

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Premiada nas exposições de:—Antwerpia, 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

Proprietário e Director

REDATOR PRINCIPAL

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
TYPOGRAPHIA DO COMÉRCIO DE LEIRIA ABILIO & SARAIVA
8, 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

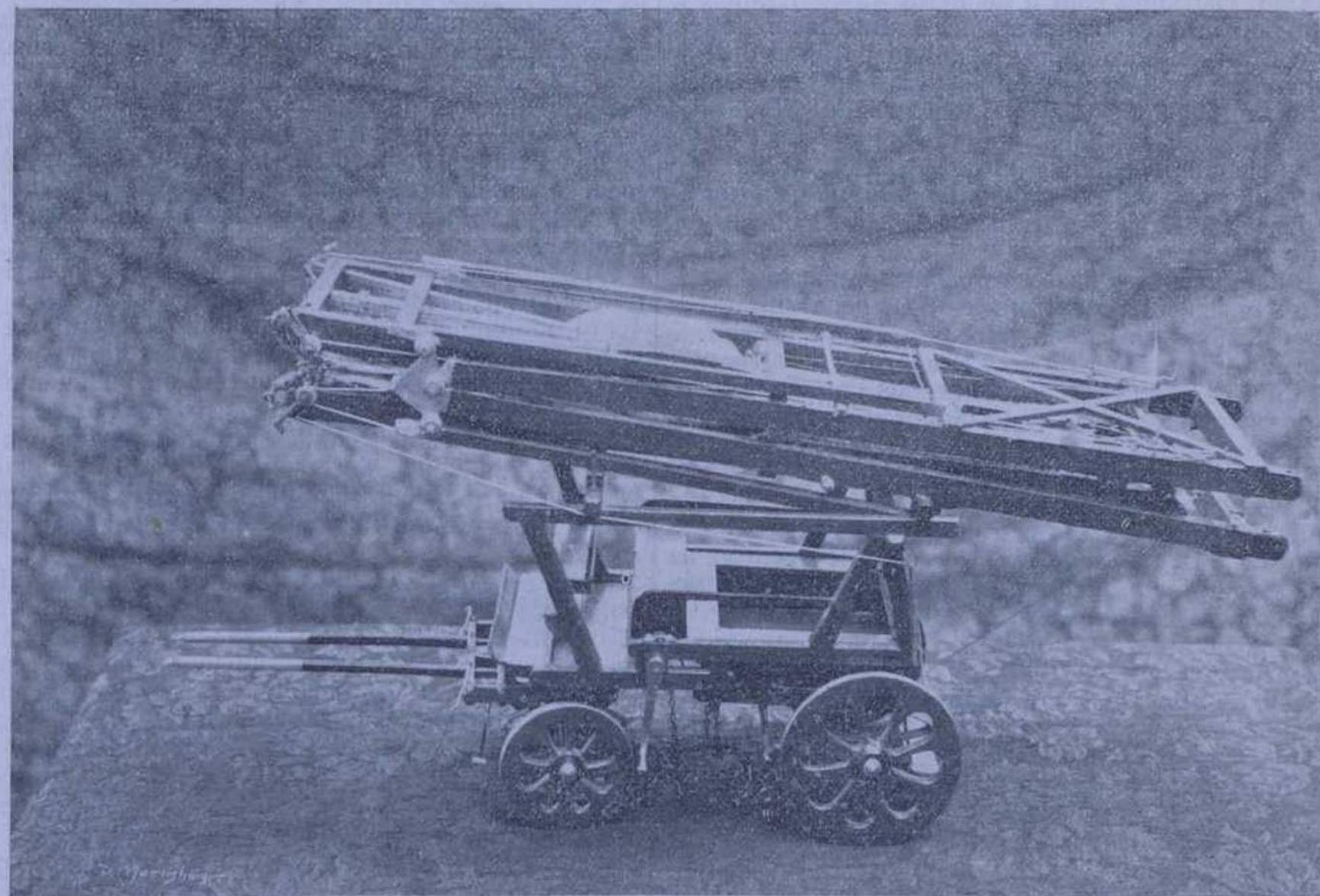
Avisos sobre as tarifas N.º 2, 3, 4, 5, 7, 14, B. V.
N.º 1, B. N. M. N.º 3, N. B. N.º 6, B. S. N.º 6, B. S. N.º 7,
B. S. M. N.º 10 e B. N. M. N.º 13 de pequena velocidade
e tarifa especial N.º 15 de pequena velocidade; todas da
Companhia da Beira Alta.

SUMMÁRIO

BRAVOS DO CUAMATA, por O. S.....	
A REDE DO CENTRO, por O. S.....	
ESTATÍSTICA DE 1906 DAS LINHAS DO SUL E SUESTE, por J. Fernando de Souz	
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	
UM INVENTO PORTUGUEZ (ilustrado).....	

