

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario e Director

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO  
TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO, de LEIRIA ABILIO & SARAIVA  
3, Travessa do Sacramento ao Carmo, 7  
LISBOA

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

TELEPHONE N.º 27  
Endereço telegraphico: Camiferro

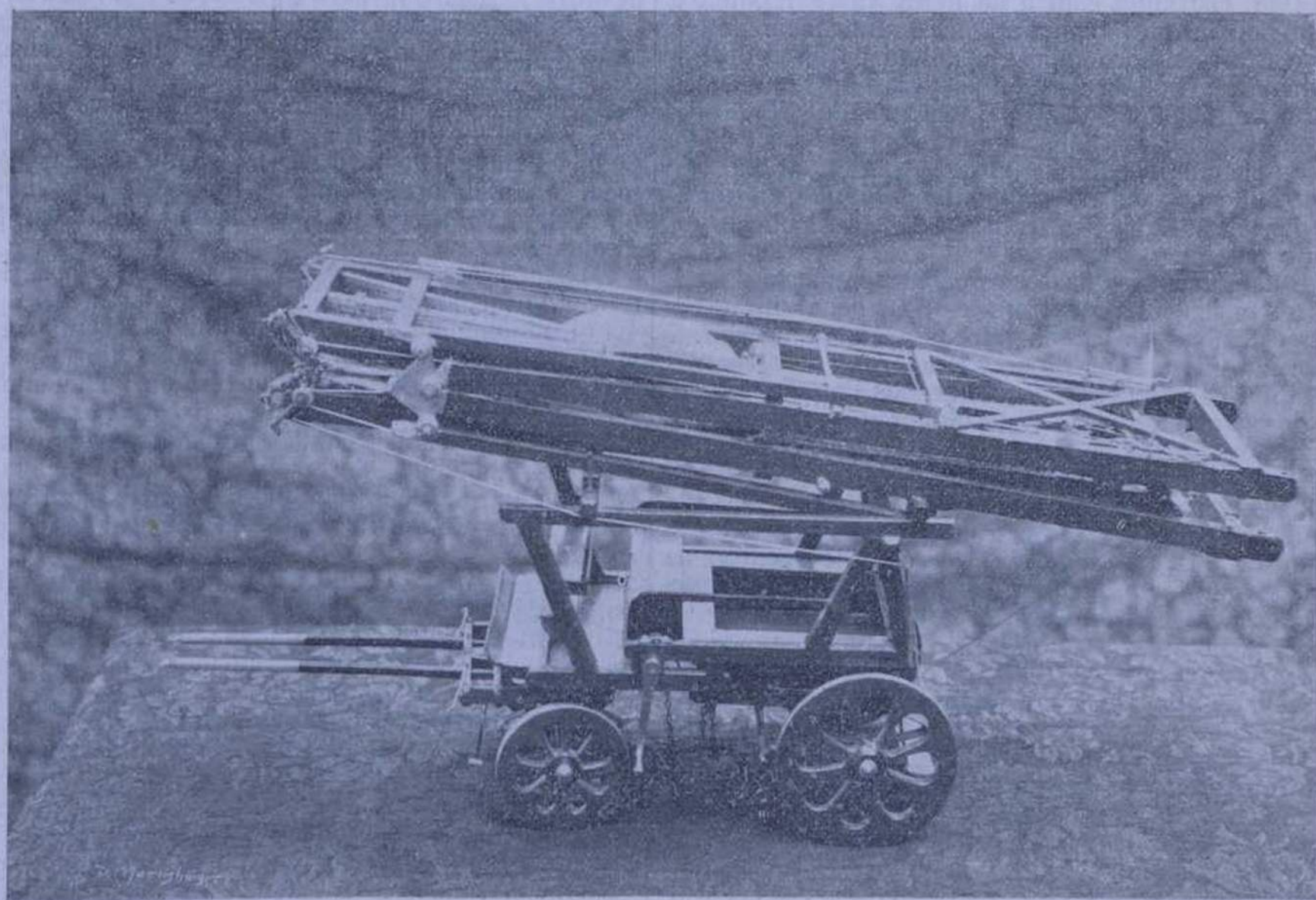
## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Avisos sobre as tarifas N.ºs 2, 3, 4, 5, 7, 14, B. V. N.º 1, B. N. M. N.º 3, N. B. N.º 6, B. S. N.º 6, B. S. N.º 7, B. S. M. N.º 10 e B. N. M. N.º 13 de pequena velocidade e tarifa especial N.º 15 de pequena velocidade; todas da Companhia da Beira Alta.

## SUMMARIO

A PROPOSITO DO CINCOCENTENARIO—XXV— (continuação).....	37
NOTAS DE VIAGEM — X — Um rei bom — Viagem a Goteborg — Almoço a correr — A segunda cidade da Saccia — Costumes — Comida fora d'horas .....	374
DIRECCÃO FISCAL DE CAMINHOS DE FERRO.....	375
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim Commercial e Financeiro — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes .....	375 a 377
CAMINHO DE FERRO DE BENGUELLA .....	378
UMA LINHA FERREA NO MAR .....	378
TRACÇÃO ELECTRICÁ .....	378
A ESTACÃO DE LOURENÇO MARQUES.....	378
ACCORDOS DOS CAMINHOS DE FERRO SUL AFRICANOS.....	378
A' CONQUISTA DO AR.....	379
LINHAS PORTUGUEZAS — Valle do Vouga — Pedras Salgadas — Mossamedes — Malange — S. Thomé .....	379
LINHAS ESTRANGEIRAS — França — Alemanha — Italia — Russia — Japão — Canadá .....	379
NOTAS VARIAS .....	379
COMPANHIA ATRAVES D'AFRICA — Relatorio do Conselho de Administração (continuação) .....	379
AVISOS DE SERVIÇO .....	381
ARREMATACOES .....	381
AGENCIA DO VIAJANTE .....	382
HORARIO DOS COMBOIOS .....	383
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	384

BRAVOS DO CUAMATA, por O. S.....	369
A REDE DO CENTRO, por O. S.....	370
ESTATISTICA DE 1906 DAS LINHAS DO SUL E SUESTE, por J. Fernando de Souza .....	371
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	372
UM INVENTO PORTUGUEZ (illustrado).....	373



Carro de salvação (fechado)

## Bravos do Cuamata

Estamos ainda sentindo as vibrações que ondularam no nosso peito e o fremito d'entusiasmo que como acção galvanica celere e potente nos percorreu e emocionou, quando vimos desembarcar do Tejo o punhado de bravos, que na Africa adusta, a tantas leguas da costa, foram provar pelo seu heroico valor, pela sua indomita tenacidade, pela sua serena resignação deante de sacrifici-

cios penosos, pela sua admiravel sobriedade, pela sua facil disciplina, pelas suas extraordinarias qualidades de soldado, que o portuguez é, e continua a ser, tão impetuoso nas cargas como o soldado francez, tão firme nas posições como o inglez, tão convicto no fogo como o allemão, tão simples, tão exigente, tão soffredor de inclemencias do tempo e das privações d'alimentos como o japonez.

Ainda sentimos os vivas, as palmas, as exclamações da população de Lisboa, que acudiu a manifestar ruído-



samente, espontanea e delirante, o seu entusiasmo, que queria abraçar effusivamente cada um dos expedicionarios desde o soldado ao seu preclaro commandante que hoje ficou com o seu nome na historia da patria que tem paginas fulgentes.

Aqui deixamos em breves palavras a impressão que nos causou tudo isto; aqui lançamos um bravo ao major Roçadas que resolveu com rigor geometrico um problema tactico complexo pela sua sciencia, pela sua serena coragem, pela sua indefectivel perseverança; aqui consignamos tambem o prazer que tivemos pela emoção que o povo recebeu e que bem mostra que não está frio e sabe electrizar-se nas occasiões.

Levou-se a guerra a bom termo. E agora só desejamos que em vez do aço das espadas se leve ao interior da Africa, o aço dos carris.

O. S.

## A rede do centro

Quem se dê ao trabalho de lançar na carta de Portugal as linhas aconselhadas para complemento da nossa rede ferroviaria entre o Mondego e o Tejo, nota certamente e com estranheza uma grande falta, ao simples aspecto grafico do mappa.

De facto, a commissão que lembra o prolongamento, já previsto, da linha de Oeste entre o Cacem e Caxias; que aconselha o prolongamento da linha de Vendas Novas ao Setil, atravessando a serra de S. Mamede e indo a Obidos; que alvitra o prolongamento da linha de Vizeu a Santa Comba-Dão, cruzando com a da Beira Alta e trepando á serra da Louzã; que advoga a linha do Entroncamento á Louzã e Gouveia, formando a envoluta da linha do Entroncamento a Coimbra e Pampilhosa e da Pampilhosa á Guarda, ou a diagonal do parallelogramma que estas duas estabelecem, e a linha da Beira Baixa e parte da de Leste completam; a commissão que estudou e ponderou tudo isto, não pensou no prolongamento natural da linha de Leste, do Entroncamento a Leiria e Alcobaça por Paialvo e Ourem.

Houve nalgumas regiões o proposito manifesto de advogar a construcção de transversaes como drenos a sangrar o trafego e a canalizá-lo ás grandes arterias.

Houve noutras a ideia de servir determinados centros por linhas de construcção economica que fossem fomentar o desenvolvimento de riquezas embrionarias, movimentar valores já feitos, promover e activar trafego de passageiros ou mercadorias.

A transversal do Carregado a Torres Vedras, ligando as linhas do Norte e Leste com a de Oeste, a tão curta distancia de Lisboa, satisfaz ao desejo de encurtar as distancias do trajecto, facilitar essa derivação, como uma linha de secção reduzida inserida entre duas canalizações electricas principaes, a saída de productos d'aquella região para o Alentejo.

A transversal de Alverca a Mafra e Ericeira, essa que mais parece uma linha ferrea militar para serviço interior e para estabelecer communicações facéis á retaguarda das linhas de defeza da capital, propõe-se tambem convidar os excursionistas a visitar o Escorial portuguez, o formidavel monumento do vaidoso D. João V, antiestheta, que nem sabia gastar com arte o ouro das naus dos quintos.

A linha da Covilhã a Nellas, tambem transversal ás das duas Beiras, corta a Serra da Estrella para servir diferentes industrias escondidas nas corregas em que salta a agua que lhes dá força e vida.

Formaram-se malhas apertadas, dando-se por vezes nós dobrados e cegos, segundo nos parece, embora não queiramos por agora fazer a critica da traça.

Devemos todavia accentuar ou tornar patente já o desfavor com que uma região rica, populosa, de trafego intenso, foi tratada ao traduzir num plano o schema das communicações que devem apeteer-se para a boa circulação das riquezas e para a tonificação da actividade da região entre Tejo e Mondego.

De Lisboa a Obidos na linha de Oeste ha tres transversaes ligando a linha de Oeste com a do Norte; de Obidos a Alfarellos não ha mais nenhuma!

A floresta do Pinhal Real, as fabricas da Marinha Grande, a praia da Nazareth, as industrias de Alcobaça, os vinhos e productos agricolas dos campos de Leiria, tudo foi desattendido, como se desattenderam as legitimas aspirações de Villa Nova de Ourem, as necessidades de Porto de Moz, as conveniencias de Pombal e Villa Nova de Ourem.

A linha de Leste, que segue o valle do Tejo desde Abrantes, inflecte-se com elle nos campos da Gollegã, e, deixando a direcção normal á costa que trazia, muda de azimuth para o sul.

Porque se não continúa, seguindo a facil bacia dos afluentes do Nabão, passando logo á do Liz, para formar a curva de Villa Nova de Ourem, Leiria, Batalha, Porto de Moz, Alcobaça e Nazareth?

Porque se entendeu que podia desprezar-se esta transversal que é seguramente mais remuneradora do que muitas outras projectadas?

Não se explica bem a falta, nem se presume o seu motivo. Serão rasões de ordem militar, como já aqui foi dito?

Facil será provar como são insubsistentes, pois não prevaleceram para as linhas da Beira Baixa nem para a de Oeste.

Esta lacuna seria maior que se afigura e tem por isso de ser feita a respectiva emenda se quizer attender-se devidamente ás conveniencias do paiz.

A linha de Alcobaça, Batalha, Leiria, seria uma linha commercial, e com trafego importante em productos do solo, do mar e da industria, desde as madeiras aos vinhos, desde as argilas e minerios aos cereaes e azeites, desde os pescados ao sal e as louças e tecidos, vidros, etc.

Seria tambem uma linha de excursionismo, com o trajecto habitualmente seguido pelos visitantes estrangeiros nas suas digressões pelo nosso paiz.

O viajante que desembarca em Lisboa vê Cintra, Queluz, Estoril e Cascaes; pôde visitar Setubal e Evora; pôde saltar no Porto e ver Braga ou Guimarães; pôde tocar em Coimbra, seguir ao Bussaco; mas não deixa de fazer a volta classica por Alcobaça, Batalha, Leiria e Thomar.

Devemos favorecer a realização d'estes passeios promovendo facilidades que atraiam o viajante.

Um monumento como o da Batalha reclamaria só por si a construcção d'uma via ferrea directa.

O viajante moderno não se resigna facilmente ao pitoresco das antigas carruagens, os *carros com bancos* que se saracoteiam tremulos pelas sub-rodas das nossas estradas, machinas de levantar o pó do macadam e de desconjuntar articulações humanas. Exige carruagens confortaveis em vias ferreas bem construidas e bem conservadas.

Mesmo os mais aventureiros e amigos da novidade ou do imprevisto, se sabem que o guia aconselha a visita a um monumento, a um logar attraente por qualquer motivo e que não está servido por linhas ferreas, concluem logo que o monumento não merece a visita e que a attracção nunca é de tal importancia que determinasse a construcção d'uma linha ferrea que a servisse.

O viajante sabe que lá fóra não ha montanha celebre pelas suas cascatas, pela sua elevação, pelos seus pontos de vista, por qualquer motivo; que não ha monumento digno de fixar a attenção do publico, que não tenha, construidas pelo Estado ou pelos particulares, vias ferreas ordinarias ou especiaes a dar-lhes accesso facil, rapido, comodo e economico.

Lá fóra conhecem-se pela experiencia os grandes beneficios que resultam para cada paiz que logra atrair os viajantes internacionaes, do fluxo de ouro que lhe advem do costume moderno das viagens.

E' por isso que a Italia multiplica as suas linhas e rebaixa a minimos inverosímeis as tarifas dos seus bilhetes circulatorios; é por isso que a Suissa corta e recorta as suas montanhas agrestes e os seus doces valles com trincheiras, tuneis, viaductos e aterros em que assenta as duplas fiadas de carris variados das suas empinadas vias ferreas; e é por isso que ella pinta nos



frescos do zimbório do palacio federal a allegoria do excursionismo ao lado da allegoria da industria e da agricultura, como principaes fontes da riqueza da confederação.

Quando a linha do Entroncamento, Paialvo a Alcobaca, Batalha e Leiria, como foi projectada já, não se recommendasse por outros motivos, só este de ella constituir o trajecto ordinario dos excursionistas em Portugal, seria bastante para determinar a sua inclusão no plano e a sua construção rapida.

Não se faz uma viagem longa só para se ver uma cidade embora seja grande e bella como Lisboa. Quem viaja quer mais; pretende ver o paiz com facilidades, com commodidades e com pequenos gastos. Só a construção de vias ferreas bem estudadas servindo os logares mais dignos de visita e as regiões de maior atracção para o visitante podem satisfazer. Proporcionando-se conforto ao viajante, concorre-se para a sua demora e dispõe-se-lhe bem o seu animo o que corresponde a fazer-se propaganda que convide outros a vizitar-nos, imitando-o.

Mas ha muitos motivos a recommendar a construção d'esta linha ferrea.

Basta lembrarmo-nos de que serviria praias como as da Nazareth, S. Pedro e Vieira, com um movimento consideravel de banhistas e de romeiros para se presumir o que avançamos; e, os mais descrentes, inquirindo do trafego existente entre Leiria e Villa Nova de Ourem, com as suas feiras concorridas, feiras de gado, feiras de generos, com uma população agricola importante, examinando a produção da bacia do Lena, das varzeas de Alcobaca e de Leiria, vendo qual o incremento que de anno a anno tem o movimento das mercadorias nas actuaes estações da linha de Oeste, terão de concluir que a linha ferrea de excursionistas de Alcobaca, Batalha, Leiria e Entroncamento ou Thomar é ao mesmo tempo uma linha ferrea commercial, capaz de remunerar amplamente o capital que nella se dispenda.

Deve pois corrigir-se o plano da rede do centro para que não fique uma falta injustificavel neste documento, e não deve sómente inscrever-se mais uma linha no projecto, é essencial que se faça alguma cousa mais do que um risco num papel. A conveniencia do paiz exige que se faça o seu traçado no terreno e que se execute depois o projecto a que se refere esse traçado, com a persistencia de acção, com o proposito de conseguir, com o patriotismo e com a dedicação com que se tem procedido na rede das vias ferreas do sul.

O. S.

## Estatística da 1906

### DAS LINHAS DO SUL E SUESTE

#### II

Antes de analyzar a estatística de pequena velocidade, devo dar alguns esclarecimentos complementares para melhor intelligencia da analyse do movimento de passageiros feita no artigo anterior.

Nos 972.514 bilhetes vendidos estão incluídos 196.390 bilhetes de ida e volta, que representam, pois, mais outras tantas viagens simples, a juntar áquelle numero. O total dos passageiros em viagens simples eleva-se pois a 1.169.004.

O numero de passageiros da via fluvial foi de 439.980, contra 442.970 em 1905.

O movimento entre Lisboa e Barreiro, exclusivamente, foi de 208.214 passageiros, contra 204.594 em 1905.

Ficam, pois, 231.766 apenas para as relações entre Lisboa e todas as estações das linhas, sendo 89.788 provenientes das relações com Setubal.

