	5.091.377	5.107.101
1.12	"	246.006	316	-	235.790	303	5.337.383	5.342.891	
1.19	"	80.145	445	-	67.680	376</td			

NOTAS DE VIAGEM

III

Liége—Aix-la-Chapelle—Um quarto com tudo que é necessário
—Um vandalismo em perspectiva (?)—Munster e os anabaptistas—Bom hotel e bons comboios alemães—Carestia do Sud-Express.

De passagem para Hamburgo falemos um pouco dos pontos importantes de transito a que, em descrições d'outras viagens (1901) não fizemos referencia.

Logo a hora e meia de Bruxellas temos Liége, o importante centro industrial que merece uma paragem de algumas horas.

Cidade aprazivel mas nada animada, durante o dia, á semana, justamente porque é enorme a sua faina fabril.

A população está toda nas fabricas que ocupam, para todos os lados milhares de kilometros quadrados.

Bem se conhece isso durante o trajecto no caminho de ferro, em que, a um e outro lado se elevam os altos fornos, as grandes officinas negras, fumegantes, d'onde o ferro ora relampeja os seus clarões rubros ora produz os ruidos de leão, ao cair, das caldeiras, nos grandes moldes, ora estrondos de canhões, sob o peso dos martelos pilões que o batem.

Subindo-se a qualquer ponto elevado de Liége, contam-se por centenas as altas chaminés cujos pennachos de fumo toldam a atmosphera.

Cinco horas exactas, no intervallo de dois comboios dão bem para a visita da cidade depois do almoço, em qualquer hotel, porque restaurantes isolados não os encontra o estrangeiro com a facilidade com que se lhe deparam noutros paizes.

Partamos, pois, por uma linha de continuos tunneis e entre fileiras de fabricas, para fazermos nova paragem, logo além da fronteira, noutra cidade interessante, Aachen, como lhe chamam os alemães, ou Aix-la-Chapelle, seu antigo nome frances, é bem diferente da anterior cidade.

Aqui impõe mais o elemento forasteiro, o que vem procurar remedio ao rheumatismo, e o que o acompanha, o que vai visitá-lo, ou simplesmente descansa ali no decurso da viagem.

Sendo estação thermal, debalde se busca o grande, o sumptuoso estabelecimento que é vulgar existir nestas cidades, com o seu annexo, o *Kursaal* ou club-casino, onde se trata da saude do corpo, por meio de concertos balneares e se recreia o espirito em outros concertos, os musicas.

O estabelecimento de banhos é pequeno e só para as applicações mais complicadas da medicina hydrotherapica, os banhos de calor, os electricos etc.

Os banhos vulgares dão-se nos proprios hoteis, porque a agua que brota p'r toda a parte e que está canalizada para estes estabelecimentos é fortemente mineralizada e propria para applicações therapeuticas.

Não é preciso, pois, ir longe. Basta atravessar da estação para a frente do largo, no hotel do Norte, que ahí se encontra todo o necessário.

Todo o necessário, na maior extensão de palavra do que é vulgar em hoteis. Com efeito ahí vimos que até o espirito preventivo faz pendurar, nos quartos, almofadias com alfinetes de varios tamanhos e duas agulhas enfiadas, uma com linha branca outra com linha preta .. e com os respectivos nós.

D'esta, ainda se não lembraram os americanos.

Pela noite ha concerto no jardim, por duas musicas que tocam bem; illuminação, fonte luminosa e grande restaurante onde se come bem... como em toda a Alemanha.

Porque é um caracteristico da raça: comer poucos pratos, mas succulentos, bem cosinhados e fartos.

Alguma coisa ha que ver na cidade. A casa da camara municipal é não só imponente na fachada como no seu salão; proximo d'ella, a cathedral, é tambem uma bella construcção, em que os vitraes modernos dão um efeito desestavel, quando se visita o interior.

Uma noite e parte do dia seguinte são paragem bastante.

Sigamos, pois, não nos detendo em Colonia, já aqui descrita, senão para ir ao jardim zoologico onde nos atraiu a curiosidade o conhecimento da existencia d'uns animaes desconhecidos: os patos-phocas, amphibios que se parecem com qualquer d'aquelles dois e cujos rapi-dos movimentos são curiosissimos.

No mais o jardim pouco vale, e portanto para quem conhecer Colonia, duas horas bastam. Todavia é com pena que os apressados não visitam ainda uma vez a cathedral, esse extraordinario monumento da arte gothica que é uma gloria da Alemanha.

Mas um facto impressiona desagradavelmente e põe uma interrogação no nosso espirito.

Ao lado da cathedral, no proprio terreno que a rodeia, vemos, com pasmo, estar-se elevando uma casota moderna, de tijolo, que dará a nota do mais desestavel efecto quando concluida. Não parece ser qualquer instalacão provisoria para officina de cantaria ou outra qualquer para reparação do monumento, e não o parece porque vemos grossas paredes de tijolo, quasi concluidas.

O que será, pois? Perguntámos, ninguem nos soube responder.

Ficamos, portanto, impressionados, e sem poder acreditar que na Alemanha, paiz artistico e intelligente, se pratique tal crime de lesa bom gosto e esperamos, em qualquer futura passagem por ali ver que o mostrengue desapareceu.

E essa juramo-lo que não nos escapa. Mesmo que temos que seguir directamente, como os comboios demoram sempre, em Colonia, meia hora, pelo menos, e a cathedral é quasi em frente da ultima porta de saída da estação, do lado esquerdo, e como sabemos bem o caminho, não deixaremos de ir ver o que tanto nos intriga.

Entretanto que isto não sirva de exemplo para qualquer dos nossos compatriotas ir já, requerer a instalacão d'un kiosque, para tabacos e bebedas, á entrada dos Jeronymos, ou para armar cinematographo nas capellas incompletas da Batalha.

Continuemos pois a viagem, mas um ponto ha, em transito, que nos obriga a consagrar-lhe algumas horas: Munster, a velha patria dos anabaptistas, a cidade das grandes luctas religiosas que serviram de thema ao delicioso «Propheta». D'elle, de João de Leid e seus compaheiros, lá nos lembramos, ao ver na torre de S. Lambert, a gaiola em que elles foram expostos á irrisão do povo.

Não modificou ainda Munster o seu espirito ultra-religioso; os templos são numerosos e enchem-se de povo que fervorosamente reza em círculo.

Além das egrejas, algumas ruas, com antigas edificações senhoriaes dos seculos XV e XVI, e a fachada da camara municipal, são dignas de ver-se.

Duas cousas mais a notar: o primoroso hotel Continental, em frente da estação, onde se está deliciosamente com todas as commodidades e o mais fino tratamento; e o bello serviço dos caminhos de ferro, cujas linhas reconstruidas ultimamente, teem hoje tal solidez que o rodar do comboio não produz o menor ruido.

O material circulante é tambem de primeira ordem. As carruagens de 2.ª classe,—em que toda a gente viaja na Alemanha, porque é ali costume dizer-se que a 1.ª é só para os principes e os tolos — são como todas de corredor lateral e se's logares em cada divisoria. Assentos estofados; grande espelho bisauté tomado o centro da parte superior aos encostos e inferior ás rôdes; mesa que se arma se o passageiro quer tomar qualquer refeição ou bebida; criado para serviço, que se chama por meio de campainha electrica; criada que repetidas vezes, em transito, trata de limpar as mesas, encostos, escarradores, retretes e lavatorios; luz electrica especial para cada logar, de forma que, durante a noite, o passageiro pôde ir lendo sem incomodar os demais, visto que a luz central pôde ir fechada—todas as commodidades, enfim.

Quanto ao salão-restaurant, tornamos a notar a mesma diferença de preços, lembrando-nos do nosso Sud-express:

Comboio directo Paris-Hamburgo, isto é, entre a capital da França e a cidade que é um dos primeiros portos do mundo, almoço, servido na Alemanha, 3 marcos ou 675 réis; jantar 3,50 ou 787 réis.

Comboio *sud-express*, Lisboa-Paris, almoço servido entre Lisboa e Pampilhosa—como isto fosse um paiz dos mais ricos da Europa, mais abastado que a Alemanha e a França—nada menos de 13200 réis; jantar Pampilhosa-Lisboa 13400 réis.

A Propaganda de Portugal trata de atrair estrangeiros. Precisa de empregar a sua alta influencia para que estas prohibitivas exigencias da companhia dos vagons-leitos deixem de existir.

Bem sabemos que estamos repetindo o que já dissemos; mas tambem aos nossos ouvidos são repetidas as queixas de quantos vão a Portugal pela exagerada taxa do comboio rapido, só propria, não para argentinos mas para argentarios.

Ainda hoje, no vapor d'onde este artigo é escrito, em suave balouço sobre o Atlântico, a 70° 5' de latitude norte, um distinto medico alemão nos dizia que não se podia ir a Portugal por ser tudo muito caro. Informárase em Paris de quanto lhe custava a viagem em comboio rapido e soubêra que uns 330 francos. «Ora por tal quantia, dizia elle, sabe V.º que se percorre toda a Alemanha, a Austria e a Hungria, ou os paizes scandinavos. Foi por isso que, estando em Paris, vim para aqui.

Tracção electrica

Espanha

Foi pedida a concessão de um tremvia em Barcelona.

Foi feita a concessão de um tremvia em S. Sebastian, de Mira Concha a Urbiata, pela rua de S. Martin.

Na mesma cidade foi feita a concessão de um outro tremvia que, percorrendo a ponte Maria Christina, termine na estação dos caminhos de ferro do Norte.

Italia

Foi pedida a concessão de uma linha de Camerlata a Cantu.

Foi inaugurada uma linha nos Alpes, de Bellinzona a Mesocco, com a extensão de trinta e dois kilometros.

Automobilismo

Li-boa

A Cooperativa Auto-Onibus enviou ao Tribunal administrativo um recurso contra o indeferimento do Governador Civil ao requerimento feito pela cooperativa para pôr em circulação o automovel já recebido e que comporta vinte e dois passageiros.

Nesse recurso allega-se que a sociedade adquiriu um automovel e que sujeito este ao exame da direcção das obras publicas do distrito, foi devidamente aprovado. Que esse carro se não destina ao publico, mas simplesmente ao serviço particular e exclusivo dos socios, conforme o fim restricte da constituição da cooperativa. Nessa conformidade pediu licença ao governador civil para pôr em circulação o mesmo carro, mas que essa licença lhe foi denegada por um simples despacho de 18 de junho ultimo, recorrendo, por tal motivo, a cooperativa para o supremo tribunal administrativo, pedindo-lhe que revogue tal despacho, por ser contrario á lei e offensivo dos direitos da recorrente.

LINHAS PORTUGUEZAS

Cintra.—Entraram já em serviço, nesta linha, um salão e duas carroagens de compartimentos, modificadas nas officinas da Companhia Real, destinadas aos comboios rapidos.

A iluminação d'estas novas carroagens é feita por electricidade.

Malanje.—Progridem os trabalhos nesta linha, estando já assentes os carris até Matete, e o resto da linha pronto a receber-lhos.

Aviz—Foi determinado que o troço do caminho de ferro de Móra a Ponte de Sôr passe entre Aviz e Galveias.

Arganil.—A Associação Commercial de Coimbra pediu ao governo a conclusão da linha ferrea da Louzã a Arganil, e o prolongamento até a Covilhã.

Companhia Real.—A direcção d'esta companhia requereu a concessão de um ramal da estação de Aveiro ao extremo norte do Canal de S. Roque, prolongando-se pela margem sul até as proximidades da praça do peixe da cidade.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑHA

A começar no 1º de novembro proximo passará a funcionar um comboio expresso de dia, quotidianamente, entre Madrid e Barcelona.

Está sendo estudado um serviço directo de Paris a Oran e Argel passando por Barcelona, Valencia, Murcia e Cartagena, que evitaria 6 dias de navegação aos viajantes que d'elle se utilizem.

Brevemente vão começar os trabalhos de construção da linha de Linares a Puertollano, por Carolina, para que fique pronta o mais brevemente possível.

ITALIA

Vão muito adeantados os trabalhos da linha de Valengana. O troço de Baisano a Mestre está já pronto a receber os carris. A estação de Piombino está quasi concluída.

No dia 1 de setembro será inaugurado o troço de Thiene a Ruchette, na linha de Thiene a Asiago.

ARGENTINA

Procede-se com a maior actividade à construção das 3 linhas que vão convergir á Bahia Blanca, esperando os concessionarios tê-las prontas antes dos prazos marcados nos contratos.

Foram feitas as concessões de uma linha da Bahia Blanca a Angeles, no Chile, de outra que ligará Bahia Blanca com a província de S. João; e ainda de uma outra que atravessará o território de Rio Negro, ligando Bahia Blanca com S. Antonio del Este.

Companhia Real

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS:

A exploração da extensa rede que forma o fundo da nossa empresa deu, no anno de 1906, excellente resultado, como se vê do exame que fizemos ao relatório do Conselho d'Administração, que nos termos dos nossos estatutos nos foi enviado. Não só é impor-

ante o aumento das nossas receitas brutas, que na comparação com as do anno anno anterior (tirando a garantia de juro e as receitas fóra do tráfego) attingiu a importante cifra de 217 contos; mas as despesas foram tão criteriosamente calculadas e dirigidas, que o coeficiente de exploração, já muito favorável nos annos anteriores, diminuiu neste anno, não só no total, mas em todos os seus elementos. Lucrou com isto a nossa empresa na parte que respeita à linha não garantida e lucrou também o Estado, que assim viu diminuir os seus encargos na linha garantida.

O percurso dos nossos comboios, que foi de perto de seis milhões de kilómetros, aumentou em mais de oitenta mil quilómetros neste anno e tanto o rendimento de quilómetro-via, como o de quilómetro-trem foram maiores.

As receitas cresceram em todos os seus componentes — passageiros e mercadorias — avultando nestas as de pequena velocidade, que, como é geralmente sabido, servem de excelente critério para avaliar da prosperidade d'uma exploração da natureza da nossa.

As relações de tráfego com França e Espanha também teem melhorado, havendo sensível acréscimo de movimento por Badajoz e Valencia d'Alcantara, o qual nos ultimos annos parecia estacionário.

As despesas, como era natural depois d'um serviço mais intenso, subiram 46 contos, verba proveniente principalmente do aumento das despesas de combustível. Porém, na linha de Setil a Vendas Novas diminuíram em 3 contos de réis, tudo a nosso favor, pois temos a nosso cargo a exploração d'esta rede, que se calcula este anno nos trouxesse uma receita de 174 contos ás nossas linhas próprias, o que é prometedor.

Os nossos serviços teem-se aperfeiçoado sucessivamente, não só em proveito do público, aumentando-lhe as comodidades, como também na melhor utilização do nosso material e mais recursos da Companhia. As cinco poderosas locomotivas anteriormente encomendadas, já entraram em trabalho e a elas se deve ter sido aumentado o numero de comboios rápidos entre Lisboa e Porto e os internacionaes do Sud-Express.

A segunda via entre Espinho e Aveiro está assente, tendo havido apenas um pequeno atraso na collocação dos taboleiros de algumas pontes, que chegaram mais tarde do que se esperava. Está perfeitamente consolidada toda a nossa linha entre Lisboa e Porto; bem como a transformação das carruagens antigas em outras modernas, mais comodas, tem progredido.

Avaliando justamente todos estes trabalhos empreendidos e realizados com bom cálculo e economia, se acha perfeitamente justificada a verba que lhe foi atribuída.

O balanço e contas acham-se bem escriturados e as diferentes reservas de que tratam os nossos estatutos dotados nos termos pelos mesmos prescritos. Ainda este anno diminuiu o prejuízo por diferenças cambiais, que foi apenas de 37 contos, menos 52 contos que no anno precedente.

Os resultados da nossa exploração, em 1906, foram, portanto, dos mais satisfatórios e tendo com elles feito face a todos os encargos de diferente natureza, ainda no final encontramos um excedente de 1.184.611,604 réis, que o Conselho d'Administração propõe, com a nossa concordância, que sejam distribuídos como juro, ás obrigações do 2.º grau, captivos dos respectivos impostos, da seguinte forma:

ás 352.666 de 3 % — a cada uma	francos 12,50
ás 62.391 de 4 % — » »	» 16,66
ás 30.429 de 4 1/2 % — » »	» 18,75

e ás 90.980 de 1º grau da Beira Baixa de 3 %, a cada uma 5 francos; o que tudo somma 6.467.577,81 frs., ou, em dinheiro português, 1.472.450,353 réis, passando os restantes 12.161,251 réis a conta nova.

O Conselho d'Administração também vos propõe, em concordância com o Conselho Fiscal, e conforme o artigo 39.º dos Estatutos, que a respeito da remuneração dos corpos gerentes da Companhia, do Comissário Régio e seu adjunto, se mantenha o que se tem praticado nos ultimos annos e em conformidade com o artigo 12.º e seu §, o artigo 25.º e o artigo 14.º e seu §.