*Pequena velocidade.* — O movimento foi de 407.400 ton. e 101.106 cabeças de gado, contra 365.726 ton. e 102.303 cabeças, em 1905.

Neste trafego avultam as seguintes mercadorias:

	Toneladas	
	1905	1906
Azeite.....	7.737	4.013
Adubos e estrume.....	48.930	66.598
Carvão de pedra.....	26.763	33.590
Carvão vegetal.....	22.587	22.469
Comestiveis e especiarias.....	10.977	13.367
Farinhas.....	17.296	14.343
Trigo.....	30.695	52.158
Cereaes diversos.....	10.729	21.163
Cortiça.....	20.471	27.354
Ferragens.....	17.491	14.190
Fructas verdes e seccas.....	4.606	5.621
Lã, linho e algodão.....	3.401	2.880
Legumes verdes e seccos.....	5.450	9.373
Madeiras.....	9.618	11.490
Marmores e pedras.....	8.629	5.033
Cal, tijolo, etc.....	7.650	6.074
Metaes.....	4.405	4.751
Minerios.....	74.027	17.408
Objectos manufacturados.....	12.233	9.334
Sal.....	4.330	4.726
Taras.....	5.695	5.058
Transportes de serviço.....	22.303	23.235
Vinhos e derivados.....	8.268	9.683
Diversos.....	19.946	13.786

O trafego de gado compreende as seguintes especies:

Gado bovino.....	2.754 cabeças
» cavallar.....	3.825 »
» caprino e lanigero.....	9.971 »
» suino.....	84.556 »

Vê-se que o anno de 1906 foi um bom anno agricola, incomparavelmente superior a 1905 na produção cerea-lifera, tendo como consequencia o augmento no transporte de adubos chimicos, que, de 46.204 ton. em 1905, se elevou a 56.116 ton.

Vê-se ainda quão importante é o trafego de carvão vegetal e cortiça, representando cerca de 50.000 ton.

Os productos agricolas continuam sendo quasi exclusivamente os componentes do trafego das linhas do Sul e Sueste, cujo rendimento está pois ligado ás vicissitudes da agricultura, não havendo industrias de vulto que o regularizem, nem população densa e de variadas occupa-ções, que lhes assegure movimento intenso.

Apenas a exploração das minas, e essa mesmo irregular, dá logar a subsidios de alguma importancia.

O rendimento da pequena velocidade elevou-se em 1906 a 771.630\$262 réis, incluindo 49.696\$511 réis de impostos.

O producto por tonelada foi de 1\$820,5 réis e o percurso médio de 134 k., sendo a tarifa média de 13,1 incluindo impostos, ou 12,1 sem elles.

A principal parcella das receitas provém dos cereaes e farinhas, ascendendo a 167.765\$057 réis.

Convém designar os rendimentos de algumas outras mercadorias:

Cortiça.....	78:384\$670
Carvão vegetal.....	51:044\$715
Adubos chimicos.....	62:158\$360
Forragens.....	19:989\$700
Gados.....	16:630\$082
Legumes.....	17:055\$120
Comestiveis e especiarias.....	45:666\$585
Carvão de pedra.....	28:080\$980
Madeiras.....	19:966\$105
Diversos.....	46:670\$635
Fructas.....	13:526\$300
Lãs.....	13:574\$950
Minerios.....	20:377\$110
Pedras, cal, tijolo, etc.....	12:233\$720
Metaes.....	13:284\$410

Como se vê, os cereaes, a cortiça, o carvão vegetal, as forragens, os gados e as lãs, dão logar a metade da receita de pequena velocidade, isto sem falar nos adubos



destinados á agricultura, nas fructas, legumes, vinhos, azeites e outros productos agricolas.

Vê-se ainda que a maior parte d'este trafego afflue no verão e outomno, tornando sobremodo irregular e dispendiosa a exploração das linhas do Sul e Sueste.

Essa irregularidade é bem accusada pelo graphico do movimento mensal.

Assim, em 1906 o trafego em fevereiro e março foi de 21.500 ton. por mez, elevando-se em setembro a 65.000 ton.

O movimento por estações é tambem significativo.

Vamos dar nota das expedições e recepções das principais.

	Expedido	Recebido
Lisboa.....	24.338	4.449
Barreiro.....	140.054	149.937
Beja.....	18.264	22.127
Faro.....	4.221	12.956
Setubal.....	13.208	19.983
Evora.....	27.329	28.519
Estremoz e Ameixial..	15.627	13.093
Borba e Villa Viçosa..	5.028	9.954
Pias e Moura.....	24.046	9.628
Portimão.....	2.552	6.804

Só o movimento do Barreiro é muito superior a metade do trafego total em tonelagem.

O rendimento da expedição e recepção do Barreiro attingiu 440:917\$262 réis. Esta feição do trafego é ainda consequencia natural da sua proveniência quasi exclusivamente agricola, representando pois as relações do Alemtejo com Lisboa, seu mercado de consumo e de abastecimento e porto d'exportação.

O serviço combinado deu logar a 25 ton. apenas pela via Lisboa e a 35.570 ton. por Vendas Novas, sendo 14.956 ton. recebidas da linha de Setil e 20.614 expedidas para as linhas da Companhia Real. Esse trafego deu logar a uma receita de 67:178\$445 réis.

No trafego recebido da linha de Setil avultam as seguintes mercadorias:

Aubos .....	869 ton.
Cortiça .....	2.113 »
Legumes.....	1.480 »
Madeiras .....	4.078 »
Objectos manufacturados .....	581 »
Taras .....	828 »
Vinhos e derivados.....	1.427 »
Diversos.....	1.414 »

O numero de toneladas que passaram entre cada duas estações é sobremodo instructivo. Citaremos alguns numeros que melhor definem as differentes correntes de trafego:

Entre Lisboa e Barreiro.....	28.789
» Barreiro e Lavradio .....	317.619
» Pinhal Novo e Palmella....	35.546
» Pinhal Novo e Valdera.....	313.326
» Vendas Novas e Cabrella ..	312.087
» Escoural e Casa Branca ...	297.702
» Casa Branca e Alcaçovas....	188.162
» Casa Branca e Tojal.....	110.063
» Evora e Azambuja.....	56.378
» Borba e Villa Viçosa.....	9.616
» S. Mathias e Beja .....	162.353
» Beja e Baleizão .....	34.093
» Machados e Moura .....	14.726
» Beja e Outeiro.....	106.666
» Carregueiro e Cazevel .....	61.192
» S. Marcos e Messines.....	55.521
» Tunes e Albufeira .....	36.011
» Tunes e Algôs.....	19.905
» Estombar e Portimão .....	9.356
» Almancil e Faro .....	26.245
» Faro e Olhão.....	10.094
» Luz e Tavira.....	6.338
» Monte Gordo e Villa Real...	2.671

Até Evora e Beja o trafego de mercadorias é importantissimo. Além do Carregueiro, em que já não ha o

movimento de minerios, a corrente de trafego eguala em importancia a da linha d'Evora, além d'Evora. O trafego do Algarve orça em importancia pelo da linha de Sueste.

A receita kilometrica de pequena velocidade foi a seguinte para os differentes troços de linha:

Barreiro a Pinhal Novo .....	4:300\$000
Pinhal Novo a Setubal.....	460\$000
Pinhal Novo a Casa Branca....	4:000\$000
Casa Branca a Villa Viçosa....	760\$000
Casa Branca a Beja .....	2:310\$000
Beja a Moura .....	330\$000
Beja a Villa Real .....	610\$000
Tunes a Portimão .....	210\$000

Sommando os rendimentos kilometricos determinados neste e no anterior artigos para passageiros, grande e pequena velocidade, achamos:

Barreiro a Pinhal Novo .....	6:860\$000
Pinhal Novo a Setubal.....	2.495\$000
Pinhal Novo a Casa Branca....	5:446\$000
Casa Branca a Villa Viçosa....	1:347\$000
Casa Branca a Beja .....	3:374\$000
Beja a Moura .....	569\$000
Beja a Villa Real .....	1:351\$000
Tunes a Portimão .....	657\$000

Por aqui se vê o valor relativo do trafego dos differentes affluentes que torna tão importante o caudal do tronco principal.

A' medida que novos affluentes se construam, ou que se prolonguem alguns dos existentes, essa importancia avultará mais e mais, sendo pois legitimas as previsões de auspicioso futuro das linhas do Sul e Sueste.

J. Fernando de Souza.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

*Modificação das n.ºs 2, 3, 4, 5, 7 e 14 da Beira Alta —pequena velocidade.*—Os seis «avisos ao publico» que juntamos a este numero obedecem todos ao mesmo fim: —acelerar as operações de carga e descarga dos vagon, por parte dos expedidores e consignatarios, gravando as demoras com um pagamento de estacionamento do material, superior ao que até hoje existia.

Natural era que a rede d'esta companhia, explorada por nova direcção procedesse a um estudo dos resultados d'essa exploração e procurasse remediar os inconvenientes que nella encontrasse.

D'esse estudo resultou o conhecimento de que um melhor aproveitamento do material circulante podia ser feito e consequentemente houve que forçar a brevidade nas operações de cargas e descargas em que se immobilizavam muitos vagon, sem utilidade, e só com prejuizo para a Companhia, porque a taxa de 1\$000 réis por dia e vagon não lhe compensava a paralização do movimento do material.

Estas tarifas, modificadas agora, foram dadas com o nosso numero 256 de 1898 excepto a n.º 14 que foi distribuida com o n.º 205 da collecção de 1896.

*Tarifa especial n.º 15—pequena velocidade—da Beira Alta.*—Applica-se aos transportes de palha e substitue a que hoje vigorava.

Beneficiam-se por ella os transportes de palha, applicando-se-lhes uma taxa reduzida quando apenas completam a carga de 4.000 kilos por vagon.

*Modificação das combinadas B. V. n.º 1—B. N. S. M. n.º 3—N. B. n.º 6—B. S. n.º 6—B. S. n.º 7—B. S. M. n.º 10 e B. N. M. n.º 13.*

Estão no mesmo caso, emquanto ás operações de carregamento e descarga, das tarifas internas a que acima nos referimos. De todas modificações vão juntos os respectivos avisos.



## Um invento portuguez

### Apparelho de salvação

Um modesto artista, homem cuja vida sempre dedicada ao trabalho para manter os seus, tem sido um exemplar de abnegação, acaba de apresentar-nos um invento seu, cuja utilidade se traduz ainda em socorrer o seu semelhante, roubando-o á morte angustiosa a que não poderam fugir as malfadadas victimas do pavoroso incendio da Magdalena.

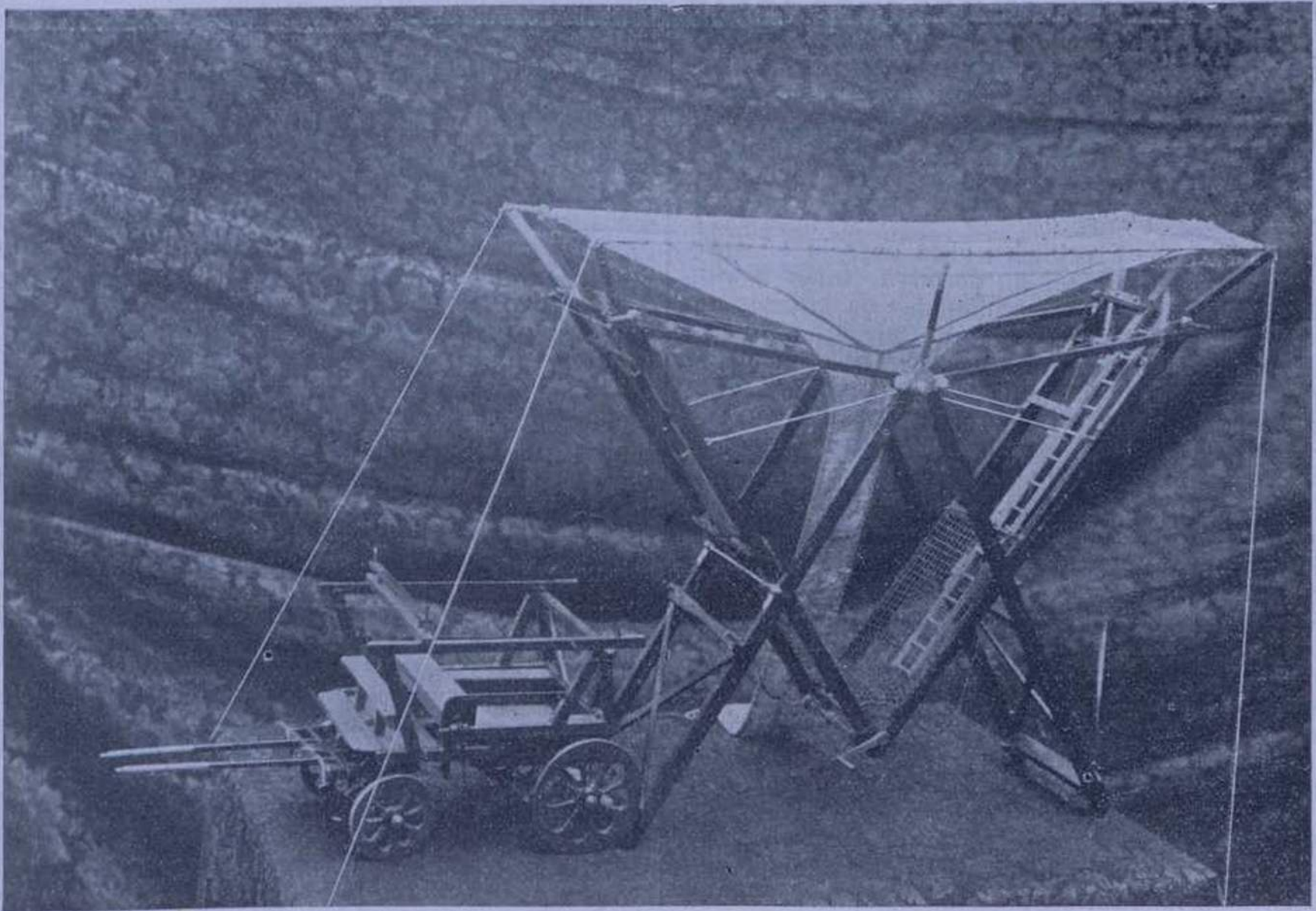
Chama-se o inventor, Gaspar Antonio Brazio, exerce as profissões de pedreiro e carpinteiro, e tem estado empregado aqui em diversos serviços da sua arte.

Pertence-nos por isso dar a publico as primicias de um invento que por todos os motivos se torna simpatico.

Desde que se deu aquelle fatal incendio que este laborioso artista de dia, enquanto trabalhava, de noute

lado um prumo de madeira com tres hastes, duas das quaes abrem em angulo; nas extremidades das hastes fica presa uma rêde de linho com 7,<sup>m</sup>40 de comprido por 2,<sup>m</sup>60 de largo; esta rêde é aberta ao centro, de fôrma a amparar as quedas de quaesquer corpos que lhe caiam em cima e a quebrar-lhes a força fazendo-os enfiar immediatamente por uma têla em fôrma de funil a que está adoptada uma manga de salvação presa pela parte inferior da rêde, e nas mesmas hastes.

Existe na parte superior dos dois X, dois braços de madeira um de cada lado com o comprimento de 3,<sup>m</sup>20 cada um, que sôbem rapidamente, e que quando se abre o apparelho, vão engatar nuns ganchos de ferro cravados nas duas grades dos dois X e ligados por um veio de ferro de cada lado, tendo cada um dos ganchos uma alavanca onde prende um cabo que passa por uns gornes e vae até abaixo á altura do guincho de fôrma que quando os dois X abrem os quatro braços elevam-se automaticamente, indo engatar nos respectivos ganchos e ficar estorcado o apparelho. Na parte interna



Carro de salvação (em serviço)

enquanto não adormecia, trabalhava com o espirito, creava, destruia, tornava a crear, emendava, corrigia planos varios, uns mais inexequíveis do que outros, mas sem nunca desanimar.

Até que um dia conseguiu resolver as tão diferentes partes constitutivas do problema, e veio, jubiloso, modesto, mas feliz, mostrar-nos o seu modelo em pequena escala, de que damos a gravura.

E' pois com a maior satisfação que prestamos a homenagem devida áquelle modesto trabalhador, que é um benemerito da humanidade.

O apparelho, como os leitores pôdem vêr pelas gravuras é extremamente simples; posto que os seus mecanismos e a afinação das diferentes peças dependesse de cauteloso estudo.

O apparelho compõe-se de quatro grades de madeira com a altura de 5,<sup>m</sup>30 e largura de 1,<sup>m</sup>70; estas grades são ligadas nos centros e extremidades de maneira que, quando aberto, o apparelho toma a forma de dois X conforme representa a gravura n.º 1. As duas extremidades dos dois X, estão ligadas por tres veios de ferro com as competentes engrenagens em fôrma de guincho, tendo os dois veios exteriores tres tambores cada um, onde se enrolam os cabos e pelos quaes é içado de cada

e inferior do apparelho ha uma outra rêde, muito mais pequena, presa nas duas grades, a qual serve para suporte da manga de salvação e sua facil accommodação no apparelho quando fechado; na parte de dentro das grades acham-se collocadas duas escadas, uma de cada lado, com a altura de 2,<sup>m</sup>70 cada, e uma outra de gancho, volante, com 1,<sup>m</sup>80 de altura que serve para a facil subida de qualquer bombeiro que tenha de ir ao cimo do apparelho.

Existem na base dos dois X uns rodizios, para facilmente voltar para qualquer lado, tendo junto uns calços feitos de chapa de ferro, para offerecer estabilidade em qualquer ponto onde o apparelho esteja armado, metten-do-os debaixo dos rodizios.

O guincho que existe na parte inferior dos dois X é movido por duas manivellas, que fazem elevar e esticar a rêde, ficando esta depois de esticada á altura de 5,<sup>m</sup>80 do solo.