A Companhia do Caminho de ferro do Mondego, entregou-nos, por escritura de 15 de dezembro de 1906, em que se estabelecem as respectivas obrigações, a linha de Coimbra-Louzã, que ficamos explorando nos termos do contrato de 22 de novembro de 1904. Com o recebimento dos 29 quilómetros d'esta linha a rede explorada pela Companhia Real elevou-se a 1.472 quilómetros.

Um acontecimento doloroso, como poucos temos sentido, é o do falecimento em 26 de janeiro do corrente anno, do Conselheiro Henrique Daehnhardt, vice-presidente do Conselho d'Administração e da Comissão Executiva d'esta Companhia. Pelo seu trato affabilissimo, pela sua intelligencia, excelente carácter e posição o Conselheiro Daehnhardt deixou inolvidável e sentida lembrança entre os seus colegas da administração d'esta empresa, à qual prestou relevantes serviços, que seu filho o sr. Ernesto Daehnhardt, eleito pelo Comité de Paris nos termos dos estatutos para o substituir, fiamos continuará.

Também o sr. Conselheiro António de Azevedo Castello Branco retomou o seu lugar no Conselho d'Administração, d'que estivera ausente durante o periodo em que exerceu o alto cargo de Ministro da Marinha e Ultramar.

Por força dos preceitos estatutários da Companhia Real terminam este anno os seus mandatos alguns membros dos seus corpos gerentes. De entre elles, como delegados da Assembleia Geral dos Accionistas e membros do Conselho d'Administração são os senhores:

Conde do Cartaxo;

Manuel Paes de Villasboas;

e do Conselho Fiscal, os senhores:

Dr. António Centeno;

Conde de Verride

que temos a honra de vos pedir que sejam reeleitos, como facultam os artigos 13.º e 24.º dos estatutos.

As Caixas de Socorros e a de Reformas e Pensões teem funcionado regularmente prestando ao nosso numeroso pessoal os serviços e auxílios a que são destinadas estas excellentes instituições, tendo nellas os empregados da Companhia Real, o fiador seguro e a segurança da sua vida económica e de suas famílias.

Resumindo pela fórmula que acaba de ver os factos mais salientes da vida da nossa poderosa empresa, mostrando nesse resumo, todo calcado no claro e elucidativo relatório que nos foi enviado, como é crescente a sua prosperidade, cumpre-nos ainda agradecer e elogiar todos os que pelos seus esforços conjugados para tal tem concorrido como é o Conselho d'Administração, a solicita Direcção Geral e todos os empregados que estão sob as suas ordens e guia. Nestes termos sentimos prazer em vos propôr as seguintes

Conclusões

1.º—Que seja dado um voto de sentimento pela morte do Conselheiro Henrique Daehnhardt, comunicando-se esse voto à família enlutada.

2.º—Que louveis a nossa Direcção Geral e todos os empregados dos diferentes serviços da Companhia pelo zelo e intelligencia com que se desempenharam dos seus deveres.

3.º—Que aproveis o balanço e contas da gerencia do anno de 1906

4.º—Que do saldo líquido de 1.184.611,604 réis seja distribuído, como juro ás obrigações do 2.º grau o seguinte:

ás de 3 % — a cada uma	francos 12,50
ás de 4 % — » »	» 16,66
ás de 4 1/2 % — » »	» 18,75

e como juro complementar ás obrigações do 1.º grau da Beira Baixa de 3 %, 5 francos a cada uma.

5.º—Que aos corpos gerentes, Comissário Régio e seu adjunto sejam arbitrados honorários pela mesma fórmula dos annos precedentes consoante o art. 12.º e seu §, art. 25.º e art. 11.º e seu §.

6.º—Que procedeas á eleição de dois membros do Conselho de Administração e de igual numero do Conselho Fiscal

Lisboa, 20 de maio de 1907.—António Centeno, Alfredo Mendes da Silva, Manuel José Monteiro, Conde de Verride, Manuel Joaquim Alves Diniz, Francisco Teixeira de Queiroz.

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Horário

Desde o dia 18 do corrente até 31 de outubro, os comboios n.º 302 e 303, da linha da Regoa ás Pedras Salgadas, efectuar-se-hão nos seguintes dias:

Comboio n.º 302 — Segundas feiras, quintas e domingos. Nesses dias não se efectua o comboio n.º 304.

Comboio n.º 303 — Quartas-feiras, sábados e domingos. Nos restantes dias, este comboio será limitado ao percurso entre Regoa e Villa Real.

Devolução de taras

Desde 1 de setembro proximo, é tornada extensiva ás linhas de via reduzida a devolução gratuita, com exclusão das despesas acessórias e do sello, das taras vasias, que tenham servido ao transporte de águas minerais, quando expedidas para ponto de precedencia a que se refere o aviso ao público D 569, datado de 14 de julho de 1900.

A devolução d'estas taras será efectuada em pequena velocidade, tendo o expedidor de requisitar vales de regresso na estação de partida, os quais só terão valor quando sejam acompanhados das cartas de porte das primitivas expedições. Esta concessão caduca no prazo de sessenta dias contados da data da entrega das primitivas remessas.

A administração dos Caminhos de ferro do Minho e Douro não

se responsabiliza pelas avarias de qualquer natureza, que possam sofrer as taras vasias transportadas nestas condições.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Depósito e arrecadação de objectos portateis nas estações de Santarém, Entroncamento, Payalvo, Coimbra, Espinho, Caes do Sodré, Cascaes, Cintra e Leiria.

Desde 15 de agosto de 1907, esta Companhia toma a seu cargo e sob sua responsabilidade a arrecadação e guarda de objectos portateis ou peças de vestuário nas estações acima designadas, mediante a cobrança de taxa de 10 réis por objecto e por períodos indivisíveis de um dia contadas de meia noite a meia noite, com o mínimo de cobrança de 20 réis.

O depósito limita-se a encomendas e volumes de mão ou de uso próprio; não aproveita às bagagens registadas ou a registar nem a quaisquer outros volumes despachados ou a despachar para transporte em caminho de ferro.

Os depositantes receberão senhas comprovativas da existência dos volumes em poder da Companhia, mediante as quais reclamarão a entrega destes quando queiram retirá-los, satisfazendo préviamente as taxas em débito. As entregas só serão feitas à vista das referidas senhas.

Bilhetes de banhos

Apesar de não serem válidos para os comboios Sud-Express n.º 53 e 54 os bilhetes do actual serviço especial de banhos e águas thermaes anunciado pelos cartazes E. 809 e 810, esta Companhia facilitará aos portadores de bilhetes de 1.ª classe d'aquele serviço especial o tomarem lugar nos salões dos mesmos comboios no trajecto compreendido entre Lisboa e Porto, mediante o pagamento da respectiva sobretaxa para a Companhia International dos Wagons-Lits, sempre que nelles houver lugares disponíveis.

Despachos Centraes de Lisboa

Lisboa-Aterro—Rua 24 de Julho, 268 a 274 Lisboa-Central—Rua d'Alfandeyra, 62 e 64.

A partir de 10 de setembro de 1907, o serviço de venda de bilhetes, despacho de bagagens e de mercadorias nos Despachos Centraes acima designados será o seguinte:

Lisboa-Aterro

Serviço de passageiros.—Venda de bilhetes inteiros e meios bilhetes simples da Tarifa Geral para as seguintes estações:

Serviço interno—Sant'Anna, Valle de Santarém, Santarém, Abrantes, Payalvo, Taveiro, Coimbra, Aveiro, Estarreja, Ovar, Gaia, Porto-Campanhã, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Vila do Conde, Figueira, Castelo Branco, Castelo Novo e Guarda.

Serviço combinado com a Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta.—Santa Comba, Carregal, Oliveira, Manguelde, Fornos, Gouveia e Villa Franca das Naves.

Serviço combinado com a Companhia Nacional—Viseu.

Serviço combinado com os Caminhos de ferro do Minho e Douro.—Porto, Braga, Viana do Castelo, S. Pedro da Torre, Cerveira e Valença.

Serviço de recorregens, metálico e valores, mercadorias e gado em grande e pequena velocidade.—Expede e recebe para todas as estações tanto no serviço interno como combinado.

Lisboa Central

Não faz serviço de passageiros e não expede nem recebe bagagens para transporte gratuito.

Serviço de recorregens, metálico e valores, mercadorias e gado em grande e pequena velocidade.—Expede e recebe para todas as estações tanto do serviço interno como combinado.

Em tudo que não seja contrário ao que se dispõe no presente, fica em vigor a tarifa do *Serviço de Camionagem em Lisboa* de 4 de fevereiro de 1907 que regula os transportes de ou para *Domicílio e Despachos Centraes*, bem como o Aviso ao Púlico B. 1 557 de 8 de maio de 1907.

Aviso ao público

No dia 1 de setembro de 1907 será posta em vigor a tarifa especial S. F. N.º 3 de pequena velocidade, combinada com as Companhias dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta, de Salamanca à Fronteira de Portugal e de Medina del Campo a Salamanca, para transporte de varias mercadorias.

Para mais esclarecimentos podem os interessados consultar a tarifa, que se acha affixada nos logares do costume, ou obtê-la por compra nas estações d'esta Companhia Real.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Artigos de escritorio

No dia 5 de setembro proximo, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de diversos artigos de escritorio.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o depósito provisório de 75\$000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este depósito poderá ser efectuado somente até a véspera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem for adjudicado o fornecimento reforçará o depósito provisório até perfazer a percentagem de 5 por cento da importância total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido efectuado o depósito provisório.

Os depósitos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

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

Cobertura metálica de parte da gare da estação central do Porto

No dia 4 do proximo mês de outubro, pela uma hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, na estação de Campanhã, ao concurso publico para a arrematação da empreitada da construção da cobertura metálica de parte da gare da estação central do Porto.

O depósito provisório, que poderá ser feito nas thesourarias de qualquer das Direcções dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro até as tres horas da tarde da véspera do dia em que o concurso tiver lugar, para ser admittido como licitante, será de 900\$000 réis, e o definitivo, que terá de ser feito na mesma thesouraria onde o houver sido o provisório, será de 5 por cento do preço da adjudicação.

As propostas deverão ser apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo também ser enviadas directamente em carta fechada a esta direcção até as onze horas da manhã do dia fixado para o concurso, ou ainda a Direcção do Sul e Sueste até as onze horas da manhã da véspera d'esse dia, perdendo porém nos dois ultimos casos os proponentes o direito de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e de fazer qualquer reclamação sobre os actos do concurso.

As condições de arrematação, o caderno de encargos, bem como o respectivo projecto da obra, podem ser examinados em todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde, na Secretaria da Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, ou na do Serviço de Via e Obras, em Campanhã, e na Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, em Lisboa, Largo de S. Roque n.º 22.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Venda de 28.000 kilos de papel velho

No dia 16 de setembro pela 1 hora e meia da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de 28.000 kilos de papel velho.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens (edifício da estação de Santa Apolónia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

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

Fornecimento de drogas e tintas

No dia 16 de setembro pela 1 hora e meia da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas e tintas.

As condições estão patentes em Lisboa na repartição central do Serviço dos Armazens (edifício da estação de Santa Apolónia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

BRAGA-BOM JESUS **Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Boa Vista.** — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. 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 hoteis mais bem situados e que mais convém aos numerosos banhistas. — Propr., Serafim Pereira

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

HAMBURGO **Sautier & C^a.** — Comissões, 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.** — Comissões, 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.

MAFRA **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodaçōes desde 1#000 reis por dia a 1#500. — Redução de precos 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 Carnaç.** — O principal da cidade e um dos melhores da província. Serviço bom e aceiado. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. Antonio d'Oliveira Caraça.

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

PORTO **Hotel Continental.** — Rua Entreparedes (Frente à Battalha). Serviço de 1^o ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhos.

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

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

SETUBAL **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todi, em frente do 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

PARA OS ASSIGNANTES DA GAZETA 18000 RÉIS

Rua Nova da Trindade, 48, 1.º—LISBOA

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

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-15 m.	9-29 m.	9-40 m.	9-53 m.
9-45 m.	9-53 m.	10-10 m.	10-25 m.
Mais os de Paço d'Arcos e G. scas, excepto os a e L.			

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-25 m.	5-57 m.	5-20 m.	5-50 m.
6-5 m.	6-37 m.	6-9 m.	6-35 m.
6-50 m.	7-18 m.	6-50 m.	7-20 m.
7-11 m.	8-3 m.	7-30 m.	7-55 m.
10-15 m.	10-43 m.	8-20 m.	8-46 m.
11-35 m.	12-3 L.	10-35 m.	11-31 m.
1-0 L.	1-28 L.	12-50 L.	1-46 L.
4-45 L.	2-17 L.	1-40 L.	2-6 L.
2-35 L.	2-3 L.	2-25 L.	2-34 L.
4-20 L.	5-18 L.	3-50 L.	4-16 L.
5-35 L.	6-7 L.	5-58 L.	5-51 L.
6-20 L.	6-48 L.	6-58 L.	7-21 L.
7-0 L.	7-28 L.	7-45 L.	8-11 L.
7-45 L.	8-13 n.	8-23 n.	8-54 n.
8-30 n.	8-58 n.	9-10 n.	9-36 n.
10-15 n.	10-13 n.	10-55 n.	11-21 n.
11-30 n.	12-3 n.	12-45 n.	1-11 n.
Mais os de Cascaes, excepto os a.			

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-35 m.	7-27 m.	6-5 m.	6-4 m.
7-10 m.	8-2 m.	6-43 m.	7-32 m.
7-38 m.	8-14 m.	7-30 m.	8-25 m.
8-15 m.	9-3 m.	8-40 m.	8-56 m.
8-35 m.	9-25 m.	9-25 m.	9-25 m.
9-10 m.	9-46 m.	8-56 m.	9-32 m.
9-40 m.	10-33 m.	9-45 m.	10-5 m.
10-10 m.	11-0 m.	9-50 m.	10-32 m.
10-40 m.	11-16 m.	10-4 m.	10-51 m.
10-45 m.	11-52 m.	10-45 m.	11-49 m.
12-5 L.	12-55 L.	11-20 m.	12-2 L.
12-1 L.	12-22 L.	11-35 m.	12-29 L.
1-40 L.	2-46 L.	12-40 L.	1-27 L.
2-10 L.	3-0 L.	1-35 L.	2-22 L.
3-10 L.	3-46 L.	2-26 L.	3-2 L.
3-15 L.	4-45 L.	2-35 L.	3-9 L.
4-0 L.	5-4 L.	3-36 L.	4-32 L.
4-40 L.	5-16 L.	4-5 L.	5-9 L.
4-47 L.	5-37 L.	4-28 L.	5-45 L.
5-20 L.	6-12 L.	5-26 L.	6-2 L.
6-10 L.	6-46 L.	5-33 L.	1-35 L.
6-17 L.	7-2 L.	5-55 L.	1-12 L.
7-55 L.	7-45 L.	6-36 L.	7-2 L.
7-40 L.	8-16 n.	7-3 L.	7-52 L.
8-15 n.	9-5 n.	7-40 L.	8-27 n.
9-10 n.	9-46 n.	8-26 n.	9-2 n.
9-20 n.	10-17 n.	9-20 n.	10-24 n.
10-10 n.	11-0 n.	9-56 n.	10-32 n.
10-40 n.	11-16 n.	10-50 n.	11-51 n.
10-50 n.	11-57 n.	11-26 n.	12-2 n.
12-10 n.	12-46 n.	11-10 n.	11-58 n.
12-20 n.	12-27 n.	12-56 n.	1-52 n.
Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio	
2-10 m.	9-41 m.	11-3 m.	11-33 m.
4-10 m.	11-41 m.	1-46 L.	1-46 L.
4-10 L.	4-41 L.	3-41 L.	3-41 L.
4-18 L.	5-19 L.	6-7 L.	6-38 L.
Mais os de Cintra, excepto os a.			