Quando se quer fechar o apparelho, pucha-se pelas extremidades dos dois cabos que estão presos na altura do guincho, os quaes fazem desengatar os ganchos dos braços. Sem se fazer esta operação não se poderá fechar o apparelho.

O carro que o conduz é feito em fôrma de «breack»



podendo ser utilizado para condução de feridos, pessoal ou material, etc., etc.

O aparelho monta-se e desmonta-se do carro que o conduz, automaticamente, por meio de duas manivelas.

Todos os cabos são de arame, excepto as quatro espigas que estão presas nas extremidades das hastas.

A montagem do aparelho prompto a funcionar faz-se em dois minutos.

Como se vê é bastante simples a manobra e económico no custo.

É de esperar que, quando apresentado às estações competentes estas o aproveitem e o adoptem, e uma vez mais será um operário português o inventor de aparelhos de salvação da humanidade.

De resto, coaduna-se bem com a índole do nosso povo que não sejamos inventores de metralhadoras e outras máquinas de destruição.

## À proposito do Cincoentenário

### Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

XXVI

(Continuação)

Esta condição que á primeira vista parecia só aproveitar á Companhia do caminho de ferro, tinha a vantagem de prohibir ás outras companhias de tabacos das quaes as principaes eram a de Paulo Cordeiro em Santa Apollonia, e a de Seixas & Andrade, á Boa Vista, de transportes baratos em caminho de ferro, por não poderem fornecer o minimo de 1.000 toneladas, obrigando-as a pagar os preços elevados da 1.<sup>a</sup> classe. Esta condição e outras circumstancias obrigaram as companhias menores a fusionar com a principal.

D'este contrato resultou a principal condição de se tornar importante o trafego na linha do Norte.

A antiga rotina ainda disputava á exploração da linha do Norte o importante trafego do transporte de gado bovino de procedencia da Beira e Minho, para abastecimento da capital. O gado bovino de procedencia do Minho buscava o caminho de ferro em Mealhada, para seguir com o da Beira unicamente até Pombal.

D'ali por charnecas e estrada real seguia até Malveira, onde antigos habitos tinham estabelecido o mercado de gados.

Os marchantes que sempre representavam entidades importantes, cujos lucros defendiam com denodada e insistente pertinacia, eram proprietarios de vastos estabulos e propriedades na Malveira e zombavam dos que lhes asseguravam, que o peso do gado, perdido no longo trajecto a pé, por tão largo percurso, despesas de sustento e gastos de pessoal, eram largamente compensados no transporte directo em caminho de ferro, pelo peso conservado ao gado, e economia de gastos accessorios.

Um dos marchantes de mais intelligencia e previsão, ousou arrostar contra a ferrenha opposição dos demais e acceitou da Companhia do caminho de ferro o contrato do transporte do seu gado proprio, mediante um bonus de 8 %, quando no praso de um anno atingisse o transporte minimo de 1.000 cabeças, transportadas directamente desde Mealhada e além para Lisboa, com a condição de não poder o caminho de ferro conceder a outro qualquer condições mais vantajosas.

Francisco Thomaz da Costa, que assim se chamava o marchante contractante, não podendo por si só prefazer o numero de 1.000 cabeças, atrahiu a si os pequenos transportadores a quem cedia parte da bonificação recebida do caminho de ferro.

A Companhia vendo que o lucro do transportador lhe assegurava ter nelle um agente interessado em associar os seus collegas, foi-lhe augmentando de anno para anno a exigencia do numero de cabeças de gado, e assim venceu a resistencia de todos os marchantes e aniquillou o mercado da Malveira, atraindo-o para Lisboa.

São apenas indicações geraes, as que deixamos ex-

postas, para provar quanto foi de proveitosa para o progressivo augmento do trafego ferroviario a experiencia, esforços e dedicacão zelosa de um director benemerito, como foi Edouard Goudchaux.

Não se limitavam unicamente a beneficios da Companhia o zelo e esforços do Director Goudchaux. Ao pessoal superior e operario tornou extensiva a benefica influencia da sua Direcção.

Entendendo que do bem estar do pessoal no arduo serviço ferroviario dependia o incitamento do seu zelo e dedicacão, buscou por meios de que nos occuparemos subseqüentemente para que assegurando vantagens ao pessoal o incitasse ao bom desempenho de seus cargos, e assim prestou muitos serviços á Companhia e aos seus agentes.

No que deixamos exposto, temos demonstrado já evidentemente quanto deve a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, á gerencia do seu benemerito Director Edouard Goudchaux, ha pouco fallecido e a cuja memoria tributamos as mais cordeas e saudosas recordações, de leal subordinado e amigo.

Edouard Goudchaux não se preocupava senão com a conquista palmo a palmo do terreno que era disputado ao trafego ferroviario pela rotina secular, favorecida pelo traçado das linhas Leste e Norte.

Para cada genero de producção local se buscava meio de facilitar consumo nos mercados em que tinha applicação.

Sem superabundancia de material circulante appareceu um novo problema de difficil resolução no estabelecimento pelo ministro Fontes Pereira de Mello, do campo intreichado de Tancos.

O activo Director não hesitou em tomar cargo das exigencias que o Ministerio da Guerra de continuo apresentava sempre de urgente execução.

Transportes de abastecimentos em que a administração militar sob a chefia do saudoso coronel Salgado, não deixava de impôr rapidez e exactidão, foram sempre satisfeitos sem a menor objecção.

Continuos os comboios especiaes para transporte dos diversos corpos de artilheria, cavallaria e infantaria succediam-se, aproveitando o regresso do material vazio, para logo ser empregado em novo abastecimento de tropas para o novo campo.

Repetidas visitas d'El-Rei D. Luiz, do ministro e de officiaes superiores sob qualquer pretexto de revistas, manobras e outras cerimoniaes militares, davam oportunidade a estabelecer comboios especiaes em que a curiosidade do publico era aproveitada em proveito das receitas da Companhia.

Este novo elemento animou sobremaneira os productos de exploração e constituiu um justificado elogio da actividade e competencia do Director da Companhia.

Para serviço do campo do Tancos, houve que estabelecer o apeadeiro militar entre as estações de Barquinha e Praia, até ali utilizadas com grande incommodo e difficuldade nos transportes militares.

## NOTAS DE VIAGEM

X

Um rei bom. — Viagem a Goteborg. — Almoço a correr. — A segunda cidade da Suecia. — Costumes. — Comidas fóra d'horas

Ao proseguirmos a descripção da nossa viagem pela Suecia, um sentimento de dever respeitoso obriga-nos a deixar aqui inscrito o nosso pesar perante o cadaver do velho respeitavel, do rei intelligente, bondoso e estimado que ha pouco se finou.

Oscar II passou á historia aureolado não só pelas bençãos dos seus subditos, como cercado pelo respeito das nações, que nelle viram sempre um rei exemplar.

Aquelle velho, cujo cerebro se multiplicava em tão variadas aptidões, ora dirigindo o governo, prudente e bondoso, ora produzindo a poesia, ora cultivando a sciencia, ora, finalmente, applicando-se á mais infantil diversão ou ao mais extremado amor da familia, mereceu a veneração de todos os povos.



E' talvez mesmo mais que veneração, agradecimento; porque o seu espirito conciliador soube poupar-nos ao espectáculo sangrento de mais uma luta a assignalar os ultimos annos, com a agravante de serem irmãos que se guerreavam.

Adeante trataremos da separação ha pouco realizada entre a Suecia e a Noruega, o facto mais notavel da historia moderna d'aquelles povos e a que não podiamos deixar de alludir ao deixar aqui o preito da nossa homenagem ao illustre extincto.

Sigamos a viagem.

A linha que de Helsingborg segue para o norte eleva-se a grande altura sobre a montanha do Hallandsås, gosando-se á esquerda o bello espectáculo da vertente para o mar, e á direita campos bem cultivados e bosques espessos.

Entretanto, quem vae no comboio da manhã quer almoçar, e o comboio não leva restaurante. Ha, portanto, que ir ao bufete.

Munido com o *Tågtidtabellen*, que é o *Guia official* sueco, livro que, á força de pratica, conseguimos entender, vemos que a maior paragem é de 10 minutos. Aproveitemol-a bem, e mal o comboio pára em Halmstad saltamos ou assaltamos o bufete.

O uso sueco do *smörgasbord*, a que nos referimos no artigo VIII, exerce-se aqui em toda sua plenitude: mesa posta não só com comidas frias como com pratos quentes; um jarro com caldo e pratos covos aos lados, á nossa disposição; uma grande travessa expõe bifes quentes e cheirosos; outra, gallinha com arroz; cafeteira com café, chavenas, assucar, talheres, tudo... menos creados.

Se houvesse tempo, poderia o viajante refazer-se com um lauto almoço; mas em dez minutos, tendo que se servir, pouco e mal pôde comer.

Emfim, como o preço é mais que razoavel — uma corôa, 250 réis — não ha razão de queixa e quem viaja tem que sujeitar-se ao que lhe succede.

D'ahi em diante, aos dois lados da linha, mas especialmente á esquerda, o panorama é, a cada momento, mais variado e interessante.

Numerosas pontes atravessam, ora mansos rios de margens verdejantes, ora gargantas abruptas em cujo fundo as aguas se revoltam iradas; ora por entre rochedos selvagens, entremeados de pequenas pradarias sorridentes.

Por fim, depois de um longo viaducto de 600 metros, chegamos a Gottemburgo — ou Göteborg, em sueco.

Estamos na segunda cidade da Suecia, pelo numero dos seus habitantes (151.000) e pela sua importancia manufactureira e commercial, e mesmo o principal porto do paiz, pelas frequentes relações com toda a Europa, America e India.

Situada na margem do Gôta, e construida sobre rochedos graníticos, é uma cidade alegre e activa, a que uma cintura de canaes dá uma apparencia veneziana.

No centro d'esse circulo, a parte commercial é movimentada, tanto no porto, onde quantidade enorme de navios fazem a carga e a descarga, ao lado dos numerosos vapores de passageiros que a toda a hora chegam e partem para portos dos tres paizes scandinavos e para diferentes pontos da Europa, Asia, America, etc, como nas ruas, onde se juntam grandes armazens de todos os artigos de pelles, ferragens, drogarias, tecidos, comestiveis, etc.

Para se fazer ideia da riqueza de alguns artigos, recordaremos ter visto uma capa de pelles, para senhora, com o preço marcado de 18.000 corôas, que são a bagatella de 4.500\$000 réis.

Fôra d'esse limite são as construcções modernas das habitações elegantes, os vastos parques bem arborizados e ornados de flores, as villas, os bellos ares de uma cidade sábia.

E tudo isto servido por uma boa rede de tremvias electricos que serve todos os pontos e, por meio de bilhetes de correspondencia (a 25 réis como em toda a parte) permite fazer qualquer excursão na cidade.

A uma modificação dos nossos costumes centro-europeos ha que attender: a comida é a horas diferentes das nossas.

O almoço serve-se das 9 ás 11, isto é, o primeiro al-

moço. Tem pois, o *almoçante* que prevenir-se, se almoça cedo, em tomar mais que o simples café com leite porque se quizer almoçar, de garfo, ao meio dia, não o servem. Só ás 2 horas começa novo serviço, o jantar, que se pôde tomar até as 5. Depois d'essa hora só ás 8 podemos ceiar.

Quer dizer que ambas as comidas são fóra das horas regulamentares do costume europeu, e nessas horas difficil é, mesmo por lista, encontrar refeição rasoavel.

Salvo, bem entendido, o *smörgasbord*, que esse está patente a toda a hora.

Entre os hoteis o Grande Hotel é um estabelecimento digno d'esse nome. O seu salão-concerto é d'um brilhantismo e d'uma animação notaveis.

O serviço e accomodações tambem são de primeira ordem. Preços mais caros que em toda a parte, mesmo na capital.

Ha que notar que na estação ha omnibus e carros electricos esperando os passageiros, mas chega a ser comico que haja d'aquelles vehiculos para o Grande Hotel, que é do outro lado da ponte, a uns cem passos quando muito.

E' como se tomassemos carro para atravessar a praça de D. Pedro em Lisboa ou no Porto.

Lembra-nos os cocheiros de Madrid que teem por costume, quando lhes damos o destino onde devem conduzir-nos, responderem com um arranco andaluz:

—Yá estamos allá.

## Direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro

Em appendice ao *Diario do Governo*, de 13 do corrente foi publicado pelo ministerio das obras publicas um relatório dos serviços da Direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro referente ao anno de 1903.

E' um trabalho deveras importante, mas que apenas serve para a historia retrospectiva d'aquella Direcção, atenta o atrazo da publicação.

E eis o motivo porque d'elle não nos occuparemos embora reconheçamos o valor de tão minucioso trabalho e o quanto elle tem de interessante.

## PARTÉ FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia Nacional de Caminhos de ferro

##### Juros de obrigações

A partir do dia 1 de janeiro de 1908 o pagamento dos juros das obrigações da 1.ª série Mirandella-Vizeu relativo ao 1.º semestre de 1907—coupon n.º 36—só se effectuará em Lisboa, na sede da Companhia, e no Porto, na sua agência e no Banco Alliança, nos termos ordinarios, cessando em 31 de dezembro a faculdade do seu recebimento em Berlim.

##### Sorteio de obrigações

No sorteio das obrigações da série Mirandella-Bragança, a que se procedeu hoje, saíram sorteados os n.ºs 38.811 a 38.815 e 41.251 a 41.255.

O pagamento dos juros e amortização d'esta série, relativa ao 2.º semestre de 1907, começará no dia 2 de janeiro proximo futuro, em Lisboa, na sede da Companhia, rua de S. Nicolau n.º 88, das 11 horas da manhã ás 2 horas da tarde, e continuará em todos os dias uteis até 18 do referido mez, e depois ás sextas-feiras para as relações conferidas em cada semana.

Este pagamento tambem se realiza no Porto na casa bancaria Pinto da Fonseca & Irmão e no Banco Alliança.

#### Companhia do Caminho de ferro do Porto á Pova e Famalicão

Pela uma hora da tarde de 23 do corrente, em sessão publica, perante os conselhos de administração e fiscal d'esta Companhia, e na sua sede á praça de Mousinho d'Albuquerque, nesta cidade, se procederá ao sorteio relativo ao presente semestre, de 18 obrigações para serem amortizadas.



## Boletim Commercial e Financeiro

Lisboa, 14 de Dezembro de 1907.

Fizemos no ultimo boletim referencia ao boato que correu no nosso pequeno meio financeiro, acerca da origem da depressão cambial que tão intensamente se fez sentir ha pouco entre nós.

Dando curso ao boato, como tal o consideramos, não affirmamos nem negando a sua autenticidade, por não termos elementos para isso.

Devemos no entanto accentuar que se de facto foi a alta especulação que conseguiu o encarecimento dos preços das diferentes divisas cambiais, é porque ella encontrou o terreno preparado para os seus fins.

Segundo *Le Moniteur des Tirages Financiers*, um dos jornaes estrangeiros que se tem occupado da nossa situação economica e financeira, uma das causas da crise teria sido a desconfiança, motivada pelos successos politicos que se tem desenrolado no nosso paiz, pois que a nossa situação economica se tem mantido estacionaria.

O importante jornal financeiro a que fazemos referencia dedica a este assunto o artigo editorial do seu penultimo numero, sob o titulo *Le change portugais*, artigo documentado com dados estatisticos e deduzido com imparcialidade.

Começa o articulista por affirmar que os factos se encarregaram de demonstrar que a situação financeira d'um paiz e a sua situação monetaria se justapõem sem se penetrarem intimamente. Não são indifferentes uma á outra, mas não são estreitamente solidarias.

Assim, a Russia que ha muitos annos não equilibra os seus orçamentos, ou que só os equilibra por empréstimos continuos, e não sendo por certo favoravel a sua situação financeira, não tem a sua moeda depreciada, enquanto que a Espanha, que ha muitos annos salda os seus orçamentos com excedentes e não contrae empréstimos, tem um cambio *avariado*.

O articulista conclue que por vezes, para certas nações o melhor apoio da estabilidade monetaria é o deficit permanente e continuo. E, a proposito, diz que se de facto o actual estado de cousas politico em Portugal se liga com a depreciação do cambio portuguez, essa depreciação deverá durar pouco, a não ser que ella corresponda a uma situação economica e commercial desfavoravel.

Accrescenta que sob o ponto de vista monetario Portugal vive theoricamente no regimen do estalão unico de ouro, instituido por lei de 29 de julho de 1854. As moedas de ouro creadas por esta lei eram de mil réis, com o peso de 1,774 grammas e as de 2 mil réis, de 3 mil réis ou meia corôa e de 10 mil réis ou corôa, com o titulo de 0,916  $\frac{2}{3}$ .

\*

Mas, de facto, Portugal encontra-se sob o regimen do curso forçado. O ouro desapareceu do paiz e a circulação é constituida apenas por notas do Banco, moeda de prata e moeda subsidiaria.

O articulista pergunta em seguida qual é o valor d'estas notas e accrescenta que não é necessario grande raciocinio para concluir que ellas tem por base o valor do credito do Estado. O limite da circulação fiduciaria, fixado em 72.000 contos, está quasi attingido, e o articulista cita o balancete de 23 d'outubro ultimo que accusava uma circulação de 69.400 contos.

Põe em seguida em evidencia, pelo seguinte quadro, a contrapartida das notas em 31 de dezembro dos ultimos tres annos :

	1904	1905	1906
Encaixe de ouro .....	4.837	4.837	5.037
"    de prata .....	6.150	7.085	6.048
Carteira .....	18.214	20.860	18.488
Divida do Estado .....	55.000	53.092	52.508

Se se juntarem as contas-correntes, representadas pela importancia de 4.000 contos, numeros redondos, conclue-se que 70.000 contos de passivo se acham representados até o limite de 50 % por divida do Estado. Como o valor intrinseco da nota de banco se mede pelas probabilidades de convertibilidade, resulta que este valor, no caso de que se frata, deveria soffrer uma forte depreciação, se para esta não houvesse correcção em outros elementos de apreciação da situação monetaria.