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-35 m.	7-39 m.	5-2 m.	6-1 m.
8-0 L.	9-5 m.	6-44 m.	7-43 m.
9-20 m.	10-10 m.	7-50 m.	8-47 m.
10-10 m.	11-13 m.	8-35 m.	9-20 m.
11-35 m.	12-15 L.	8-44 m.	9-12 m.
12-10 L.	1-14 L.	9-36 m.	10-37 m.
1-45 L.	2-13 L.	10-35 m.	11-10 m.
2-10 L.	3-13 L.	11-41 m.	12-42 L.
3-15 L.	4-21 L.	12-35 L.	1-40 L.
4-35 L.	5-15 L.	1-37 L.	2-30 L.
5-12 L.	6-8 L.	2-35 L.	3-10 L.
6-20 L.	7-2 L.	4-0 L.	5-0 L.
7-26 L.	7-39 L.	4-41 L.	5-41 L.
7-55 L.	8-58 n.	5-30 L.	6-5 L.
8-10 n.	9-13 n.	6-25 L.	7-25 L.
9-10 n.	10-13 n.	7-25 L.	8-59 n.
10-10 n.	11-25 n.	8-0 n.	8-59 n.
11-10 n.	12-13 n.	9-32 n.	10-31 n.
12-23 n.	1-26 n.	11-4 n.	12-6 n.
Lisboa-Rocio	Sacavem	Lisboa-Rocio	
1-0 m.	7-44 m.	2-21 m.	p 10-5 m.
8-10 m.	8-54 m.	10-39 m.	11-22 m.
9-51 m.	10-35 m.	11-31 m.	12-35 L.
10-51 m.	11-34 m.	2-20 L.	3-3 L.
1-20 L.	2-4 L.	3-25 L.	4-9 L.
3-25 L.	4-8 L.	4-41 L.	5-24 L.
4-41 L.	5-24 L.	5-34 L.	6-18 L.
5-41 L.	6-25 L.	7-4 L.	7-48 L.
5-44 L.	7-24 L.	7-57 L.	8-41 n.
8-27 n.	9-11 n.	9-34 n.	10-18 n.
9-51 n.	10-35 n.	11-39 n.	12-23 n.

Lisboa-Rocio Povoa Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
11-51 m.	12-42 L.	7-36 m.	8-31 m.
11- n.	11-58 n.	1-7 L.	2-51 L.

Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-28 L.	5-37 L.	c 5-22 m.	p 6-35 m.
p 4-35 L.	c 37 L.	5-29 m.	6-59 m.
p 6-5 L.	7-26 L.	8-0 n.	9-28 n.

Lisboa-Rocio Setil Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-30 m.	8-26 m.	c 7-14 m.	p 2-8 m.
a 2-30 L.	7-14 m.	9-22 m.	

Setil Vendas Novas Setil

Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-35 m.	8-22 m.	4-15 m.	5-0 m.
8-32 m.	10-51 m.	4-20 L.	3-0 L.
8-30 L.	7-5 L.	8-10 n.	9-58 n.

Santarem-Setil Entrancam. Lisboa-R.

Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-23 m.	6-54 m.	10-0 m.	12-6



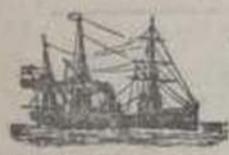
ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 3 de Setembro sairá o paquete **Danube** para
S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

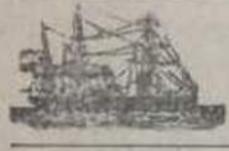
Os vapores tem magnificas accommodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES | Em Lisboa: — James Rawes & C.º — R. dos Capelistas, 31, 1.º
No Porto: — Tait & Rumsey — R. dos Ingleses, 23, 1.º

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Occidental. vap. portuguez **Caravela**. Sairá a 7 de setembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1.º



Alger. Barcelona, Cette e Marselha, vap. frances, cez **Saint Jacques**. Sairá a 9 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.º, R. dos Fanqueiros, 10, 1.º



Bahia. Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Ithaetia**. Sairá a 11 de setembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Bordeos. vapor frances **Atlantique**. Sairá a 4 ou 5 de setembro. Messageries Maritimes, Sociedade Tortades, R. Aurea, 32, 1.º



Cherburgo. Southampton e Londres, vapor inglez **Amazon**. Sairá a 11 de setembro. Agentes, James Rawes & C.º, Rua de El-Rei, 31, 1.º



Corunha. La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Orta**. Espera-se a 3 ou 4 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



Dakar. Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor frances **Esmeralda**. Sairá a 12 de setembro. Messageries Maritimes, Sociedade Tortades, R. Aurea, 32, 1.º



Dakar. Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor frances **Amazon**. Sairá a 16 de setembro. Messageries Maritimes, Sociedade Tortades, R. Aurea, 32, 1.º



Genova. Port Said e Batavia, vapor alemão **Oranje**. Sairá a 13 de setembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Hamburgo. vapor alemão **Asuncion**. Sairá a 12 de setembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Havana. Tampico e Vera Cruz, vapor alemão **Schaumburg**. Sairá a 25 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.º, R. dos Fanqueiros, 10, 1.º



Havre e Hamburgo, vapor alemão **Rio Pardo**. Sairá a 7 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Londres (directo), vapor inglez **Jenny**. Sairá a 2 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



Madeira. Pará e Manaus, vapor inglez **Anderson**. Sairá a 7 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Madeira. Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. inglez **Avon**. Sairá a 9 de setembro. Agentes, James Rawes & C.º, Rua de El-Rei, 31, 1.º



Madeira. Pará e Manaus, vap. inglez **Clement**. Sairá a 17 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Marselha. Port Said e Batavia, vapor alemão **Gedé**. Sairá a 6 de setembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Marselha e Nápoles, vap. alemão **Markgraf**. Sairá a 9 de setembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Montevideo. Buenos Aires e Rosario, vapor alemão **Santa Rita**. Sairá a 2 ou 3 de setembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Montevideo e Buenos Aires, vapor alemão **Koag Friedrich August**. Sairá a 8 de setembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Pará e Manaus (via Madeira), vapor alemão **Rio Grande**. Sairá a 10 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Paranaguá. S. Francisco e Rio Grande do Sul, vap. alemão **Karthago**. Sairá a 11 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Pernambuco. Maceió e Natal, vapor inglez **Navigator**. Sairá a 6 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Pernambuco. Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Bahia**. Sairá a 7 de setembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Port Said. Colombo, Singapura e Manilha, vapor espanhol **Isla de Panay**. Espera-se a 5 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Southampton. Bolonha e Hamburgo, vapor alemão **Cap Ortegal**. Sairá a 6 de setembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



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



S. Vicente. Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacífico, vapor inglez **Oropeza**. Sairá a 4 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



Vigo e Liverpool, vapor inglez **Augustine**. Sairá a 25 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º

AVISO AO PUBLICO

Desvio da Matta

Desde 5 do corrente será facultada ao publico a utilização do **Desvio da Matta**, situado ao kilometro 190,335 da linha de Leste, entre as estações de Chança e Crato, para serviço de cargas e descargas de mercadorias e de gado, em pequena velocidade, por wagon completo ou pagando como tal, com excepção de matérias inflamáveis ou explosivas.

O **Desvio da Matta** não terá pessoal proprio. Fica subordinado ás estações de Chança e Crato, das quais fica dependente, fazendo-se o serviço alli nas condições seguintes:

Comboios a utilizar

Para os transportes de e para o desvio utilizar-se-hão **apenas os comboios ascendentes**, diurnos mixtos ou de mercadorias que forem designados pelos Serviços do Movimento.

Os wagons vazios ou carregados, **procedentes do desvio**, serão alli tomados, seguindo á estação de Crato e d'esta a destino.

Os wagons vazios ou carregados, **destinados ao desvio e procedentes de Chança ou á quem**, seguirão d'esta estação directamente ao desvio.

Os procedentes de Crato ou alem seguirão a Chança e d'esta estação ao desvio.

Taxas

As remessas de ou para o desvio serão taxadas pelas tarifas Geral ou especiaes locaes e combinadas que forem applicaveis, tendo em vista as seguintes regras.

Expedições do desvio.

a) Para Crato ou alem — como se procedessem de Chança.

b) Para Chança ou alem — como se procedessem de Crato, mais 9 kilometros.

Expedições para o desvio.

c) De Chança ou á quem — como se fossem para Crato.

d) De Crato ou alem — como se fossem para Chança, mais 7 kilometros.

Regras a adoptar para a expedição

Os expedidores requisitarão ao chefe da estação de Crato os wagons de que necessitarem, indicando a especie de mercadoria a expedir e os utensilios de que necessitem tais como encerados, cordas, calços, etc., utensilios que serão enviados com os wagons, e que, desde a sua chegada ao desvio, ficarão sob a responsabilidade do requisitante. No numero dos utensilios, que ficam no desvio sob a responsabilidade do expedidor, contam se as cordas que andam ligadas aos wagons abertos.

No acto da requisição o chefe da estação de Crato indicará por escrito ao requisitante o dia e a hora em que conta que os wagons cheguem ao desvio. Em regra os wagons serão mandados para o desvio pelo primeiro comboio ascendente que passar na estação de Chança depois de passadas 48 horas de feita a requisição; entretanto, a Companhia não toma a responsabilidade por qualquer demora que se dê alem d'aquelle prazo, por circunstancia imprevista.

Os carregamentos e a sua ligação por cordas e cobertura com encerados serão feitos por gente e conta dos expedidores.

Os wagons deverão estar carregados e prompts a seguir pelo primeiro comboio ascendente diurno, mixto ou de mercadorias que passar no local do desvio 6 horas, pelo menos, depois da hora em que o wagon alli foi deixado para carregar, não se contando o periodo que vae das 6 horas da tarde ás 6 horas da manhã seguinte. Passado esse prazo os expedidores ficarão sujeitos ao pagamento dos direitos de estacionamento na conformidade da tarifa de Despezas Accessorias em vigor.

As mercadorias a expedir não permanecerão sobre o caes mais do que o tempo necessario para se effectuar o seu carregamento nos wagons.

Ficam de inteira responsabilidade dos expedidores, as faltas e avarias que por qualquer motivo sofrerem tanto as mercadorias como os wagons e respectivos utensilios, desde que entrem no desvio para carregamento até que sejam recebidos pela Companhia na estação de Crato.

Ficam igualmente de conta dos expedidores, as despezas com as modificações que houver a fazer nos carregamentos assim como o pagamento do estacionamento que por este motivo os wagons sofrerem na estação de Crato.

E' permittido aos expedidores que sellem com sellos seus os wagons fechados ou os encerados que cubram a carga dos wagons abertos.

Uma vez feito o carregamento, os expedidores avisarão o chefe da estação de Crato e apresentar-lhe-hão as respectivas notas de expedição, nas quais a Companhia não aceita a declaração de numero ou quantidade de volumes ou objectos que não possam ser verificados sem tocar na carga do wagon.

O pezo da mercadoria será indicado pela bascula da estação de Crato, deducção feita pela tara real dos wagons, que se obtém em Chança antes da entrega do material vasio.

O chefe da estação de Crato indicará aos expedidores, quando estes apresentem as notas d'expedição, o dia e a hora em que chegarão á estação os wagons carregados, a fim de que os expedidores se apresentem para se effectuarem as expedições em regra.

Só a partir d'esse acto começa a tornar-se efectiva a responsabilidade da Companhia perante os consignatarios, por faltas, avarias ou atraços, em conformidade com as tarifas applicadas.

Os prazos de transporte, conforme as tarifas em vigor, serão contados desde o dia em que forem effectuadas as expedições na estação de Crato.

Para comodidade dos expédidores é-lhes permittido que sigam a Crato no comboio que conduzir as suas remessas para expedição. Se se tratar de um comboio mixto o revisor cobrar-lhes ha a importancia de um bilhete de Chança a Crato relativo á classe que occuparem. Se se tratar de um comboio de mercadorias seguirão no fourgon, devendo o chefe da estação de Crato cobrar-lhes a importancia de um bilhete de 3.ª classe de Chança a Crato.

Regras a adoptar para as chegadas

Os remetentes deverão declarar nas notas d'expedição, no logar correspondente á estação de destino, a designação «**Desvio da Matta**».

Os wagons carregados com remessas destinadas ao desvio devem ser enviados á estação de Chança, sendo as remessas escripturadas para aquella estação, com observação em todos os documentos, de que se destinam ao desvio.

A Companhia não aceita, em relação ás remessas destinadas ao desvio, a declaração nas notas de expedição do numero ou quantidade de objectos, que não possa verificar á chegada a Chança sem tocar na carga do wagon, limitando a sua responsabilidade á falta de pezo ou atraço, conforme as tarifas em vigor.

Para a contagem dos prazos de transporte considerar-se-hão as remessas chegadas a Chança como chegadas a destino.

Logo que os wagons cheguem a Chança serão expedidos os respectivos avisos de chegada em conformidade com o que a este respeito se acha regulamentado. Nesses avisos indicar-se-ha a hora de partida de Chança do comboio que poderá conduzir os wagons ao desvio, não só em relação ao dia da expedição dos avisos, se estes puderem ser recebidos a tempo de os consignatarios se apresentarem na estação antes da passagem do comboio, mas também em relação ao dia seguinte.

O pagamento de estacionamento de wagons até á hora de apresentação dos consignatarios para se effectuarem as operações de retirada das remessas será regulado pela tarifa em vigor.

Logo que os consignatarios apresentem em Chança as senhas ou documentos equivalentes, tenham satisfeitos os debitos que sobrecarreguem as remessas, considerar-se-hão estas entregues e cessa a responsabilidade da Companhia por qualquer motivo.

Os wagons seguirão para o desvio sendo permittido aos consignatarios seguir também no mesmo comboio, munindo-se de um bilhete para Crato da classe que occuparem, se o comboio for mixto, e de 3.ª classe se for de mercadorias, no fourgon do qual tomarão lugar.

Nos wagons que sigam para o apeadeiro, irão apenas os utensilios indispensaveis que ficarão sob a responsabilidade dos consignatarios até que termine a descarga das remessas.

As descargas no desvio, para o caes ou directamente para carros, serão feitas por gente e conta dos consignatarios e sob sua inteira responsabilidade. As mercadorias só poderão estacionar no caes o tempo indispensavel para o seu carregamento em carros, não tomando a Companhia especie alguma de responsabilidade nem pela sua guarda nem pelas avarias que ali possam sofrer.

O prazo concedido para a descarga das remessas é de 6 horas contadas desde a hora de chegada dos wagons ao desvio, não se contando o periodo que vae das 6 horas da tarde ás 6 da manhã seguinte. Desde o fim d'aquelle prazo, o estacionamento dos wagons fica a cargo dos consignatarios na conformidade da tarifa em vigor.

Entretanto, quantia alguma será devida por estacionamento se os wagons vazios estiverem prompts a seguir pelo primeiro comboio mixto ou de mercadorias, que passe no desvio depois de terminado o prazo concedido para a descarga.

A Companhia reserva-se o direito de fazer seguir á estação de Crato os wagons que não forem descarregados no desvio dentro do prazo concedido para a descarga, fazendo-os descarregar ou conservando-os carregados na mesma estação, como melhor lhe convinha, ficando de cargo dos consignatarios as importâncias correspondentes á descarga e armazenagem ou ao estacionamento, conforme os casos, assim como a correspondente ao novo transporte para o desvio, se a isso houver lugar. O transporte entre o desvio e a estação de Crato será taxado como se procedesse de Chança, pela Tarifa Geral.

Se assim o preferirem, poderão os consignatarios retirar a remessa em Crato depois de satisfeitos os respectivos debitos.

Os transportes de ou para o **Desvio da Matta** ficam sujeitos, em tudo que não seja contrario ás disposições do presente, ás condições das tarifas Geral e de Despezas Accessorias em vigor nas linhas d'esta Companhia.

Lisboa, 3 de Agosto de 1907.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL N.º 22 — GRANDE VELOCIDADE

Em applicação desde 1 de Setembro de 1907

BILHETES DE IDENTIDADE PARA VIAGENS A MEIO PREÇO

EM

Todas as linhas da Companhia

Pela presente tarifa e pelos preços e condições que a mesma estipula, estabelece esta Companhia bilhetes de identidade, mediante a apresentação dos quais serão vendidos nas suas estações, aos respectivos titulares, bilhetes da Tarifa Geral com abatimento de 50 %, para qualquer das estações ou apeadeiros das linhas da mesma Companhia, segundo as condições gerais em vigor.

Preços dos bilhetes de identidade

Prasos de validade	Series		
	A	B	C
3 meses	25.000	17.500	12.000
6 "	30.000	20.000	13.500
1 anno	45.000	30.000	20.000

Condições

1.º Bilhetes de identidade. — São nominativos e absolutamente pessoais e intransmissíveis.

Além da photographia do respectivo titular e dos dizeres que a Companhia julgar convenientes, terão indicada a série que lhes corresponda segundo a tabella de preços.

Os da série A dão direito à compra de bilhetes de viagem a meio preço para qualquer das 3 classes, os da série B só para a 2.ª ou 3.ª classes e os da série C apenas para a 3.ª classe.

O bilhete de identidade, isoladamente, não dá ao titular a qualidade de passageiro com bilhete; como tal, só será considerado quando apresentar ao pessoal competente da Companhia, além do seu bilhete de identidade, o bilhete de viagem a meio preço.

É permitida a mudança de série, durante o prazo de validade, como se estipula na condição 6.ª

Os bilhetes de identidade são válidos desde o dia 1 de qualquer mês e caducam no fim de 3, 6 ou 12 meses, conforme o seu prazo de validade.