O articulista mostra depois que nos ultimos doze annos o cambio portuguez tem continuamente melhorado, e publica os seguintes numeros que são a resultante dos cambios medios que, desde 1895 até 1907 tem vigorado de Lisboa sobre Paris e de Paris sobre Lisboa.

Omittimos os cambios, pois que os numeros que d'elles resultam e constam do quadro seguinte esclarecem mais facilmente o assunto:

	Premio do euro %	Perda no cambio %
1895 .....	26,33	20,84
1896 .....	32,28	24,40
1897 .....	46,57	31,77
1898 .....	60,04	37,52
1899 .....	43,24	30,19
1900 .....	41,26	29,29
1901 .....	40,43	28,79

1902 .....	27,47	21,55
1903 .....	23,08	19,28
1904 .....	21,02	17,37
1905 .....	7,04	6,57
1906 .....	2,49	2,43
1907 (1.º semestre) ..	2,50	2,44

Assim, ha doze annos, o cambio portuguez evolucionava progressivamente para o par quando, ha algumas semanas, o valor de mil réis em francos (cambio de Paris) desceu a 4,50 perdendo a melhoria anteriormente conquistada.

Desde que a depreciação dos ultimos tempos se não explica pelo accrescimento da circulação, pergunta o articulista, se a causa estará numa situação commercial desfavoravel. E, como resposta, publica o seguinte quadro, representando as importancias em contos de réis:

	Importação	Exportação	Deficit
1897 .....	40.682	29.507	11.175
1898 .....	50.802	33.203	17.599
1899 .....	54.538	30.020	24.518
1900 .....	60.222	32.564	27.658
1901 .....	57.823	37.786	20.037
1902 .....	55.597	36.391	19.206
1903 .....	58.806	38.500	20.306
1904 .....	62.043	30.711	31.332
1905 .....	60.690	29.071	31.619
1906 .....	60.392	30.593	29.799

A cifra das exportações não comprehende a das colonias, que representam um contingente de 20.000 contos, de sorte que a balança commercial saldar-se-hia por um deficit apparente de 10.000 contos—numeros redondos.

Pode-se em todo o caso, diz o auctor do estudo em questão, concluir d'este exame summario que o desenvolvimento economico do paiz se mantém estacionario, e esta estagnação, aggravada com o augmento da importação, mal se conciliaria com a melhoria produzida no cambio, se outros elementos favoraveis não existissem.

E' sabido que Portugal recebe dos seus naturaes que estão no Brazil ou lá tem interesses, numerario sob a fôrma de juros e dividendos.

Ignora-se a cifra exacta d'esta importação de numerario. Mas é appreciavel e de natureza a attenuar seriamente o deficit da balança commercial.

Depois de varias outras considerações referentes aos preços do cacau, á influencia que porventura houvesse exercido sobre os cambios a liquidação em Londres por parte de portuguezes que tivessem especulado em valores americanos e ainda á attitudo porventura mais exigente que os banqueiros habituaes do governo portuguez tivessem tomado, o auctor conclue que a situação monetaria, economica e financeira de Portugal não é no momento actual sensivelmente differente da que era ha tres annos; que o *facto novo* que poderia explicar a depreciação do cambio portuguez e a perda de 20 % não resalta nitidamente do exame dos factos economicos apparentes; que se inclina portanto a que essa depreciação, sendo o resultado, mais d'uma crise de confiança do que de causas materiaes precisas, terá fim desde que se attenuem as difficuldades politicas de momento.

\*

O nosso mercado bolsista continúa, ainda que muito lentamente, manifestando tendencia para se restabelecer do forte abalo que soffreu ha mez e meio.

Os valores mais particularmente attingidos pela crise registam importante melhoria de cotações.

O fundo externo portuguez de 3 % apresenta igualmente boas tendencias, sendo os seguintes os ultimos preços conhecidos :

Londres .....	63,75
Paris .....	63,25

A situação cambial tambem continúa melhorando sensivelmente, como o demonstram as tabellas comparativas de cotações que abaixo publicamos como de costume.

Ultimos preços da libra : comprador—4\$900; vendedor—5\$050 réis.

O cambio do Rio sobre Londres continúa a 15  $\frac{1}{4}$ , ou seja 15\$737 réis fracos por libra.

	EM 30 DE NOVEMBRO		EM 16 DE DEZEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	47	46 $\frac{3}{4}$	47 $\frac{7}{8}$	47 $\frac{3}{4}$
"    90 d/v .....	47 $\frac{7}{8}$	—	48 $\frac{5}{8}$	—
Paris cheque .....	606	611	596	598
Berlim .....	248	250	243 $\frac{1}{2}$	244 $\frac{1}{2}$
Amsterdam cheque .....	420	424	412	415
Madrid cheque .....	880	890	875	885

A. C.



## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	DEZEMBRO													
	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	—	—
Lisboa : Inscriptões de assent.	43,05	42	42	42,95	42,10	42,10	42,20	43,45	42,40	—	43,80	42,95	—	—
» coupon ..	41,70	41,70	41,70	41,70	41,70	41,80	41,85	42,10	42,25	—	42,34	—	—	—
Obrig. 4 % 1888.....	—	21.700	21.700	—	21.900	21.900	21.750	21.800	21.800	—	21.800	21.900	—	—
» 4 % 1890 assent.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 % 1890 coupon ...	—	53.000	—	—	—	—	—	—	—	—	53.000	—	—	—
» 4 1/2 % assent.....	—	61.400	61.400	—	—	—	62.000	62.000	62.000	—	—	62.000	—	—
» 4 1/2 % coupon int ..	—	—	—	—	61.000	—	61.000	61.000	—	—	61.000	—	—	—
» externo 1.ª série.....	63.000	62.900	—	63.100	63.100	63.200	63.400	63.700	61.000	—	64.000	63.800	—	—
» 3 % 1903.....	9.150	9.150	9.200	9.200	—	—	9.250	—	9.350	—	9.400	9.400	—	—
» Tabacos coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	98.000	—	—	—
Accções B. de Portugal.....	176.000	—	176.000	—	—	—	176.000	176.150	—	—	—	176.000	—	—
» » Commercial.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Nac. Ultramarino	90.500	—	—	91.800	91.800	—	—	—	92.200	—	—	—	—	—
» » Lisboa & Agores	—	—	110.000	—	—	111.000	111.000	111.000	—	—	—	—	—	—
» Tabacos coupon ....	93.900	—	—	—	93.600	93.800	93.800	—	93.800	—	94.000	—	—	—
» Comp. Phosphoros..	—	67.900	67.900	—	67.900	67.900	68.000	—	—	—	68.400	—	—	—
» » Real.....	—	—	68.000	67.800	—	68.500	68.500	68.500	68.800	—	—	68.000	—	—
» » Nacional.....	11.300	11.400	11.300	11.200	11.200	11.250	11.250	11.250	—	—	11.200	11.200	—	—
Obrig. prediaes 6 %.....	92.000	—	—	—	—	—	92.500	—	92.800	—	92.800	—	—	—
» » 5 %.....	—	88.350	—	88.200	88.200	—	88.200	88.200	88.200	—	—	—	—	—
» C.ª Beira Alta 1.º grau	—	—	57.400	57.500	—	57.700	—	57.900	—	—	—	—	—	—
» » Real 3 % 1.º grau	—	—	—	—	70.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » 3 % 2.º »	49.200	49.600	49.900	50.050	50.150	50.200	50.200	50.500	51.500	—	51.000	51.100	—	—
» » Nacional 1.ª série.	74.800	—	—	—	74.500	—	—	—	74.000	—	—	—	—	—
» » Atravez d'Africa..	87.000	86.900	87.000	87.000	86.600	86.500	—	—	87.000	—	—	—	—	—
Paris : 3 % portuguez 1.ª série	62,30	62,35	62,80	62,25	62,50	62	63,15	63,55	63,55	63,45	63,25	—	—	—
Accções Comp. Real.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres.....	39,75	42	40	42	40	—	—	41	40	39	40	—	—	—
» Madrid-Zaragoza....	382	382	374	374	379,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes.....	160,50	165	164	156	166	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau	345	345	358	356	350	355	352	357	354	354	350	—	—	—
» » 2.º »	245	249	250	250,50	249	252	249	255	255	252	252	—	—	—
» » Beira Alta...	285	285	290	290	290	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres.....	152	160	—	168	160	156	158	157	157	156,25	156	—	—	—
Londres : 3 % portuguez.....	62	62	62	62,50	62,25	62,25	63	63,75	63,50	63,75	63,75	—	—	—
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	—	—	81,75	—	—	83	—	—	—	—	—	—	—	—

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Período de exploração	1907		1906		Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1907	1906
			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	1925 Nov	1073	106.531.000	99.283	1073	107.807.000	100.472	5.255.584.000	5.231.350.000
	1925 Nov	70	1.895.000	27.071	70	1.841.000	26.300	85.191.000	91.000.000
	1925 Nov	29	520.000	17.931	—	—	—	23.545.000	—
	1925 Nov	—	—	—	—	—	—	—	—
Rêde Geral.....	1120 Nov	605	46.430.350	76.744	586	37.873.425	64.630	1.243.283.868	1.236.907.228
Sul e Sueste.....	2130 »	»	37.079.948	61.289	»	36.225.735	61.818	1.280.363.816	1.273.132.963
Minho e Douro.....	1120 »	405	42.227.000	104.264	355	42.252.563	119.021	1.437.123.000	1.385.260.683
Beira Alta.....	2130 »	»	47.267.000	112.708	»	42.252.570	119.021	1.484.390.000	1.427.513.253
Nacional — Vizeu, Mirandella e Bragança.	29 4 »	253	13.809.764	54.584	253	13.526.804	53.465	405.888.566	389.333.335
Guimarães.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Porto à P. e Famalicão	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norte de Espanha....	1120 Nov	3681	3.620.622	984	3681	3.357.732	912	111.683.359	107.805.546
Madrid — Zaragoza — Alicante.....	2130 »	»	3.085.966	845	3650	3.114.008	853	96.855.217	95.164.644
Andaluzes.....	1218 Nov	1083	352.390	325	1083	415.142	383	16.858.013	17.756.968
Madrid Caceres-Portugal e Oeste de Espanha.....	1925 »	»	433.663	400	»	430.852	301	17.291.676	18.187.820
Zafra a Huelva.....	2130 Nov	777	217.315	559	777	232.104	594	7.771.906	7.887.047
—	1925 Nov	180	72.748	404	180	77.370	429	3.334.706	3.014.312
—	26 2 Dez	»	83.999	188	»	80.582	447	3.368.706	3.094.895



## Companhia do caminho de ferro de Benguella

Reuniu num dos ultimos dias de novembro a Assembléa Geral d'esta Companhia, sendo-lhe presente o relatorio correspondente ao terceiro exercicio, abrangendo o anno civil de 1906.

D'elle se vê que até 31 de dezembro de 1906 tinha sido emitido um milhão de acções no valor nominal de 4.500 contos de réis; em outubro de 1907, a emissão foi elevada a 1.750.000 acções, representando o valor de 7.875 contos.

D'estas acções, são propriedade do Estado 175.000, representando o valor de 787.500\$000 réis.

Nos 154 kilometros de via que ficam terminados este anno ha vinte e seis aqueductos, e trinta e oito pontes e viaductos cujo comprimento total é de 840 metros.

O traçado da linha, que é bastante accidentada acompanha em mappas o relatorio; no mappa de perfis vê-se que as altitudes variam de 0 a 909, attingindo a cota maxima em Portella, ao kilometro 96.

Durante o periodo a que se refere o relatorio, adquiriu a Companhia grande quantidade de material, achando-se já na estação do Lobito carris e travessas em quantidade bastante para o assentamento da via até o kilometro 173, sendo mensalmente transportado para o local da obra o resto do material encomendado.

De material circulante tem já quinze locomotivas, sete carruagens para passageiros, cento e cincoenta vagons de 20 toneladas, tendo além d'esta mais trinta e oito carros de varias applicações.

O material circulante adquirido importou na quantia de 448:325\$000 réis.

Nos trinta e seis kilometros abertos provisoriamente á exploração entre Lobito, Catumbella e Benguella desde 1905, o movimento de passageiros e mercadorias que no primeiro anno foi, respectivamente, de 759 e 1.009 toneladas subiu nos primeiros sete mezes do anno corrente a 12.238 e 3.479 toneladas.

A receita d'estes sete mezes montou a 19:269\$000 réis, o que dá para rendimento kilometrico 563\$027 réis.

Se attendermos ao movimento crescente do porto do Lobito que em 1895 foi representado por 1.193:058\$674 réis, e nos primeiros sete mezes d'este anno subiu já a 1.283:391\$546 réis, o futuro d'esta linha está sobejamente garantido, sendo tão auspicioso quanto possa desejar-se.

Os trabalhos de construcção avançam com bastante celeridade, e a sua continuacção está assegurada, não havendo receio de falta de braços. Em agosto d'este anno trabalhavam na linha 6.675 homens. Quanto a material fixo, com o que está encomendado, chega para construir a linha até o kilometro 237.

Os estudos definitivos estão feitos até o kilometro 740, tendo sido já approvedo pelo governo o projecto geral da estação no Lobito, com os annexos indispensaveis para uma methodica e economica exploração de tão importante linha, como esta virá a ser dentro em breve tempo.

## Uma linha ferrea no mar

No proximo anno será aberta á circulaçáo uma nova linha que pela sua construcção, é por certo unica no mundo.

E' o prolongamento da linha Nova-York-Homestead, pertencente á *Florida East Coast Railway*, que transportará os passageiros até Key West, na Florida.

A Nova-York-Homestead sae de Nova-York, segue ao longo da costa oriental da America do Norte e chega ao extremo da peninsula de Florida.

Esta peninsula prolonga-se por um grupo de ilhotas na direcção do sul; em uma d'ellas encontra-se uma cidadesita, Key West, estação de verão muito frequentada pelos millionarios neoyorkenses.

Até agora quem se dirigia a Key West tinha que dei-

xar o comboio em Mianci e fazer o resto da viagem por mar.

Para evitar este incommodo trasbordo, a Companhia imaginou prolongar a sua linha pelos ilhotas, transpondo os braços de mar por grandes pontes.

Os trabalhos começaram em 1904, e é possível que estejam terminados em principios do anno proximo.

A primeira ponte do traçado, com trinta e cinco kilometros, é em terra firme; mas logo que a linha alcança a orla do continente transpõe o primeiro braço de mar sobre uma ponte de tres kilometros de extensão, com arco de sessenta metros de vão. Dirige-se em seguida para Sudoeste passa de ilha em ilha sobre pontes gigantescas, em arcos de oitenta metros de vão e chega a Key West, depois de ter feito um percurso de 210 kilometros, dos quaes 35 em terra firme, 45 sobre pontes, e 130 no terreno dos ilhotas que é todo pantanoso.

Póde pois dizer-se que é uma linha ferrea sobre o mar.

## Tracção electrica

### Lisboa

Foi já aberta á exploração a linha entre o largo da Graça e o principio da estrada da Penha de França, devendo brevemente ser iniciados os trabalhos para o seu prolongamento.

### Italia

Está-se tratando dos estudos para substituir a tracção a vapor pela electrica na linha de Milão, a Verese, sómente no troço de Verese a Porto Ceresio.

### Allemanha

Trata-se de estudar a construcção em Berlim, de uma linha electrica subterranea, que vá a Friederichstrasse e á estação de Stettin, onde ligará com a linha suburbana que vae a Tegel, Oranienburg e Bernau.

## A estação de Lourenço Marques

Attendendo á crise de trabalho que tão profundamente se tem feito sentir nestes ultimos mezes, vão começar os trabalhos de construcção da nova gare do caminho de ferro em Lourenço Marques, procurando assim attenuá-la em parte, proporcionando trabalho a algumas dezenas de operarios.

As fundações serão feitas por administração, mas o resto da obra será posto em arremataçáo.

A nova estação será construida na parte oeste da praça Azevedo, em terreno pertencente aos caminhos de ferro, e será digna pela sua grandeza de cidade tão importante como é hoje aquella.

Visto que os recursos de que o Estado, actualmente póde dispór são bastante limitados, os trabalhos não poderão tomar já um grande incremento.

Para o corrente anno economico, a despesa consignada áquella obra é apenas de 38:400\$030 réis, que sendo bem administrados devem dar ensanchas a que se faça alguma cousa já digna de menção.

No edificio, segundo o projecto, ficarão alojadas as varias repartições do caminho de ferro.

## Accordos dos caminhos de ferro Sul Africanos

Na sessão do conselho legislativo realizado em Bloemfontein, foi concluido o accordo relativo ao regimen das tarifas dos caminhos de ferro de todas as colonias sul-africanas, incluindo Moçambique.



## A' conquista do ar

Para celebrar o cincoentenário da proclamação da Itália Unida como reino, realizar-se-á em Turim no anno de 1911 uma grande exposição internacional.

Nella haverá uma secção que deve chamar as atenções universaes; é a de aeronautica, onde se concentrará tudo quanto de progressivo se tenha descoberto até então naquelle ramo sintetizando todos os aperfeiçoamentos obtidos para a resolução do audaz problema da conquista dos ares.

Haverá dois premios em dinheiro: um para o dirigível mais perfeito, no valor de duzentos e cincoenta mil libras; e outro para o melhor aeroplano, no valor de cem mil libras.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Valle do Vouga.** — Começaram já os estudos para o traçado d'esta linha.

**Pedras Salgadas.** — Até meados do proximo mez de fevereiro devem ser iniciados os trabalhos de construção da linha de Pedras Salgadas a Vidago, na extensão de dezeseite kilometros, esperando-se que fiquem concluidos seis a oito mezes depois de principiados.

**Mossamedes.** — Devem proseguir brevemente os trabalhos de construção d'esta linha para além do kilometro 92, Rio Preto. D'este ponto seguirá ao valle do Xatuma, no kilometro 117, onde será construida uma estação, que ficará sendo o terminus da linha, emquanto não avança além. Até então será aproveitada a actual estrada para o Lubango.