Salvo o caso previsto na condição 2.ª para o pagamento do bilhete anual em 2 prestações, não são permitidas as prorrogações de prazo. O titular d'um bilhete de identidade caducado, querendo continuar a gozar das vantagens d'esta tarifa, requisitará novo bilhete.

Os bilhetes de identidade serão entregues aos respectivos titulares nas estações em que forem requisitados e não serão válidos sem a assinatura dos mesmos titulares ou das pessoas que os abonem ou representem, como se estipula para as requisições na condição 4.ª

2.º Pagamento. — O preço do bilhete de identidade para 3 ou 6 meses será pago adeantadamente e por completo, no acto da entrega da requisição e na estação em que esta se faça.

O bilhete de identidade para 1 anno poderá ser pago por uma só vez, como se estipula para os bilhetes de 3 e 6 meses, ou em duas prestações, uma no acto da entrega da requisição e outra 6 meses depois.

Na primeira prestação pagará o requisitante o preço do bilhete de identidade para 6 meses e na segunda a importância da diferença entre este preço e o preço do bilhete anual e mais a sobretaxa de 35000 réis para a série A, 25000 réis para a série B e 15000 réis para a série C.

O requisitante d'um bilhete anual, que quiser pagar o seu custo em duas prestações, deverá declará-lo quando fizer a requisição; e, nesse caso, terá que fornecer duas photographias suas, nas condições exigidas, para dois bilhetes de identidade: um para os primeiros 6 meses e outro para os restantes 6 meses.

A photographia para o primeiro bilhete será entregue com a requisição, como determina a condição 4.ª e a photographia para o segundo bilhete será entregue com a importância da 2.ª prestação, pelo menos, 5 dias uteis antes de caducar o primitivo bilhete e na mesma estação em que este tenha sido requisitado, sem o que fica sem efeito e de nenhum valor a declaração do requisitante.

3.º Deposito de garantia. — Além do preço do bilhete de identidade, estipulado na presente tarifa, cada requisitante depositará, a titulo de garantia para a restituição do mesmo bilhete quando terminar o seu prazo de validade, a importância de 25500 réis que lhe será restituída em troca do referido bilhete, na estação em que tenha sido feita a requisição.

No caso do interessado não entregar o bilhete de identidade no prazo máximo de 8 dias, a contar da data em que terminar o seu prazo de validade, reverterá a importância do deposito a favor da Companhia.

4.º Requisições. — Serão feitas com a antecedencia de 5 dias uteis, pelo menos, em qualquer estação das linhas da Companhia, em impressos especiaes que nas mesmas estações se acham à disposição do publico, e devem ser assignadas pelos proprios requisitantes.

Se estes forem menores, além da sua assignatura, é imprescindivel a de seus paes, tutores ou pessoas idóneas a cargo de quem estejam, e, se forem analphabetos, serão as suas requisições assignadas por duas testemunhas auctorisadas e aceitas pelo chefe da estação.

A's requisições devem os interessados juntar photographia sua com os requisitos exigidos na condição 5.º

5.º Photographias. — Devem medir 0,037 de altura por 0,032 de largura.

Serão recusadas as photographias antigas, as que tiverem qualquer marca ou carimbo e as que já tenham sido colladas sobre cartões de retratos ou outros bilhetes. As photographias serão carimbadas e colladas pela Companhia aos bilhetes de identidade e devem ser conservadas no mesmo estado pelos respectivos titulares.

A falta de photographia, a sua deterioração ou viciação, bem como a falta de qualquer marca ou signal que a Companhia lhe imprima ou apponha, tornam o bilhete nullo e de nenhum valor.

6.º Mudança de serie. — Os bilhetes de identidade da serie B ou C podem ser substituidos durante o seu prazo de validade por outros da serie superior: os da serie B pelos da serie A e os da serie C pelos da serie B.

Os pedidos de mudança de serie serão feitos na mesma estação em que tenham sido requisitados os bilhetes de identidade a substituir e devem ser acompanhados de nova photographia do interessado e da importância integral da diferença entre os preços do bilhete a substituir e do bilhete pedido, seja qual for o tempo que tenha decorrido desde a data da entrega do bilhete, cuja substituição seja pedida para mudança de serie.

Os bilhetes de identidade, passados em substituição de outros de serie inferior, podem começar a vigorar em qualquer dia que o requisitante indicar no seu pedido.

O pedido deve ser feito com 5 dias uteis de antecedencia, pelo menos, e o novo bilhete de identidade será entregue em troca do antigo.

7.º Extravio do bilhete. — No caso de extravio do bilhete de identidade deverá o respectivo titular participar immediatamente, em carta registada, ao Serviço de Fiscalisação da Companhia, Lisboa-Santa Apolonia.

E para obter um duplicado do mesmo bilhete, entregará, na estação em que o tenha requisitado, uma nova photographia com as dimensões da primeira e a importância de 25500 réis, como novo deposito, para garantia da restituição do duplicado, quando terminar o seu prazo de validade.

O titular do bilhete extraviado perde o direito ao primitivo deposito de 25500 réis, que reverterá logo a favor da Companhia, como indemnização pelas despezas a fazer com os avisos ao pessoal, para impedir o uso indevido do bilhete extraviado. E se viajar enquanto não possuir o duplicado, pagará as suas passagens por completo e não terá direito a restituição alguma nem a qualquer indemnização ou compensação, seja de que natureza for. O duplicado ser-lhe-ha entregue na estação em que o tenha requisitado e no prazo máximo de 8 dias, a contar da data em que entregar a requisição.

8.º Bilhetes a meio preço. — Os bilhetes a meio preço, comprados á vista dos bilhetes de identidade, são validos para todos os comboios de serviço publico, que regularmente transportem passageiros da classe dos bilhetes adquiridos conforme as estipulações da presente tarifa, salvo as excepções que forem anunciadas nos cartazes horarios.

Os passageiros munidos d'estes bilhetes e do bilhete de identidade podem tomar os comboios em qualquer das estações das linhas da Companhia. Apeando-se em qualquer estação anterior á de destino indicada no bilhete a meio preço, perdem o direito ao resto da viagem.

Querendo seguir além do ponto indicado no bilhete a meio preço, poderão fazê-lo avisando o revisor do comboio antes de chegarem ao referido ponto e pagando em troca de recibo supplementar a importância de um bilhete a meio preço da Tarifa Geral para o resto da viagem.

Não avisando previamente o revisor, pagarão o dobro da importância correspondente a um bilhete inteiro da Tarifa Geral para o percurso excedente.

9.º Mudança de classe em transito. — O titular d'um bilhete de identidade, que quizer viajar em compartimento de classe superior á que indicar o seu bilhete de viagem a meio preço, deve avisar previamente o revisor do comboio e pagar:

- a) Se o seu bilhete de identidade for valido para a classe do compartimento em que deseje viajar, um supplemento igual á diferença entre o custo do bilhete a meio preço, com que viaje, e a importância do bilhete a meio preço da classe superior para que quizer mudar, calculada sobre o trajecto a percorrer;
- b) se o seu bilhete de identidade não for valido para a classe do compartimento em que deseje viajar, pagará supplemento igual á diferença entre o custo do bilhete a meio preço, com que viaje, e o preço inteiro do bilhete ordinario da classe para que quizer mudar, calculada sobre o trajecto a percorrer.

Se for encontrado em lugar de classe superior á do seu bilhete a meio preço, sem que tenha avisado previamente o revisor do comboio, pagará em troca de recibo supplementar, o dobro da diferença entre o custo do seu bilhete a meio preço e o custo do bilhete inteiro da Tarifa Geral e da classe que for ocupando, desde o ponto em que houver tomado o comboio até o de destino indicado no seu bilhete de viagem a meio preço.

§ 4.º — Os titulares de bilhete de identidade da serie A, portadores de bilhetes de 1.ª classe a meio preço,

podem ocupar logares de luxo, havendo-os disponíveis nos comboios em que viajarem; para isso pagarão integralmente as respectivas taxas supplementares, considerando-se os bilhetes a meio preço como se fossem bilhetes de preço inteiro.

§ 2.º — Quando por falta de logares, os titulares de bilhetes de identidade tenham que viajar em compartimento de classe inferior á do seu bilhete a meio preço, não terão direito a qualquer reembolso ou indemnização.

10.º **Bagagem.** — Os portadores dos bilhetes a meio preço tem direito ao transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem registada, mediante a apresentação do mesmo bilhete e do seu bilhete de identidade no acto do despacho.