No mez de setembro ultimo a exploração da linha até o kilometro 67 rendeu 1:500\$000 réis, além do transporte de productos do Estado.

**Malange.** — No caminho de ferro de Malange estão em construção as pontes do Litete e do Lombe, a primeira de 15 metros de vão, e a segunda de 30 metros.

**S. Thomé.** — Já foi entregue á commissão tecnica de obras publicas do ultramar o projecto do segundo lance da linha de S. Thomé, a qual deu o seu parecer sobre elle, seguindo agora para o respectivo ministro.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### FRANÇA

Foram abertas este mez á exploração as secções da linha de Bort a Neussargues, da Companhia d'Orleans, compreendidas entre Bort e Riom, e entre Allauche e Neussargues.

A primeira mede a extensão de 22.507 metros, e a segunda 14.463.

### ALLEMANHA

No mez ultimo realizou-se na linha Monaco-Augsburg experiencias de tracção a grande velocidade com uma nova locomotiva que rebocou um comboio de 150 toneladas com a velocidade média de 150 kilometros á hora, podendo esta ser elevada a 154,5.

Para diminuir a resistencia do ar a frente da locomotiva é em pyramide conica.

A administração dos caminhos de ferro do Estado deliberou empregar nos comboios das suas linhas o sistema de iluminação a gaz por incandescencia.

Nas experiencias feitas, observou-se que as camisas, apesar da trepidação e dos balanços das carruagens duraram mais de um mez.

Em Eilenburg procede-se a experiencias para obviar ao inconveniente do fumo das locomotivas que incommoda bastante os passageiros e suja rapidamente as carruagens.

Com o sistema empregado, pôde aproveitar-se o fumo para aquecimento das carruagens.

### ITALIA

A Direcção geral dos caminhos de ferro determinou, visto os

bons resultados obtidos, que em todos os comboios expressos haja carruagens de terceira classe.

### RUSSIA

O ministro das obras publicas pensa em ligar o caminho de ferro transcaspiano com as linhas da India, Beluchistan e Calcutta, por meio de uma nova linha.

Assim as viagens de Londres á India ficarão sendo feitas com a economia de oito dias sobre as feitas pelo Canal do Suez, pois que os dois portos ficam ligados pelas vias de Berlim a Barron.

### JAPÃO

O governo japonéz propõe-se realizar grandes reparos nos seus caminhos de ferro, que se realizarão no praso de cinco annos, a contar de 1908.

Entre estes avultam o estabelecimento de dupla via em 1.350 kilometros, a aquisição de novecentas locomotivas, de 19.000 vagons, de mil carruagens para passageiros, e a reconstrução de trinta estações.

### CANADÁ

A *Canadian Pacific* desde 23 de novembro ultimo que adoptou uma nova tarifa para mercadorias, com preços muito mais baixos do que a anterior.

## Notas varias

**Caminho de ferro de tracção humana.** — Entre Kilingeni e Mombassa, India Inglesa, existe uma linha ferrea, talvez unica no genero.

Sobre os carris circulam uns carros a que na região chamam *troleys*, e que são uma especie de vagonetes, comportando cada um d'elles seis passageiros.

Em vez de serem rebocados, são empurrados, e as locomotivas que lhe imprimem movimento são dois pretos.

A velocidade não é grande, mas em compensação não descarrillam.

**Os accidentes ferroviarios.** — A estatistica referente aos mezes de abril, maio e junho de 1908 dos accidentes ferroviarios em Inglaterra, diz-nos que o numero de victimas foi 2.050, das quaes morreram 250, sendo as 1.800 restantes apenas feridas mais ou menos gravemente.

## Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho d'Administração apresentado á assembleia geral em 11 de novembro de 1907.

(Continuação do n.º 479)

### Mercadorias

	Em grande velocidade	Em pequena velocidade
De 1905-1906 ..	304 toneladas	23.054 toneladas
De 1906-1907 ..	339 "	25.357 "
Diferença: mais ..	35 "	2.303 "

Houve, pois, em mercadorias um augmento de 2.338 toneladas no peso, o que dá a percentagem de 10,01 %; no rendimento houve tambem um augmento de 13.000\$000 réis, numeros redondos, o que corresponde a uma percentagem de 5,58 %.

Senhores accionistas:

Conforme o determinado no nosso estatuto, vimos apresentar á vossa apreciação as contas do exercicio findo 1906-1907.

Apesar das difficuldades geraes que cada vez mais se avolumam e das difficuldades especiaes com que luta a provincia de Angola, ás quaes nem ao menos se pensa em dar remedio, a exploração da nossa linha continua a fazer-se com a maxima regularidade e sempre dentro das precisas disposições do contrato de concessão.

O rendimento geral, tendo sido no exercicio anterior de réis 300:313\$870, foi este anno de 316:768\$850 réis, havendo, portanto, um augmento de 16:254\$980 réis. Se juntarmos a isto a importancia na redução das tarifas do café, que neste anno foi de réis 22.062\$256, aquelle rendimento terá sido de 339:831\$106 réis.



Os *Gastos de Exploração*, que no exercício anterior importaram em 376:070\$400 réis, desceram para 346:315\$948 réis, o que representa uma diminuição de 29:754\$452 réis. Vemos, portanto, que faltam apenas 6:484\$842 réis para se estabelecer o equilíbrio.

Se a média do aumento de tarifas, que foi apenas de 42,26 % ou 94:413\$440 réis, fosse de 75 %, segundo a disposição do respectivo contrato, ou 166:994\$556 réis, já esse equilíbrio ha muito se tinha estabelecido, havendo este anno uma differença a favor entre a receita e despesa de 66:393\$274 réis.

Ainda assim não deixa de ser animador o resultado obtido, esperando nós que haja uma razoavel melhoria com a exploração da linha de Ambaca para deante.

Da conta de *Lucros e Perdas*, detalhada em annexo, vereis que passamos para a conta de *Lucros Suspensos* a importancia de réis 85:040\$336.

A conta de *Reclamações*, a que adeante nos referimos mais detalhadamente e que passou a denominar-se *Thesouro Conta de Reclamações*, apresenta um augmento importante sobre o saldo do anno anterior, encontrando-se o detalhe d'esta conta no annexo B.

Continua a nossa Companhia, por enquanto, e apesar das difficuldades originadas no incidente que adeante relatamos, a não dever nada a ninguém, a não ser ao Estado, divida a apurar pela arbitragem, a que adeante tambem nos referimos, e que até agora ainda não se estabeleceu, apesar dos esforços feitos para isso.

No entanto, e apesar de ser de todo o ponto injusto que a Companhia, antes de se liquidarem contas, continue a amortizar a sua divida, sem que na divida do Estado a Companhia haja uma diminuição correspondente, teve aquella, como vereis das contas, uma diminuição no exercício lido de 280:061\$957 réis, o que mais uma vez vem provar irrefutavelmente que a Companhia não só não recebe do Estado a subvenção que pelo contrato de concessão lhe é devida, mas ainda amortiza o seu debito com uma quantia importante.

A propria subvenção já reduzida que o Estado lhe paga podia ainda ser consideravelmente diminuida e até, dentro em pouco, annullada, se os governos, olhando um pouco pelos nossos importantissimos interesses colonias, se resolvessem a, d'acordo com a Companhia, tratar a valer d'esses interesses.

Pela forma, porém, porque, infelizmente correm os negocios do paiz e pela absoluta indifferença pelos das nossas colonias, a Companhia é absolutamente impotente para por si só conseguir esse desideratum, não sendo já pequeno esforço da sua parte o defender-se das consequências d'essa indifferença, dos repetidos ataques que lhe são feitos e de todas as difficuldades que se lhe levantam, como se a grande vantagem para o paiz e para a provincia fosse precisamente o facto do seu aniquilamento.

### Incidente

Não estão liquidados ainda os funestos resultados do rompimento violento do contrato de 1894, rompimento que tantos embaraços trouxe para a vida economica da Companhia, já um incidente analogo se produz, que, a prolongar-se, nos acarretará tambem graves inconvenientes.

Este incidente é baseado no rompimento do pactuado sobre a execução do contrato de 20 de outubro de 1894, que a Companhia quasi foi imposto, collocando-a entre a espada e a parede, e que, sendo feito *para prover de remedio a sua situação critica e melindrosa*, no fundo foi exactamente o contrario, aproveitando-se a occasião, não de beneficiar a Companhia, que tão importantes serviços prestou á provincia de Angola, mas simplesmente de beneficiar-se o Estado, por uma forma que todos condemnam.

Foi esse pacto respeitado e cumprido por todos os governos que se succederam desde então e nunca houve, durante doze annos, duvida alguma sobre isso, tendo desaparecido por este lado para a Companhia as difficuldades em que a punha a redução na subvenção.

Sóbe, porém, ao poder o governo actual e logo se recusa a cumprir o que durante largos annos tinha sido mantido por todos os governos seus antecessores, de alguns dos quaes fez parte o actual presidente do conselho de ministros.

Em virtude d'isso, dirigimos ao governo o seguinte officio que ficou sem resposta:

Ill.<sup>mo</sup> e Ex.<sup>mo</sup> Sr.:

Em resposta ao officio de V. Ex.<sup>a</sup> n.º 463 de 19 do corrente, no qual V. Ex.<sup>a</sup> dá ao contrato de 20 de outubro de 1894 uma interpretação differente da que lhe tem sido sempre dada, e com a qual esta Companhia não pôde de forma alguma concordar, bem como com a maneira por que é feito o calculo nella contido, vem a Companhia apresentar a V. Ex.<sup>a</sup> as seguintes considerações:

1.<sup>a</sup> Que a garantia que o Estado se obrigou a pagar á Companhia em virtude do contrato fundamental de 25 de setembro de 1885 é de 364 kilometros a 2:399\$940 réis por kilometro e por anno, e não de  $364 \times 2:099$940$ , como indica o calculo do Ministerio da Fazenda, visto que não houve até o presente disposição alguma legal que diminuísse aquella garantia.

2.<sup>a</sup> Que nestas condições e tendo a Companhia recebido do Es-

tado as seguintes importancias no 2.º semestre de 1906 conforme c/ do Ministerio da Fazenda:

Abono do 2.º trimestre . . . . .	22:000\$000
Coupon . . . . .	219:533\$810
Banco de Portugal . . . . .	28:000\$000
Total . . . . .	269:533\$810
(Calculo pelo 2.º semestre de 1905)	
Subvenção do 2.º semestre de 1906 . . . . .	321:900\$000
Saldo a favor . . . . .	62:366\$190

3.<sup>a</sup> Que enquanto o contrato de 1894 (20 de outubro) teve a interpretação que desde então todos os governos lhe tem dado, recebendo a Companhia trimestralmente os abonos necessarios para satisfação dos seus compromissos, abonos que correspondiam aproximadamente em um anno, ao que o governo retirava da subvenção pelos contractos de 20 de outubro de 1894 e 13 de abril de 1897, com o Banco de Portugal, esta Companhia não reclamava contra o facto de ser retirada essa importancia, porque a sua existencia economica não era ferida.

4.<sup>a</sup> Que effectivamente em virtude d'esses contratos (20 de outubro de 1894 e 13 de abril de 1897) a Companhia concordou em que o Estado cobre do total da subvenção que é obrigada a pagar-lhe, a importancia correspondente a juro e amortização indicadas nos ditos contratos, mas que, reclamando a Companhia do Estado quantia superior á que lhe debita o mesmo Estado, reclamação que tem de ser julgada por arbitragem, entende a Companhia ser fora do razoavel estar a amortizar tal supposta ou eventual divida, sem se saber qual será a decisão do tribunal arbitral sobre o assunto.

5.<sup>a</sup> Que tendo sido allegada na camara dos Dignos Pares a inconveniencia d'essa arbitragem, inconveniencia que decerto não pode deixar de ser temporaria, não era intenção d'esta Companhia crear difficuldades, requerendo-a ás instancias competentes como é do seu direito, esperando que os governos a julgassem opportuna. Mas desde que o governo levanta difficuldades á Companhia negando-lhe os abonos a que tem direito, porque lhe pertencem, e com os quaes todos os governos tem concordado, abonos de que não pôde prescindir, sem risco de quebra dos seus compromissos, vê-se-ha forçada, bem contra sua vontade, a requerer a arbitragem ás estancias legaes com suspensão immediata do disposto nos citados contratos de 20 de outubro de 1894 e 13 de abril de 1897, na parte em que se referem a amortização e juro, attendendo a que não é justo que a Companhia seja forçada a amortizar uma divida em litigio, sem que o Estado em virtude da sua divida á Companhia compense essa amortização, o que equivaleria no fim d'um certo praso, ao pagamento integral por parte da Companhia, sem que chegassem a ser reguladas as contas que constituem a sua reclamação.

6.<sup>a</sup> Que por tal forma e sendo determinada essa suspensão, como é de justiça, a Companhia receberá do Estado, até a occasião em que as contas sejam liquidadas, a subvenção por inteiro conforme o disposto no contrato de 25 de setembro de 1885, devendo então o calculo ser feito como está indicado na consideração 2.<sup>a</sup> d'este officio.

7.<sup>a</sup> Como justificação do exposto a Companhia chama a attenção de V. Ex.<sup>a</sup> para o seu relatorio referente ao anno economico lido, no qual se mostra claramente, que a Companhia longe de receber adiantamentos além da verba a que tem direito, está amortizando a divida em litigio, apesar dos abonos trimestraes que lhe tem sido sempre feitos.

8.<sup>a</sup> Finalmente, que não tendo o governo feito opposição contra a divida do Estado á Companhia, claramente indicada quer nos seus relatorios quer nos balancetes mensaes, que sempre regularmente são enviados ao governo, resolve a Companhia, a fim de regularizar um pouco a situação, abrir nos seus livros uma conta ao Estado pela importancia que figura na conta pouco definida de *Reclamações*, para sobre ella formular o seu requerimento de arbitragem, se o governo, mantendo a decisão indicada no officio de V. Ex.<sup>a</sup>, julgar ser melhor tal solução.

Deus Guarde a V. Ex.<sup>a</sup>—Porto 27 de fevereiro de 1907.

Ill.<sup>mo</sup> e Ex.<sup>mo</sup> Sr. Engenheiro Ernesto Navarro. Dignissimo director interino dos Caminhos de ferro Ultramarinos.

Pela Companhia Real dos Caminhos de ferro Através d'Africa, O presidente do conselho de administração — Joaquim Domingos Ferreira Cardoso.

E' evidente que, se o governo continuar a manter a sua resolução, teremos decerto, em um dado momento, de entregar a administração aos *Trustees*, que não reconhecem a validade do contrato de 1894 ou qualquer outro, para que não foram ouvidos, e que, no cumprimento dos seus deveres, defendendo os interesses que lhe estão commettidos, não podem deixar de exigir o inteiro cumprimento do contrato de concessão de 25 de setembro de 1885, sobre o qual foi estabelecido o de curadoria.

(Continua)



## Avisos de serviço

### Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

#### Paragem em Olhão

Desde 15 do corrente mez de dezembro, os comboios tramways n.º 211, 212, 215, 216, 601, 602, 605 e 606 terão uma paragem na rua de S. Bartholomeu, em Olhão, situada ao kilometro 349,46 da linha do Sul, entre a paragem de Meia Legua e a estação de Olhão, para tomar e deixar passageiros.

As cobranças effectuar-se-hão como se o passageiro seguisse para a estação ou paragem immediata no sentido da marcha do comboio.

#### Estação de Outeiro

Previne-se o publico que, por ordem superior, a partir de 1 de janeiro de 1908, a estação de Outeiro, situada ao kilometro 170,6, da linha do Sul, passa a denominar-se Santa Victoria.

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Interrupções nas linhas portuguezas e espanholas

Previne-se o publico de que se acha restabelecido todo o serviço na linha portugueza de Mirandella a Bragança, e bem assim nas linhas espanholas de Saragoça a Barcelona (Rêde Catalã), e de Valencia a Tarragona.

#### Supressão da carruagem directa entre Lisboa-Rocio e Mangualde

Desde 1 de janeiro de 1908 é supprimida da composição do comboio-omnibus n.º 15, que parte de Lisboa-Rocio ás 9,30 da noute, e do comboio n.º 4, que chega a Lisboa-Rocio ás 11,58 da noute, a carruagem de 1.ª e 2.ª classes para o transporte directo de passageiros entre Lisboa e Mangualde.

Fica pelo presente annullado o aviso ao publico B 1530 de 28 de dezembro de 1906.

### Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

#### Retorno de taras

Desde o dia 1 de dezembro proximo, é concedido o retorno gratuito das taras vazias, com excepção das despesas accessorias, registo e sello, ás remessas de vinho que se effectuem de qualquer estação d'esta linha.

O retorno far-se-ha em pequena velocidade, contra a apresentação da carta de porte e do vale de regresso, que o expedidor deve exigir na estação em que effectue o despacho da remessa em cheio.

Esta concessão caduca no praso de 60 dias da data do despacho da primitiva remessa.

## Arrematações

### Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

#### Cobertura metallica de parte da gare da estação central do Porto

No dia 21 de dezembro, 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 metallica de parte da gare da estação central do Porto.

O deposito provisorio, 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 vespera do dia em que o concurso tiver lugar, para ser admittido como licitante, será de 880\$000 réis, e o definitivo, que terá de ser feito na mesma thesouraria onde o houver sido o provisorio, será de 5 por cento do preço da adjudicação.

As propostas deverão ser apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo tambem ser enviadas directamente em carta fechada a esta Direcção até as onze horas da manhã do dia fixado para o concurso, ou ainda á Direcção do Sul e Sueste até as onze horas da manhã da vespera 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 da 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, 22.

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Venda d'agua, café, refrescos, fructas e doces nas estações, durante o anno de 1908

Até o dia 20 de dezembro corrente, pela 1 hora da tarde, esta Companhia receberá propostas em carta fechada, dirigida á Direcção Geral, em Lisboa, estação de Santa Apolonia, para a venda de agua, café, refrescos, fructas e doces nas estações e apeadeiros abaixo indicados:

Chellas, Braço de Prata, Oliveira, Sacavem, Povoia, Alverca, Alhandra, Villa Franca, Carregado, Azambuja, Reguengo, Morgado, Muge, Marinhaes, Agolada, Coruche, Quinta Grande, S. Torquato, Lavre, Canha, Vidigal, Sant'Anna, Valle de Santarem, Valle de Figueira, Matto Miranda, Torres Novas, Lamarosa, Payalvo, Chão de Maçãs, Caxarias, Albergaria, Vermoil, Pombal, Soure, Villa Nova d'Anjos, Formoselha, Pereira, Taveiro, Coimbra B, Coimbra, Souzellas, Mealhada, Mogofores, Oliveira do Bairro, Cacia, Quintans, Estarreja, Avanca, Ovar, Esmoriz, Espinho, Granja, Valladares, General Torres, Gaia, Barquinha, Tancos, Praia, Tramagal, Abrantes, Bemposta, Ponte de Sôr, Changa Crato, Assumar, Santa Eulalia, Cunheira, Peso, Castello de Vide, Marvão, Campolide, Sete-Rios, S. Domingos, Cruz da Pedra, Bemfica, Buraca, Porcalhota, Queluz, Barcarena, Cacem, Mercês, Cintra, Sabugo, Pedra Furada, Mafra, Malveira, Pero Negro, Dois Portos, Rona, Ramalhal, Outeiro, Bombarral, S. Mamede, Obidos, Bouro, S. Martinho, Cella, Vallado, Martingança, Marinha Grande, Monte Real, Monte Redondo, Guia, Lourical, Telhada, Verride, Lares, Santo Aleixo, Alcantara T, Alcantara M, Junqueira, Belem, Bom Successo, Pedrouços, Algés, Dafundo, Cruz Quebrada, Caxias, Pago d'Arcos, Santo Amaro, Oeiras, Carcavellos, Parede, Cae Agua, S. João do Estoril, Estoril, Monte Estoril, Cascaes, Alferrarede, Mouriscas, Alvega, Belfer, Barca d'Amieira, Fratel, Rodam, Sarnadas, Alcains, Lardosa, Castello Novo, Alpedrinha, Valle de Prazeres, Penamacor, Alcaide, Fundão, Alcaria, Tortozendo, Covilhã, Caria, Belmonte, Benespera, Sabugal, Carvalhosas, Ceira, Tremoa, Almalaguez, Miranda do Corvo, Padrão e Louzã.

São prevenidos os proponentes de que:

1.º No involucro das propostas além do endereço deverá indicar-se o seguinte: Proposta para a venda d'agua;

2.º As propostas deverão estipular claramente o preço fixo offerecido para todo o anno, desde 1 de janeiro até 31 de dezembro de 1908, considerando-se nullas e de nenhum effeito as que se apresentarem fora d'estas condições;

3.º As demais condições estão patentes na Secretaria da Direcção Geral em Lisboa, e nas estações acima indicadas.

#### Vidros para caixilhos de carruagens

Do dia 23 de dezembro 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 vidros para caixilhos de carruagens.

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

O deposito 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 oleo de linhaça

No dia 30 de dezembro, 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 14 toneladas d'oleo de linhaça crú.

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

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



# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

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

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

**HAMBURGO** Sautler & C.<sup>a</sup> — Comissões, transportes marítimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Espanha.

**LISBOA** Braganza-Hotel. — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.<sup>er</sup> ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

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

**MAFRA** Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accomodações desde 1\$000 reis por dia a 1\$500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

**PORTO** Hotel Continental. — Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.<sup>a</sup> 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 — Completamente reformado, mesa e vinhos de primeira ordem. Unico defronte da Estação Central de S. Bento, proximo á praça de D. Pedro. Preço razoavel — Propr., Serafim Pereira.

**SEIUBAL** Grande Hotel Esperança. — Avenida Todil, 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** Viuva de Justo M. Estellez. — Agente internacional de aduanas e transportes.

## Aos srs. subscriptores dos telephones MEMOTELEFONIO

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

Especialidade d'esta Redacção

**PREÇO 500 REIS**

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

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

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta Redacção.



# MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL

PREÇO 1\$200 RÉIS

PARA OS ASSIGNANTES DA GAZETA 1\$000 RÉIS

Rua Nova da Trindade, 48, 1.º — LISBOA

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

## COMPANHIA REAL

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

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

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
5-30 m.	6-5 m.	5-20 m.
7-0 m.	7-25 m.	7-55 m.
7-40 m.	8-15 m.	8-45 m.
10-10 m.	10-38 m.	8-59 m.
11-30 m.	11-58 m.	10-50 m.
1-0 t.	1-28 t.	12-10 t.
2-30 t.	2-58 t.	1-40 t.
4-52 t.	5-20 t.	3-40 t.
5-24 t.	5-56 t.	5-34 t.
7-0 t.	7-28 t.	7-40 t.
8-30 n.	8-53 n.	9-40 n.
10-0 n.	10-28 n.	10-40 n.
12-30 n.	1-5 n.	—

Mais os de Cascaes, excepto os a.

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
6-15 m.	7-15 m.	6-0 m.
8-10 m.	9-3 m.	8-5 m.
9-10 m.	9-36 m.	8-56 m.
9-45 m.	10-30 m.	9-15 m.
10-40 m.	11-16 m.	9-56 m.
10-45 m.	11-52 m.	10-50 m.
12-15 t.	1-22 t.	11-26 m.
1-40 t.	2-16 t.	12-45 t.
1-45 t.	2-52 t.	1-50 t.
3-10 t.	3-46 t.	2-26 t.
3-15 t.	4-15 t.	3-15 t.
4-10 t.	5-16 t.	4-36 t.
4-47 t.	5-37 t.	5-15 t.
5-20 t.	6-10 t.	5-26 t.
6-10 t.	6-46 t.	6-15 t.
6-15 t.	7-22 t.	6-56 t.
7-40 t.	8-16 n.	7-5 t.
7-45 n.	8-52 n.	8-0 t.
9-15 n.	10-22 n.	9-30 n.
10-10 n.	11-16 n.	9-56 n.
10-45 n.	11-52 n.	10-50 n.
12-25 n.	1-15 n.	11-26 n.
—	—	12-2 n.
—	—	12-58 n.
—	—	1-32 n.

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
9-10 m.	9-41 m.	11-3 m.
11-10 m.	11-41 m.	1-16 t.
1-10 t.	1-41 t.	3-47 t.
2-10 t.	2-40 t.	4-30 t.
4-18 t.	5-19 t.	6-7 t.
6-38 t.	—	—

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
6-35 m.	7-39 m.	5-2 m.
8-0 m.	9-5 m.	6-44 m.
10-10 m.	11-13 m.	7-50 m.
10-42 m.	11-22 m.	8-44 m.
12-10 t.	1-14 t.	9-36 m.
3-15 t.	4-21 t.	11-41 m.
5-12 t.	6-8 t.	1-37 t.
6-26 t.	7-29 t.	3-45 t.
7-55 t.	8-58 n.	4-41 t.
9-10 n.	10-13 n.	6-25 t.
10-19 n.	11-25 n.	8-0 n.
11-40 n.	12-13 n.	9-32 n.
12-23 n.	1-26 n.	11-4 n.

Lisboa-Rocio	Sacavem	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
7-0 m.	7-44 m.	9-23 m.
8-10 m.	8-54 m.	10-39 m.
9-51 m.	10-35 m.	11-51 m.
10-51 m.	11-34 m.	2-20 t.
1-20 t.	2-4 t.	3-25 t.
3-25 t.	4-8 t.	4-41 t.
4-41 t.	5-24 t.	5-34 t.
5-11 t.	6-25 t.	7-4 t.
6-41 t.	7-24 t.	7-57 t.
8-27 n.	9-11 n.	9-34 n.
9-51 n.	10-35 n.	11-39 n.

Lisboa-Rocio	Povoa	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
11-51 m.	12-42 m.	7-36 m.
11-0 n.	11-58 n.	1-7 t.
—	—	2-5 t.

Lisboa-Rocio V. Franca	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada
4-28 t.	5-37 t.
p 4-35 t.	c 5-37 t.
p 6-5 t.	c 7-26 t.
12-30 n.	1-53 n.

Lisboa-Rocio	Setil	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
6-59 m.	8-25 m.	c 7-14 m.
—	—	p 9-8 m.
—	—	7-14 m.
—	—	9-22 m.

Setil	Vendas Novas	Setil
Partida	Chegada	Partida
4-55 m.	8-22 m.	4-15 m.
8-39 m.	10-31 m.	12-0 t.
3-50 t.	7-5 t.	8-10 n.
—	—	9-58 n.

Santarem-Setil	Entroncam.	Lisboa-R.
Partida	Chegada	Partida
6-23 m.	6-54 m.	10-0 m.
—	—	12-36 t.

Lisboa-Rocio	Porto	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
8-35 m.	7-16 t.	6-35 m.
a 9-45 m.	3-19 t.	a 8-49 m.
1-5 t.	12-6 n.	2-45 t.
a 5-30 t.	11-16 n.	a 5-0 t.
9-30 n.	7-47 m.	8-41 n.

Figueira	Porto	Figueira
Partida	Chegada	Partida
7-25 m.	1-51 t.	9-47 m.
—	—	3-44 t.

Aveiro	Porto	Aveiro
Partida	Chegada	Partida
3-54 m.	6-32 m.	9-47 m.
11-1 m.	1-51 t.	q 5-50 t.
—	—	8-17 n.

Ovar	Porto	Ovar
Partida	Chegada	Partida
7-20 m.	9-4 m.	5-20 m.
10-10 m.	11-54 m.	6-59 m.
5-35 t.	7-17 t.	3-40 t.

Espinho	Porto	Espinho
Partida	Chegada	Partida
7-0 m.	7-59 m.	7-35 m.
a 8-54 m.	9-33 m.	8-10 m.
9-35 m.	10-37 m.	12-16 t.
4-5 t.	q 4-57 t.	q 1-0 t.
9-5 n.	10-7 n.	7-47 t.
—	—	12-0 n.

Coimbra	Louza	Coimbra
Partida	Chegada	Partida
5-0 m.	6-29 m.	7-15 m.
4-0 t.	5-49 t.	5-40 t.
—	—	8-43 m.

Coimbra	Figueira	Coimbra
Partida	Chegada	Partida
6-47 m.	8-29 m.	6-0 m.
3-50 t.	5-25 t.	7-25 m.
—	—	9-20 m.
—	—	11-20 m.
—	—	12-55 t.
—	—	10-55 n.
—	—	12-38 n.

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

Lisboa-R.	Valencia	Alcantara	Lisboa R
Partida	Chegada	Partida	Chegada
10-25 m.	6-30 t.	6-0 m.	11-46 m.
a 7-25 t.	12-50 t.	7-20 m.	2-40 t.
8-10 n.	7-6 m.	7-20 m.	5-7 t.
—	—	6-35 t.	6-25 m.

Lisboa-Rocio	Guarda	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
10-15 m.	2-33 n.	4-35 m.
8-10 n.	9-33 m.	4-10 t.
9-30 n.	9-33 m.	—

Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R
Partida	Chegada	Partida
7-10 m.	2-26 t.	3-55 m.
8-50 m.	6-16 t.	4-44 t.
7-32 t.	6-15 m.	7-40 t.

Alfarellos	Figueira	Alfarellos
Partida	Chegada	Partida
3-30 m.	5-1 m.	10-40 m.
11-38 m.	12-12 t.	8-0 n.
6-52 t.	7-40 t.	2-45 n.
8-50 n.	9-27 n.	—

Amieira	Figueira	Amieira
Partida	Chegada	Partida
6-24 m.	6-45 m.	3-55 m.
2-5 t.	2-26 t.	1-25 t.
5-55 t.	6-16 t.	4-44 t.
8-20 n.	8-41 n.	5-30 t.
—	—	5-51 t.
—	—	8-1 n.

## BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira
Partida	Chegada	Partida
1-50 m.	9-25 m.	5-15 m.
2-15 t.	4-0 t.	9-53 m.
7-5 t.	8-55 n.	4-25 t.

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

Pampilhosa	V. Formoso	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
5-10 m.	1-45 t.	9-25 m.
9-50 m.	4-0 t.	1-50 t.
a 1-35 t.	7-21 t.	4-45 t.

## SUL E SUESTE

Lisboa	Barreiro	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	6-25 m.	5-55 m.
8-0 m.	8-35 m.	8-0 m.
9-15 m.	9-50 m.	9-15 m.
10-50 m.	11-25 m.	11-5 m.
12-55 t.	1-30 t.	12-25 t.
2-50 t.	3-25 t.	2-50 t.
4-20 t.	4-55 t.	4-3 t.
5-20 t.	5-55 t.	7-30 t.
c 8-31 n.	9-10 n.	9-42 n.
f 12-30 n.	1-5 n.	—

Lisboa	Setubal	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	9-33 m.	4-44 m.
10-50 m.	12-31 t.	8-5 m.
2-50 t.	4-26 t.	10-45 m.
4-20 t.	5-58 t.	3-0 t.
5-20 t.	7-8 t.	6-25 t.
—	—	8-25 n.

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

Lisboa	Evora	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	10-40 m.	—

Casa Branca	Evora	Casa Branca
Partida	Chegada	Partida
6-49 t.	7-24 t.	7-50 t.
—	—	8-35 n.

Lisboa	Arrayolos	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	1-48 t.	7-30 m.
5-20 t.	10-45 n.	4-45 t.
—	—	10-20 n.

Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	3-25 t.	5-55 m.
5-20 t.	11-55 n.	11-35 n.
—	—	1-0 t.

Lisboa	Moura	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	3-55 t.	5-20 m.
5-20 t.	2-55 n.	8-30 n.
—	—	6-30 m.

Lisboa	Villa Real	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-30 m.	4-0 n.	4-39 m.
8-0 m.	1-0 n.	4-45 t.
5-20 t.	7-0 m.	—

Lisboa	Portimão	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	9-44 n.	7-50 m.
8-0 m.	9-44 n.	6-40 t.
5-20 t.	5-4 m.	—

Portimão	Tunes	Portimão
Partida	Chegada	Partida
10-30 m.	11-40 m.	9-30 m.
—	—	10-57 m.

Portimão	Villa Real	Portimão
Partida	Chegada	Partida
6-25 m.	12-16 t.	2-0 t.
—	—	7-32 t.

Faro	Olhão	Faro
Partida	Chegada	Partida
11-30 m.	11-50 m.	12-0 t.
2-30 t.	2-55 t.	3-0 t.
—	—	3-20 t.

Faro	Villa Real	Faro
Partida	Chegada	Partida
4-33 t.	7-6 t.	8-0 m.
—	—	10-30 m.

## MINHO E DOURO

Porto	Famalicão	Porto
Partida	Chegada	Partida
2-20 t.	3-47 t.	4-58 m.
q 5-40 t.	n 6-59 t.	n 4-3 t.
9-25 n.	10-51 n.	7-26 t.

Porto	Braga	Porto
Partida	Chegada	Partida
4-45 m.	7-26 m.	6-2 m.
8-3 m.	10-34 m.	8-1 m.
9-33 m.	12-9 t.	11-0 m.
12-10 t.	1-59 t.	11-0 m.
4-10 t.	6-6 t.	4-47 t.
5-40 t.	8-51 n.	7-27 t.

Nine	Braga	Nine
Partida	Chegada	Partida
8-33 m.	9-2 m.	9-20 m.
11-38 m.	12-9 t.	12-50 t.
—	—	1-49 t.

Porto	Vianna	Porto
Partida	Chegada	Partida
c 4-45 m.	8-36 m.	c 7-8 m.
4-10 t.	6-40 t.	6-20 t.
—	—	10-27 n.

Porto	Valença	Porto
8- 3 m.	12-51 t.	2-52 m.
a 12-10 t.	3-32 t.	a 2-20 m.
5-40 t.	11-34 n.	2- 0 t.
Vianna	Malhada	M.





# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 30 de Dezembro sairá o paquete **Nile** para

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

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

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

## Vapores a sair do porto de Lisboa



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



**Africa Oriental** (via Suez), vapor allemão **Adolf Woermann**. Sairá a 23 de dezembro. Agentes E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Africa Oriental** (via Cabo), vapor portuguez **Africa**. Sairá a 1 de janeiro. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1.<sup>o</sup>



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Halle**. Sairá a 17 de dezembro.

Agentes, Pereira & Lane, Rua da Prata, 51, 2.<sup>o</sup>



**Bordeos**, vap. francez **Magellan**. Sairá a 25 de dezembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Cadiz**, Cartagena, Valencia, Barcelona e Filipinas. vap. espanhol **Isla de Panay**. Sairá a 26 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Cadiz**, Havana, Tampico, Vera-Cruz, vapor allemão **Dania**. Sairá a 28 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Cherburgo**, Southampton e Londres, vapor inglez **Avon**. Sairá a 18 de dezembro. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua d'El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Sinai**. Sairá a 20 de dezembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Atlantique**. Sairá a 23 de dezembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Havre** e Hamburgo, vap. allemão **Rio Negro**. Sairá a 22 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Iquitos**, vapor inglez **Javary**. Sairá a 31 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool**, vapor inglez **Douro**. Sairá a 16 de dezembro. Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Londres**, vapor inglez **Peninsula**. Sairá a 18 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Nile**. Sairá a 30 de dezembro.

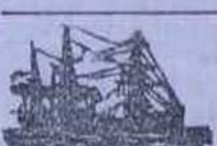
Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua de El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, Pará, Maranhão, Ceará e Parnahyba, vap. allemão **Rio Pardo**. Sairá a 22 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



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



**Montevideo** e Buenos Aires, vapor allemão **Cap Ortegall**. Sairá a 22 de dezembro.

Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



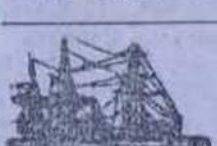
**Pará** e Manaus, vapor inglez **Horatio**. Sairá a 17 de dezembro.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Dacia**. Sairá a 28 de dezembro.

Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Southampton**, Bolonha e Hamburgo, vapor allemão **Cap Vilano**. Sairá a 19 de dezembro.

Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Southampton**, Bolonha e Hamburgo, vapor allemão **Cap Arco-na**. Sairá a 19 de dezembro.

Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orta**. Sairá a 25 de dezembro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Teneriffe**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Cap Verde**. Sairá a 18 de dezembro.

Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Vigo**, La Pallice e Lioerpool, vapor inglez **Oronsa**. Espera-se a 25 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Vigo** e Liverpool, vapor inglez **Jerome**. Sairá a 20 de dezembro.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



**Vigo** e Liverpool, vapor inglez **Anselm**. Sairá a 29 de dezembro.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



# Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

## AVISO AO PUBLICO

### TARIFA ESPECIAL N.º 2—Pequena Velocidade

TRANSPORTE DE

CAL EM PEDRA OU EM PÓ

em SACCOS ou a GRANEL

E

PEDRA PARA CAL

sem responsabilidade

A partir de 15 de Dezembro de 1907, as operações de carga e descarga das mercadorias por wagons completos, a que se refere esta tarifa, serão feitas nos seguintes prazos maximos gratuitos:

a) De 1 d'Abril até 30 de Setembro, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatario até ás 11 horas da manhã o mais tardar: — até ás 6 horas da tarde do mesmo dia; e, sendo o dito wagon posto á disposição depois das 11 horas da manhã: — até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

b) De 1 d'Outubro até 31 de Março, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatario até ás 9 horas da manhã o mais tardar: — até ás 5 horas da tarde do mesmo dia; e, sendo o referido wagon posto á disposição depois das 9 horas da manhã: — até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

Começando estes prazos a correr n'um domingo ou dia santo de guarda, terminarão uniformemente no dia seguinte ao meio dia, seja esse dia ou não santificado.

Terminados os prazos acima mencionados, cobrar-se-hão:

Por wagon e 24 horas ou fracção de 24 horas de demora.....	1\$000 reis
» » e periodo indivisivel de 24 horas de demora, passadas as primeiras 24 horas .....	2\$000 »

A Companhia reserva-se o direito de mandar proceder, quando lhe convier, á descarga dos wagons na estação de destino, cobrando, além dos direitos de estacionamento que procederem, os de armazenagem constantes da tarifa de despesas accessorias em vigor.

Salvo renuncia expressa do expedidor, por elle escripta na nota d'expedição, a Companhia avisará os consignatarios da chegada d'estas remessas á estação de destino, cobrando por este aviso 20 reis.

A Companhia comtudo não responde pela entrega dos avisos de chegada que expedir pelo correio ou pelo telegrapho, nem pelas consequencias de qualquer erro ou omissão nos nomes ou moradas dos destinatarios, quando estes erros ou omissões não sejam de sua responsabilidade.

Em tudo mais continuam vigorando as disposições da tarifa especial n.º 2 de 5 de Dezembro de 1904, exceptuando as condições 5.ª e 6.ª, que ficam annulladas.

Lisboa, 30 de Novembro de 1907.

O Administrador Delegado da Companhia

Luiz Ferreira da Silva Vianna.



# A VISO AO PUBLICO

## TARIFA ESPECIAL N.º 3 — Pequena Velocidade

PARA O TRANSPORTE DE

## Madeiras de todas as qualidades em bruto ou Serradas e Lenhas

A partir de 15 de Dezembro de 1907, as operações de carga e descarga das mercadorias por wagons completos, a que se refere esta tarifa, serão feitas nos seguintes prazos maximos gratuitos:

a) De 1 d'Abril até 30 de Setembro, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatario até ás 11 horas da manhã o mais tardar: — até ás 6 horas da tarde do mesmo dia; e, sendo o dito wagon posto á disposição depois das 11 horas da manhã: — até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

b) De 1 d'Outubro até 31 de Março, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatario até ás 9 horas da manhã o mais tardar: — até ás 5 horas da tarde do mesmo dia; e, sendo o referido wagon posto á disposição depois das 9 horas da manhã: — até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

Começando estes prazos a correr n'um domingo ou dia santo de guarda, terminarão uniformemente no dia seguinte ao meio dia, seja esse dia ou não santificado.

Terminados os prazos acima mencionados, cobrar-se-hão:

Por wagon e 24 horas ou fracção de 24 horas de demora.....	1\$000 reis
> > e periodo indivisivel de 24 horas de demora, passadas as primeiras 24 horas .....	2\$000 >

A Companhia reserva-se o direito de mandar proceder, quando lhe convier, á descarga dos wagons na estação de destino, cobrando, além dos direitos de estacionamento que procederem, os de armazenagem constantes da tarifa de despesas accessorias em vigor.

Salvo renuncia expressa do expedidor, por elle escripta na nota d'expedição, a Companhia avisará os consignatarios da chegada d'estas remessas á estação de destino, cobrando por este aviso 20 reis.

A Companhia comtudo não responde pela entrega dos avisos de chegada que expedir pelo correio ou pelo telegrapho, nem pelas consequencias de qualquer erro ou omissão nos nomes ou moradas dos destinatarios, quando estes erros ou omissões não sejam de sua responsabilidade.

Em tudo mais continuam vigorando as disposições da tarifa especial n.º 3 de 26 de Julho de 1898, exceptuando a ultima parte da condição 3.ª e a condição 4.ª, que ficam annulladas.

Lisboa, 30 de Novembro de 1907.

O Administrador Delegado da Companhia

**Luiz Ferreira da Silva Vianna.**



# Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

## AVISO AO PUBLICO

### TARIFA ESPECIAL N.º 4—Pequena Velocidade PARA TRANSPORTE DE CEREAES, FARINHAS E LEGUMES SECCOS

A partir de 15 de Dezembro de 1907, a carga e descarga dos wagons completos a que se refere o § 2.º d'esta tarifa, serão feitas pelos expedidores e consignatarios nos seguintes prazos maximos gratuitos:

a) De 1 d'Abril até 30 de Setembro, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatario até ás 11 horas da manhã o mais tardar: — até ás 6 horas da tarde do mesmo dia; e, sendo o dito wagon posto á disposição depois das 11 horas da manhã: — até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

b) De 1 d'Outubro até 31 de Março, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatario até ás 9 horas da manhã o mais tardar: — até ás 5 horas da tarde do mesmo dia; e, sendo o referido wagon posto á disposição depois das 9 horas da manhã: — até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

Começando estes prazos a correr n'um domingo ou dia santo de guarda, terminarão uniformemente no dia seguinte ao meio dia, seja esse dia ou não santificado.

Terminados os prazos acima mencionados, cobrar-se-hão:

Por wagon e 24 horas ou fracção de 24 horas de demora .....	1\$000 reis
» » e periodo indivisivel de 24 horas de demora, passadas as primeiras 24 horas .....	2\$000 »

A Companhia reserva-se o direito de mandar proceder, quando lhe convier, á descarga dos wagons na estação de destino, cobrando, além dos direitos de estacionamento que procederem, os de armazenagem constantes da tarifa de despesas accessorias em vigor.

Salvo renuncia expressa do expedidor, por elle escripta na nota d'expedição, a Companhia avisará os consignatarios da chegada d'estas remessas á estação de destino, cobrando por este aviso 20 reis.

A Companhia comtudo não responde pela entrega dos avisos de chegada que expedir pelo correio ou pelo telegrapho, nem pelas consequencias de qualquer erro ou omissão nos nomes ou moradas dos destinatarios, quando estes erros ou omissões não sejam de sua responsabilidade.

Ficam em tudo mais vigorando as disposições da tarifa especial n.º 4 P. V. de 26 de Julho de 1898.

Lisboa, 30 de Novembro de 1907.

O Administrador Delegado da Companhia

**Luiz Ferreira da Silva Vianna.**



# AVISO AO PUBLICO

## TARIFA ESPECIAL N.º 5 — Pequena Velocidade

PARA O TRANSPORTE DE

## COMBUSTIVEIS MINERAES, ADUBOS e ESTRUMES MATERIAES DE CONSTRUÇÃO

A partir de 15 de Dezembro de 1907, a carga e descarga das mercadorias a **granel** expedidas por wagons completos, a que se refere esta tarifa, serão feitas pelos expedidores e consignatarios nos seguintes prazos máximos gratuitos:

a) **De 1 d'Abril até 30 de Setembro**, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatario até ás 11 horas da manhã o mais tardar: — até ás 6 horas da tarde do mesmo dia; e, sendo o dito wagon posto á disposição depois das 11 horas da manhã: — até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

b) **De 1 d'Outubro até 31 de Março**, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatario até ás 9 horas da manhã o mais tardar: — até ás 5 horas da tarde do mesmo dia; e, sendo o referido wagon posto á disposição depois das 9 horas da manhã: — até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

Começando estes prazos a correr n'um domingo ou dia santo de guarda, terminarão uniformemente no dia seguinte ao meio dia, seja esse dia ou não santificado.

Terminados os prazos acima mencionados, cobrar-se-hão:

Por wagon e 24 horas ou fracção de 24 horas de demora.....	1\$000 reis
» » e periodo indivisivel de 24 horas de demora, passadas as primeiras 24 horas .....	2\$000 »

A Companhia reserva-se o direito de mandar proceder, quando lhe convier, á descarga dos wagons na estação de destino, cobrando, além dos direitos de estacionamento que procederem, os de armazenagem constantes da tarifa de despesas accessorias em vigor.

Salvo renuncia expressa do expedidor, por elle escripta na nota d'expedição, a Companhia avisará os consignatarios da chegada d'estas remessas á estação de destino, cobrando por este aviso 20 reis.

A Companhia comtudo não responde pela entrega dos avisos de chegada que expedir pelo correio ou pelo telegrapho, nem pelas consequencias de qualquer erro ou omissão nos nomes ou moradas dos destinatarios, quando estes erros ou omissões não sejam de sua responsabilidade.

Ficam em tudo mais vigorando as disposições da tarifa especial n.º 5 P. V. de 26 de Julho de 1898.

Lisboa, 30 de Novembro de 1907.

O Administrador Delegado da Companhia

**Luiz Ferreira da Silva Vianna.**



# AVISO AO PUBLICO

## TARIFA ESPECIAL N.º 7 — Pequena Velocidade

PARA O TRANSPORTE DE

## SAL EM SACCOS OU A GRANEL

sem responsabilidade

A partir de 15 de Dezembro de 1907, a carga e descarga dos wagons completos, a que se refere esta tarifa, serão feitas pelos expedidores e consignatarios nos seguintes prazos maximos gratuitos:

a) De 1 d'Abril até 30 de Setembro, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatario até ás 11 horas da manhã o mais tardar: — até ás 6 horas da tarde do mesmo dia; e, sendo o dito wagon posto á disposição depois das 11 horas da manhã: — até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

b) De 1 d'Outubro até 31 de Março, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatario até ás 9 horas da manhã o mais tardar: — até ás 5 horas da tarde do mesmo dia; e, sendo o referido wagon posto á disposição depois das 9 horas da manhã: — até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

Começando estes prazos a correr n'um domingo ou dia santo de guarda, terminarão uniformemente no dia seguinte ao meio dia, seja esse dia ou não santificado.

Terminados os prazos acima mencionados, cobrar-se-hão:

Por wagon e 24 horas ou fracção de 24 horas de demora.....	1\$000 reis
» » e periodo indivisivel de 24 horas de demora, passadas as primeiras 24 horas .....	2\$000 »

A Companhia reserva-se o direito de mandar proceder, quando lhe convier, á descarga dos wagons na estação de destino, cobrando, além dos direitos de estacionamento que procederem, os de armazenagem constantes da tarifa de despesas accessorias em vigor.

Salvo renuncia expressa do expedidor, por elle escripta na nota d'expedição, a Companhia avisará os consignatarios da chegada d'estas remessas á estação de destino, cobrando por este aviso 20 reis.

A Companhia comtudo não responde pela entrega dos avisos de chegada que expedir pelo correio ou pelo telegrapho, nem pelas consequencias de qualquer erro ou omissão nos nomes ou moradas dos destinatarios, quando estes erros ou omissões não sejam de sua responsabilidade.

Ficam em tudo mais vigorando as condições da tarifa especial n.º 7 P. V. de 26 de Julho de 1898, excepto as seguintes disposições que ficam annulladas:

Para cada uma d'estas operações é concedido um praso de 24 horas, que será contado, a partir do momento em que os wagons forem postos pela estação á disposição dos interessados.

Quando a carga ou descarga não fôr effectuada no praso fixado, a Companhia reserva-se o direito de fazer estas operações á sua custa ou de conservar os wagons á disposição, segundo entender, percebendo no primeiro caso 100 reis por tonelada e por operação de carga ou descarga, e no segundo 1\$000 reis de estacionamento diario por cada wagon.

Lisboa, 30 de Novembro de 1907:

O Administrador Delegado da Companhia

**Luiz Ferreira da Silva Vianna.**



## AVISO AO PUBLICO

# TARIFA ESPECIAL N.º 14—Pequena Velocidade PARA TRANSPORTE DE TELHA E TIJOLO sem responsabilidade

A partir de 15 de Dezembro de 1907, a carga e descarga dos wagons completos, a que se refere esta tarifa, sempre que realizadas pelos interessados, quer nas condições do § 1.º quer nas do 2.º, serão feitas nos seguintes prazos maximos gratuitos:

a) De 1 d'Abril até 30 de Setembro, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatario até ás 11 horas da manhã o mais tardar: — até ás 6 horas da tarde do mesmo dia; e, sendo o dito wagon posto á disposição depois das 11 horas da manhã: — até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

b) De 1 d'Outubro até 31 de Março, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatario até ás 9 horas da manhã o mais tardar: — até ás 5 horas da tarde do mesmo dia; e, sendo o referido wagon posto á disposição depois das 9 horas da manhã: — até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

Começando estes prazos a correr n'um domingo ou dia santo de guarda, terminarão uniformemente no dia seguinte ao meio dia, seja esse dia ou não santificado.

Terminados os prazos acima mencionados, cobrar-se-hão:

Por wagon e 24 horas ou fracção de 24 horas de demora .....	1\$000 reis
> > e periodo indivisivel de 24 horas de demora, passadas as primeiras 24 horas . . . . .	2\$000 >

A Companhia reserva-se o direito de mandar proceder, quando lhe convier, á descarga dos wagons na estação de destino, cobrando, além dos direitos de estacionamento que procederem, os de armazenagem constantes da tarifa de despesas accessorias em vigor.

Salvo renuncia expressa do expedidor, por elle escripta na nota d'expedição, a Companhia avisará os consignatarios da chegada d'estas remessas á estação de destino, cobrando por este aviso 20 reis.

A Companhia comtudo não responde pela entrega dos avisos de chegada que expedir pelo correio ou pelo telegrapho, nem pelas consequencias de qualquer erro ou omissão nos nomes ou moradas dos destinatarios, quando estes erros ou omissões não sejam de sua responsabilidade.

Ficam em tudo mais vigorando as condições da tarifa especial n.º 14 P. V. de 15 de Junho de 1896, excepto a seguinte disposição da condição 2.ª, que fica annullada:

Para cada uma d'estas operações, sempre que realizadas pelos interessados (quer nas condições do § 1.º ou 2.º) são concedidas 2½ horas, desde o momento em que o wagon fôr posto á disposição; findo este prazo, a Companhia reserva-se o direito de mandar valisar estas operações de sua conta ou conservar os wagons á disposição, cobrando no primeiro caso, 100 reis por tonelada e por operação de carga ou descarga, e no segundo 1\$000 reis de estacionamento diario por wagon.

Lisboa, 30 de Novembro de 1907.

O Administrador Delegado da Companhia

**Luiz Ferreira da Silva Vianna.**



# Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

Serviço combinado com a

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

## AVISO AO PUBLICO

### TARIFA ESPECIAL B. V. N.º 1—Pequena Velocidade

PARA TRANSPORTE DE

## TELHA E TIJOLO

sem responsabilidade

A partir de 15 de Dezembro de 1907, a carga dos wagons completos, a que se refere esta tarifa, será effectuada, na Companhia da Beira Alta, nos seguintes prazos maximos gratuitos:

a) De 1 d'Abril até 30 de Setembro, sendo o wagon posto á disposição do expedidor até ás 11 horas da manhã o mais tardar: — até ás 6 horas da tarde do mesmo dia; e, sendo o dito wagon posto á disposição depois das 11 horas da manhã: — até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

b) De 1 d'Outubro até 31 de Março, sendo o wagon posto á disposição do expedidor até ás 9 horas da manhã o mais tardar: — até ás 5 horas da tarde do mesmo dia; e, sendo o referido wagon posto á disposição depois das 9 horas da manhã: — até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

Começando estes prazos a correr n'um domingo ou dia santo de guarda, terminarão uniformemente no dia seguinte ao meio dia, seja esse dia ou não santificado.

Terminados os prazos acima mencionados, cobrar-se-hão:

Por wagon e 24 horas ou fracção de 24 horas de demora.....	1\$000 reis.
» » e periodo indivisivel de 24 horas de demora, passadas as primeiras 24 horas .....	2\$000 »

Em tudo mais continuam vigorando as condições da tarifa especial B. V. n.º 1 P. V. de 12 de Maio de 1894, excepto a ultima parte da condição 1.ª, que fica annullada no que respeita a esta Companhia.

Lisboa, 30 de Novembro de 1907.