§ unico. — As colecções de amostras serão admittidas como bagagem com a condição, porém, de que não contenham objectos de ouro, prata, ou outros metais preciosos, joias ou pedras preciosas, e de que sejam transportadas em malas ou caixas fechadas.

No caso de atraso ou extravio, o passageiro não terá direito a reclamar senão por perda ou avaria de bagagem, em conformidade com o que dispõe a Tarifa Geral.

Disposições diversas

11.º O titular de bilhete de identidade compromete-se formalmente a:

- 1.º Não se constituir recoveiro, em prejuizo da Companhia, transportando, como bagagem sua, valores ou quaisquer outros objectos pertencentes a terceiros;
- 2.º apresentar aos empregados da Companhia, sempre que estes o peçam, o seu bilhete de identidade e o bilhete de viagem a meio preço, e reproduzir a sua assignatura quando os mesmos empregados o exigirem, sob pena de ser considerado, para todos os efeitos, como passageiro sem bilhete e de lhe ser cassado o seu bilhete de identidade;
- 3.º não produzir, sob pretexto de prejuizos ou qualquer outro, reclamação alguma contra a Companhia por motivo de demora, paragem ou interrupção na circulação dos comboios, mudança de horários ou de serviço, diminuição do numero de comboios ou falta de logares nas carruagens;
- 4.º não reclamar, em caso algum, o reembolso de todo ou parte do custo do seu bilhete de identidade, que uma vez pago, fica pertencendo de facto e definitivamente á Companhia.

§ unico. — A falta de utilisação do bilhete de identidade por doença, impedimento ou morte do seu titular não constitue os seus sucessores, herdeiros ou representantes no direito de reclamarem qualquer indemnização ou compensação á Companhia.

12.º Qualquer contravenção ás disposições especiaes d'esta tarifa ou ás de carácter geral e regulamentares que por ella não sejam contrariadas, dá á Companhia o direito de annullar o bilhete de identidade, sem que por isso tenha que pagar qualquer indemnização ao respectivo titular.

Se qualquer pessoa, que não seja o proprio, fizer uso ou tentar fazer uso de qualquer bilhete de identidade, será este apprehendido e inutilizado pelos empregados da Companhia, ficando o portador sujeito ás penalidades applicaveis, pelos regulamentos em vigor e bem assim o respectivo titular, caso não tenha participado o extravio do bilhete ao Serviço de Fiscalisação da Companhia, como se determina na condição 7.º

Ficam em tudo o mais em pleno vigor todas as condições da Tarifa Geral, que não sejam contrarias ao que na presente se estipula.

Lisboa, 1 de Agosto de 1907.

O Director Geral da Companhia

A. Leproux

Aviso ao publico

AMPLIAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL N.º 2 — PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 15 de Agosto de 1907, fica annullado o **Paragrapho 3.º** da tarifa especial n.º 2 de pequena velocidade, de 5 de Dezembro de 1904, relativo ao reembolso de taxa nas remessas de pedra para cal de Figueira da Foz com destino ás estações de Arazede, Limede-Cadima, Cantanhede e Murtede.

Lisboa, 31 de Julho de 1907.

O Administrador-Delegado da Companhia

A. J. Simões d'Almeida.

GRANDE VELOCIDADE

TARIFA ESPECIAL N.^o 9

Em applicação desde 15 de Agosto de 1907

Viagens de recreio em grupos de excursionistas, ou de musicos formando
philarmonicas ou tunas

Grupos de excursionistas ou de musicos que viagem, ida e volta, pelos
comboios ordinarios ou especiaes

PREÇOS

Excursionistas	De 50 a 100 kil. (ida e volta)	40 %	De reducção nas taxas da Tarifa Geral correspondentes aos bilhetes de 1. ^a , 2. ^a e 3. ^a classes (ida e volta).
	101 a 150 > (> >)	45 %	
	Alem de 150 > (> >)	50 %	
Musicos	Até 25 > (> >)	50 %	De reducção nas taxas da Tarifa Geral correspondentes aos bilhetes de 2. ^a e 3. ^a classes (ida e volta).
	Além de 25 > (> >)	60 %	
	Quando haja serviços especiaes de bilhetes d'ida e volta	50 %	De reducção nas taxas d'estes bilhetes, segundo os respectivos cartazes estabelecidos para as festividades a que concorram as sociedades musicas.

Mínimo para a formação dos grupos de:

Excursionistas

10 em 1.^a classe ou pagando como tal
20 > 2.^a > > > >
30 > 3.^a > > > >

Musicos

15 em 2.^a classe ou pagando como tal
20 > 3.^a > > > >

CONDICÕES

1.^a—O chefe ou director de cada grupo de excursionistas ou de cada sociedade musical requisitará estes transportes, por escripto e com 48 horas de antecedencia pelo menos, ao Engenheiro Chefe dos Serviços d'Exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, na Figueira da Foz. A requisição deve indicar o numero exacto ou approximado dos passageiros que constituirem o grupo e, em todo o caso, o mínimo garantido de acordo com as estipulações d'esta tarifa; e designará os comboios pelos quaes a excursão haja de efectuar-se.

§ unico—A Companhia reserva-se a faculdade de recusar em absoluto a concessão d'estas reducções e, em especial, para os comboios em que julgue haver inconveniente para o serviço geral.

2.^a—A viagem de volta dos grupos ao abrigo da Tarifa Geral, terá que realizar-se dentro dos prazos máximos de 2 dias, quando a distancia entre a estação de origem e a de destino não for superior a 100 kilómetros; 4 dias, quando exceder 100 kilómetros e não ultrapassar 200; 6 dias, quando for superior a 200 kilómetros.

§ unico—O regresso das sociedades musicas ao abrigo dos preços dos serviços especiaes, será efectuado nos prazos estipulados nos respectivos cartazes.

3.^a—O custo do transporte, tanto de ida como de volta, será pago na estação de partida, 12 horas antes, pelo menos, de sair o comboio pelo qual haja de ser efectuada a viagem de ida, considerando-se sem efeito a requisição se este preceito não for observado.

Na occasião do pagamento será entregue ao chefe ou director do grupo um bilhete collectivo (Mod. M. 261) com a indicação do numero de passageiros, classe, destino, data e comboio para que é valido á ida.

Na estação de destino, no regresso, antes da partida, apresentar-se-ha este bilhete para ser carimbado e indicada a data e n.^o do comboio em que o grupo deve seguir, sem o que não é valido.

§ 1.º—Quando, depois de realizado o pagamento a que se refere esta condição, a viagem não venha a efectuar-se por motivo alheio á responsabilidade da Companhia, reverterá a favor d'esta 10% do custo total dos bilhetes, a titulo de indemnisação, processando-se reembolso do que restar a favor do requisitante, mediante pedido d'este, dirigido por escripto, ao Engenheiro Chefe dos Serviços d'Exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta.

§ 2.º—Os factos de ser interrompida a viagem ou de não serem utilizados os bilhetes para a volta, não obrigam a Companhia a reembolso algum, salvo se forem devidos a culpa sua, devidamente comprovada.

N'este caso, seguidos os trámites indicados no § antecedente, será reembolsado o custo total da viagem se a interrupção se dér á ida, e metade d'esse custo se a interrupção se der á volta.

4.º—Aos passageiros só é permitido viajar em grupo e nas carroagens ou compartimentos que a Companhia lhes destinar, considerando-se nulos e sem valor algum os bilhetes que se apresentem fóra d'estas condições.

§ único—Quando as circunstâncias ih'o permittirem, a Companhia concederá aos grupos de passageiros que viajarem ao abrigo da presente tarifa, e segundo a constituição de cada grupo, carroagens ou compartimentos reservados.

5.º—Os bilhetes são pessoais e intransmissíveis; valem tão sómente para os comboios e trajectos n'elles indicados e serão nulos, para todos os efeitos, quando se encontrem n'outras condições.

6.º—Não é concedido transporte gratuito de bagagem registada.

7.º—Esta tarifa só aproveita a viagens de ida e volta.

8.º—Não se concede meios bilhetes, nem se permite mudança de classe. Considerar-se-ha sem bilhete o passageiro que ocupar logar de luxo, ou de classe diferente do bilhete de que fôr portador.

9.º—O imposto do sello não está incluído nos preços resultantes da presente tarifa. Será, portanto, cobrado á parte.

10.º—No que não seja contrario ao que esta tarifa dispõe, vigoram as condições da Tarifa Geral.

Lisboa, 1 de Agosto de 1907.

O Administrador Delegado da Companhia

A. J. Simões d'Almeida.