O Administrador Delegado da Companhia

**Luiz Ferreira da Silva Vianna.**



# COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

Companhias Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes,  
do Caminho de Ferro de Salamanca á Fronteira de Portugal e dos Caminhos de Ferro  
de Medina del Campo a Salamanca

## SERVIÇO DIRECTO COMBINADO

# A V I S O    A O    P U B L I C O

## TARIFA ESPECIAL B. N. S. M. N.º 3 — Pequena Velocidade

A partir de 15 de Dezembro de 1907, a carga e descarga das mercadorias por wagons completos, a que se refere esta tarifa, serão feitas, na Companhia da Beira Alta, nos seguintes prazos maximos gratuitos:

a) De 1 d'Abril até 30 de Setembro, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatario até ás 11 horas da manhã o mais tardar: — até ás 6 horas da tarde do mesmo dia; e, sendo o dito wagon posto á disposição depois das 11 horas da manhã: — até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

b) De 1 d'Outubro até 31 de Março, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatario até ás 9 horas da manhã o mais tardar: — até ás 5 horas da tarde do mesmo dia; e, sendo o referido wagon posto á disposição depois das 9 horas da manhã: — até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

Começando estes prazos a correr n'um domingo ou dia santo de guarda, terminarão uniformemente no dia seguinte ao meio dia, seja esse dia ou não santificado.

Terminados os prazos acima mencionados, cobrar-se-hão:

Por wagon e 24 horas ou fracção de 24 horas de demora.....	1\$000 reis
» » e periodo indivisivel de 24 horas de demora, passadas as primeiras 24 horas .....	2\$000 »

A Companhia reserva-se o direito de mandar proceder, quando lhe convier, á descarga dos wagons na estação de destino, cobrando, além dos direitos de estacionamento que procederem, os de armazenagem constantes da tarifa de despesas accessorias em vigor.

Salvo renuncia expressa do expedidor, por elle escripta na nota d'expedição, a Companhia avisará os consignatarios da chegada d'estas remessas á estação de destino, cobrando por este aviso 20 reis.

A Companhia comtudo não responde pela entrega dos avisos de chegada que expedir pelo correio ou pelo telegrapho, nem pelas consequencias de qualquer erro ou omissão nos nomes ou moradas dos destinatarios, quando estes erros ou omissões não sejam de sua responsabilidade.

Na Companhia Real serão as referidas operações de carga e descarga feitas nas condições da sua tarifa de despesas accessorias.

Em tudo mais continuam vigorando as condições da tarifa especial B. N. S. M. n.º 3 P. V. de 22 de Agosto de 1907, excepto a disposição da condição 4.ª referente a Portugal, que fica annullada.

Lisboa, 30 de Novembro de 1907.

O Administrador Delegado da Companhia

Luiz Ferreira da Silva Vianna.



# Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

E

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Serviço directo combinado

## AVISO AO PUBLICO

### TARIFA ESPECIAL N. B. N.º 6—Pequena Velocidade

PARA TRANSPORTE DE

## Mercadorias diversas

A partir de 15 de Dezembro de 1907, as operações de carga e descarga das remessas por wagons completos, a que se refere esta tarifa, serão effectuadas na Companhia da Beira Alta, nos seguintes prazos maximos gratuitos :

a) De 1 d'Abril até 30 de Setembro, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatario até ás 11 horas da manhã o mais tardar : — até ás 6 horas da tarde do mesmo dia ; e, sendo o dito wagon posto á disposição depois das 11 horas da manhã : — até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

b) De 1 d'Outubro até 31 de Março, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatario até ás 9 horas da manhã o mais tardar : — até ás 5 horas da tarde do mesmo dia ; e, sendo o referido wagon posto á disposição depois das 9 horas da manhã : — até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

Começando estes prazos a correr n'um domingo ou dia santo de guarda, terminarão uniformemente no dia seguinte ao meio dia, seja esse dia ou não santificado.

Terminados os prazos acima mencionados, cobrar-se-hão :

Por wagon e 24 horas ou fracção de 24 horas de demora.....	1\$000 reis
> > e periodo indivisivel de 24 horas de demora, passadas as primeiras 24 horas .....	2\$000 >

A Companhia reserva-se o direito de mandar proceder, quando lhe convier, á descarga dos wagons na estação de destino, cobrando, além dos direitos de estacionamento que procederem, os de armazenagem constantes da tarifa de despesas accessorias em vigor.

Salvo renuncia expressa do expedidor, por elle escripta na nota d'expedição, a Companhia avisará os consignatarios da chegada d'estas remessas á estação de destino, cobrando por este aviso 20 reis.

A Companhia comtudo não responde pela entrega dos avisos de chegada que expedir pelo correio ou pelo telegrapho, nem pelas consequencias de qualquer erro ou omissão nos nomes ou moradas dos destinatarios, quando estes erros ou omissões não sejam de sua responsabilidade.

Ficam em tudo mais vigorando as condições da tarifa especial N. B. n.º 6 P. V. de 1 de Janeiro de 1901, excepto, na Companhia da Beira Alta, a disposição da condição 7.ª, relativa aos prazos estipulados pela tarifa de despesas accessorias.

Lisboa, 30 de Novembro de 1907.

O Administrador Delegado da Companhia

**Luiz Ferreira da Silva Vianna.**



# COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

Serviço combinado com a Companhia dos caminhos de ferro de Salamanca á fronteira de Portugal

## A VISO AO PUBLICO

**TARIFA ESPECIAL B. S. N.º 6 — Pequena Velocidade**

PARA TRANSPORTE DE

# CARVÃO VEGETAL

A partir de 15 de Dezembro de 1907, a carga e descarga dos wagons completos, a que se refere esta tarifa, serão feitas, na Companhia da Beira Alta, nos seguintes prazos maximos gratuitos:

a) De 1 d'Abril até 30 de Setembro, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatario até ás 11 horas da manhã o mais tardar: — até ás 6 horas da tarde do mesmo dia; e, sendo o dito wagon posto á disposição depois das 11 horas da manhã: — até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

b) De 1 d'Outubro até 31 de Março, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatario até ás 9 horas da manhã o mais tardar: — até ás 5 horas da tarde do mesmo dia; e, sendo o referido wagon posto á disposição depois das 9 horas da manhã: — até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

Começando estes prazos a correr n'um domingo ou dia santo de guarda, terminarão uniformemente no dia seguinte ao meio dia, seja esse dia ou não santificado.

Terminados os prazos acima mencionados, cobrar-se-hão:

Por wagon e 24 horas ou fracção de 24 horas de demora.....	1\$000 reis
» » e periodo indivisivel de 24 horas de demora, passadas as primeiras 24 horas .....	2\$000 »

A Companhia reserva-se o direito de mandar proceder, quando lhe convier, á descarga dos wagons na estação de destino, cobrando, além dos direitos de estacionamento que procederem, os de armazenagem constantes da tarifa de despesas accessorias em vigor.

Salvo renuncia expressa do expedidor, por elle escripta na nota d'expedição, a Companhia avisará os consignatarios da chegada d'estas remessas á estação de destino, cobrando por este aviso 20 reis.

A Companhia comtudo não responde pela entrega dos avisos de chegada que expedir pelo correio ou pelo telegrapho, nem pelas consequencias de qualquer erro ou omissão nos nomes ou moradas dos destinatarios, quando estes erros ou omissões não sejam de sua responsabilidade.

Em tudo mais continuam vigorando as condições da tarifa especial B. S. n.º 6 P. V. de 20 de Fevereiro de 1906, excepto a disposição da condição 2.ª referente a Portugal, que fica annullada.

Lisboa, 30 de Novembro de 1907.

O Administrador Delegado da Companhia

**Luiz Ferreira da Silva Vianna.**



# Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

Serviço combinado com a Companhia de Salamanca á fronteira de Portugal

## AVISO AO PUBLICO

### TARIFA ESPECIAL B. S. N.º 7—Pequena Velocidade

(N.º 1 em Hespanha)

PARA TRANSPORTE DE

### PALHA PRENSADA e não PRENSADA em saccos ou fardos

A partir de 15 de Dezembro de 1907, a carga e descarga dos wagons completos, a que se refere esta tarifa, serão feitas, n'esta Companhia, nos seguintes prazos maximos gratuitos:

a) De 1 d'Abril até 30 de Setembro, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatario até ás 11 horas da manhã o mais tardar: — até ás 6 horas da tarde do mesmo dia; e, sendo o dito wagon posto á disposição depois das 11 horas da manhã: — até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

b) De 1 d'Outubro até 31 de Março, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatario até ás 9 horas da manhã o mais tardar: — até ás 5 horas da tarde do mesmo dia; e, sendo o referido wagon posto á disposição depois das 9 horas da manhã: — até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

Começando estes prazos a correr n'um domingo ou dia santo de guarda, terminarão uniformemente no dia seguinte ao meio dia, seja esse dia ou não santificado.

Terminados os prazos acima mencionados, cobrar-se-hão:

Por wagon e 24 horas ou fracção de 24 horas de demora .....	1\$000 reis
» » e periodo indivisivel de 24 horas de demora, passadas as primeiras 24 horas .....	2\$000 »

A Companhia reserva-se o direito de mandar proceder, quando lhe convier, á descarga dos wagons na estação de destino, cobrando, além dos direitos de estacionamento que procederem, os de armazenagem constantes da tarifa de despesas accessorias em vigor.

Salvo renuncia expressa do expedidor, por elle escripta na nota d'expedição, a Companhia avisará os consignatarios da chegada d'estas remessas á estação de destino, cobrando por este aviso 20 reis.

A Companhia comtudo não responde pela entrega dos avisos de chegada que expedir pelo correio ou pelo telegrapho, nem pelas consequencias de qualquer erro ou omissão nos nomes ou moradas dos destinatarios, quando estes erros ou omissões não sejam de sua responsabilidade.

Em tudo mais continuam vigorando as condições da tarifa especial B. S. n.º 7 P. V. de 30 de Agosto de 1906, excepto a disposição da condição, 2.ª referente a Portugal, que fica annullada.

Lisboa, 30 de Novembro de 1907.

O Administrador Delegado da Companhia

Luiz Ferreira da Silva Vianna.



# COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

Serviço combinado com os caminhos de ferro de Salamanca á fronteira de Portugal e de Medina del Campo a Salamanca

## A VISO A O P U B L I C O

### TARIFA ESPECIAL B. S. M. N.º 10—Pequena Velocidade

(N.º 15 DE SALAMANCA Á FRONTEIRA DE PORTUGAL)

PARA TRANSPORTE DE

## MADEIRAS DE TODAS AS QUALIDADES EM BRUTO OU SERRADAS

A partir de 15 de Dezembro de 1907, a carga e descarga dos wagons completos, a que se refere esta tarifa, serão feitas, n'esta Companhia, nos seguintes prazos maximos gratuitos:

a) De 1 d'Abril até 30 de Setembro, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatario até ás 11 horas da manhã o mais tardar: — até ás 6 horas da tarde do mesmo dia; e, sendo o dito wagon posto á disposição depois das 11 horas da manhã: — até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

b) De 1 d'Outubro até 31 de Março, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatario até ás 9 horas da manhã o mais tardar: — até ás 5 horas da tarde do mesmo dia; e, sendo o referido wagon posto á disposição depois das 9 horas da manhã: — até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

Começando estes prazos a correr n'um domingo ou dia santo de guarda, terminarão uniformemente no dia seguinte ao meio dia, seja esse dia ou não santificado.

Terminados os prazos acima mencionados, cobrar-se-hão:

Por wagon e 24 horas ou fracção de 24 horas de demora.....	1\$000 reis
» » e periodo indivisivel de 24 horas de demora, passadas as primeiras 24 horas .....	2\$000 »

A Companhia reserva-se o direito de mandar proceder, quando lhe convier, á descarga dos wagons na estação de destino, cobrando, além dos direitos de estacionamento que procederem, os de armazenagem constantes da tarifa de despesas accessorias em vigor.

Salvo renuncia expressa do expedidor, por elle escripta na nota d'expedição, a Companhia avisará os consignatarios da chegada d'estas remessas á estação de destino, cobrando por este aviso 20 reis.

A Companhia comtudo não responde pela entrega dos avisos de chegada que expedir pelo correio ou pelo telegrapho, nem pelas consequencias de qualquer erro ou omissão nos nomes ou moradas dos destinatarios, quando estes erros ou omissões não sejam de sua responsabilidade.

Em tudo mais continuam vigorando as condições da tarifa especial B. S. M. n.º 10 P. V. de 20 de Fevereiro de 1905, excepto a disposição da condição 2.ª referente a Portugal, que fica annullada.

Lisboa, 30 de Novembro de 1907.

O Administrador Delegado da Companhia

**Luiz Ferreira da Silva Vianna.**



# Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes,  
Caminhos de Ferro do Minho e Douro e Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto á Pova e Famalicão

Serviço directo combinado

## AVISO AO PUBLICO

### TARIFA ESPECIAL B. N. M. N.º 13—Pequena Velocidade

PARA TRANSPORTE DE

**Cal commum, em pedra ou em pó;  
e pedra para cal em bruto e a granel  
por wagons completos**

A partir de 15 de Dezembro de 1907, a carga dos wagons completos, a que se refere esta tarifa, será effectuada, na Companhia da Beira Alta, nos seguintes prazos maximos gratuitos:

a) De 1 d'Abril até 30 de Setembro, sendo o wagon posto á disposição do expedidor até ás 11 horas da manhã o mais tardar: — até ás 6 horas da tarde do mesmo dia; e, sendo o dito wagon posto á disposição depois das 11 horas da manhã: — até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

b) De 1 d'Outubro até 31 de Março, sendo o wagon posto á disposição do expedidor até ás 9 horas da manhã o mais tardar: — até ás 5 horas da tarde do mesmo dia; e, sendo o referido wagon posto á disposição depois das 9 horas da manhã: — até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

Começando estes prazos a correr n'um domingo ou dia santo de guarda, terminarão uniformemente no dia seguinte ao meio dia, seja esse dia ou não santificado.

Terminados os prazos acima mencionados, cobrar-se-hão:

Por wagon e 24 horas ou fracção de 24 horas de demora.....	1\$000 reis
» » e periodo indivisivel de 24 horas de demora, passadas as primeiras 24 horas . . . . .	2\$000 »

Nas restantes linhas combinadas será a descarga realisada nas condições das suas tarifas de despesas accessorias.

Ficam em tudo mais vigorando as condições da tarifa especial B. N. M. n.º 13 P. V. de 1 de Julho de 1904, e o aviso ao publico de 5 de Fevereiro de 1906.

Lisboa, 30 de Novembro de 1907.

O Administrador Delegado da Companhia

**Luiz Ferreira da Silva Vianna.**



# Companhia dos Caminhos ferro Portuguezes da Beira Alta

## PEQUENA VELOCIDADE

### TARIFA ESPECIAL N.º 15

PARA TRANSPORTE DE

## *Palha prensada e acondicionada ou a granel sem responsabilidade*

Applicavel desde 15 de Dezembro de 1907

#### § 1.º PALHA PRENSADA E ACONDICIONADA

Por wagons completos de 8.000 kilos ou pagando como tal

PERCURSOS	Preço por tonelada e kilometro	Mínimo de percepção por tonelada comprehendidas as despesas accessorias
Até 100 kilometros.....	Reis 11	1\$200
Além de 101 , .....	" 9	1\$400

#### § 2.º PALHA A GRANEL

Por wagons completos de 4.000 kilos ou pagando como tal

PERCURSOS	Preço per tonelada e kilometro	Mínimo de percepção por tonelada comprehendidas as despesas accessorias
Até 150 kilometros.....	Reis 12	1\$600
Além de 151 , .....	" 10	2\$000

### CONDIÇÕES

- 1.ª Além dos preços supra por tonelada e kilometro, cobrar-se-hão as despesas accessorias respectivas.
- 2.ª A Companhia fornecerá para estes transportes wagons descobertos e encerados para resguardo da mercadoria.
- 3.ª A carga será realisada pelos expedidores, sujeitando-se porém, esta operação, ás indicações do chefe da estação.

A referida operação será feita nos seguintes prazos maximos gratuitos:

- a) De 1 d'Abril até 30 de Setembro, sendo o wagon posto á disposição do expedidor até ás 11 horas da manhã o mais tardar:—até ás 6 horas da tarde do mesmo dia; e, sendo o dito wagon posto á disposição depois das 11 horas da manhã:—até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.
- b) De 1 d'Outubro até 31 de Março, sendo o wagon posto á disposição do expedidor, até às 9 horas da manhã o mais tardar: —até ás 5 horas da tarde do mesmo dia; e, sendo o referido wagon posto á disposição depois das 9 horas da manhã:—até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

Começando estes prazos a correr n'um domingo ou dia santo de guarda, terminarão uniformemente no dia seguinte ao meio dia, seja esse dia ou não santificado.



Terminados os prazos acima mencionados cobrar-se-hão:

Por wagon e 24 horas ou fracção de 24 horas de demora . . . . .	1\$000 reis
» » e periodo indivisivel de 24 horas de demora, passadas as primeiras 24 horas . . .	2\$000 »

Salvo renuncia expressa do expedidor, por elle escripta na nota d'expedição, a Companhia avisará os consignatarios da chegada d'estas remessas á estação de destino, cobrando por este aviso 20 reis.

A Companhia comtudo não responde pela entrega dos avisos de chegada que expedir pelo correio ou pelo telegrapho, nem pelas consequencias de qualquer erro ou omissão nos nomes ou moradas dos destinatarios, quando esses erros ou omissões não sejam de sua responsabilidade.

4.<sup>a</sup> A Companhia reserva-se o direito de ampliar em mais dois dias o praso legal de transporte.

5.<sup>a</sup> Qualquer reclamação por errada applicação dos preços d'esta tarifa poderá produzir-se até dois mezes depois de retirada a expedição pelo consignatario. Expirado este praso cessa a responsabilidade da Companhia.

6.<sup>a</sup> Ficam em tudo mais vigorando os disposições da Tarifa Geral.

7.<sup>a</sup> A presente annulla e substitue a Tarifa Especial n.º 15 pequena velocidade, de 7 de Março de 1895.

Lisboa, 30 de Novembro de 1907.

O Administrador Delegado da Companhia

**Luiz Ferreira da Silva Vianna.**