Páginas
369
370
371
372
373

A PROPOSITO DO CINCOCENTENARIO—XXV— (continuação).....	37
NOTAS DE VIAGEM — X — Um rei bom — Viagem a Goteborg — Almoço a correr — A segunda cidade da Suécia — Costumes — Comida fóra d'horas	374
DIRECÇÃO FISCAL DE CAMINHOS DE FERRO.....	375
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos acionistas — Boletim Commercial e Financeiro — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	375 a 377
CAMINHO DE FERRO DE BENQUELLA	378
UMA LINHA FERREA NO MAR	378
TRACÇÃO ELECTRICA	378
A ESTAÇÃO DE LOURENÇO MARQUES	378
ACCORDOS DOS CAMINHOS DE FERRO SUL AFRICANOS	378
A CONQUISTA DO AR	379
LINHAS PORTUGUEZAS — Vale do Vouga — Pedras Salgadas — Mossamedes — Malanje — S. Thomé	379
LINHAS ESTRANGEIRAS — França — Alemanha — Itália — Russia — Japão — Canadá	379
NOTAS VARIAS	379
COMPANHIA ATRAVES D'AFRICA — Relatório do Conselho de Administração (continuação)	379
AVISOS DE SERVIÇO	381
APREMATACOES	381
AGENDA DO VIAJANTE	382
HORARIO DOS COMBOIOS	383
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	384



Carro de salvação (fechado)

Bravos do Cuamata

Estamos ainda sentindo as vibrações que ondularam no nosso peito e o fremito d'entusiasmo que como ação 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 sacrifi-

cios penosos, pela sua admirável 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 alemão, tão simples, tão exigente, tão soffredor de inclemências do tempo e das privações d'alimentos como o japonêz.

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

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 occasões.

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 dér 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 algumas regiões o proposito manifesto de adovgar 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 económica que fossem fomentar o desenvolvimento de riquezas embrionarias, movimentar valores já feitos, premover 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 saida de productos d'aquella região para o Alemtejo.

A transversal de Alverca a Mafrá e Ericeira, essa que mais parece uma linha ferrea militar para serviço interior e para estabelecer communicações faciles á retaguarda das linhas de defeza da capital, propõe-se também convidar os excursionistas a visitar o Escurial 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 Estrela 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 apetececer-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 legítimas 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, inflete-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 continua, 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 insubstantes, pois não prevaleceram para as linhas da Beira Baixa nem para a de Oeste.

Esta lacuna seria maior que se assegura 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 minérios aos cereais 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; pode visitar Setubal e Evora; pode saltar no Porto e vêr Braga ou Guimarães; pode 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 aventurosos e amigos da novidade ou do imprevisto, se sabem que o guia aconselha a visita a um monumento, a um lugar atraente por qualquer motivo e que não está servido por linhas ferreas, concluem logo que o monumento não merece a visita e que a atracção 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 cataratas, 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, commodo e economico.

Lá fóra conhecem-se pela experientia 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 inverosimeis 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 zimborio 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 Alcobaça, 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 construcção 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 construcção 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 construcção 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 Alcobaça 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 Alcobaça, 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 accão, 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 analizar a estatística de pequena velocidade, devo dar alguns esclarecimentos complementares para melhor inteligencia da analyse do movimento de passageiros feita no artigo anterior.

Nos 972.514 bilhetes vendidos estão incluidos 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	
Farinhais	17.296	14.343	
Trigo	30.695	52.158	
Cereaes diversos	10.729	21.163	
Cortiça	20.471	27.354	
Forragens	17.491	14.190	
Fructas verdes e secas	4.606	5.621	
Lã, linho e algodão	3.401	2.880	
Legumes verdes e secos	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 comprehende as seguintes espécies:

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 producção cereálica, 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 quanto importante é o trafego de carvão vegetal e cortiça, representando cerca de 50.000 ton.

Os productos agrícolas 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 occupações, que lhes assegure movimento intenso.

Apenas a exploração das minas, e essa mesmo irregular, dá lugar a subsídios 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 1.5820,5 réis e o percurso médio de 134 k., sendo a tarifa média de 13,1 incluindo impostos, ou 12,1 sem elles.

A principal parcela das receitas provém dos cereaes e farinhais, ascendendo a 167.765\$507 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\$3950
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 lugar a metade da receita de pequena velocidade, isto sem falar nos adubos

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

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

Essa irregularidade é bem accusada pelo graphico do movimento mensal.

Assim, em 1906 o tráfego 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 principaes.

	Exped'do	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 tráfego total em tonelagem.

O rendimento da expedição e recepção do Barreiro attingiu 440.917\$262 réis. Esta feição do tráfego é ainda consequencia natural da sua proveniencia quasi exclusivamente agrícola, representando pois as relações do Alemtejo com Lisboa, seu mercado de consumo e de abastecimento e porto d'exportação.

O serviço combinado deu lugar 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 tráfego deu lugar a uma receita de 67.178\$445 réis.

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

Adubos	869 ton.
Cortiça	2.413 "
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 diferentes correntes de tráfego :

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 tráfego de mercadorias é importantissimo. Além do Carregueiro, em que já não ha o

movimento de minérios, a corrente de tráfego iguala em importancia a da linha d'Evora, além d'Evora. O tráfego do Algarve orça em importancia pelo da linha de Sueste.

A receita kilometrica de pequena velocidade foi a seguinte para os diferentes 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 tráfego dos diferentes 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.^o 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 vagons, 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 vagons, sem utilidade, e só com prejuizo para a Companhia, porque a taxa de 15000 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 colecção de 1896.

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

Beneficiam-se por ella os transportes de palha, aplicando-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, enquanto 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 à morte angustiosa a que não poderam fugir as malfadadas vítimas do pavoroso incêndio da Magdalena.

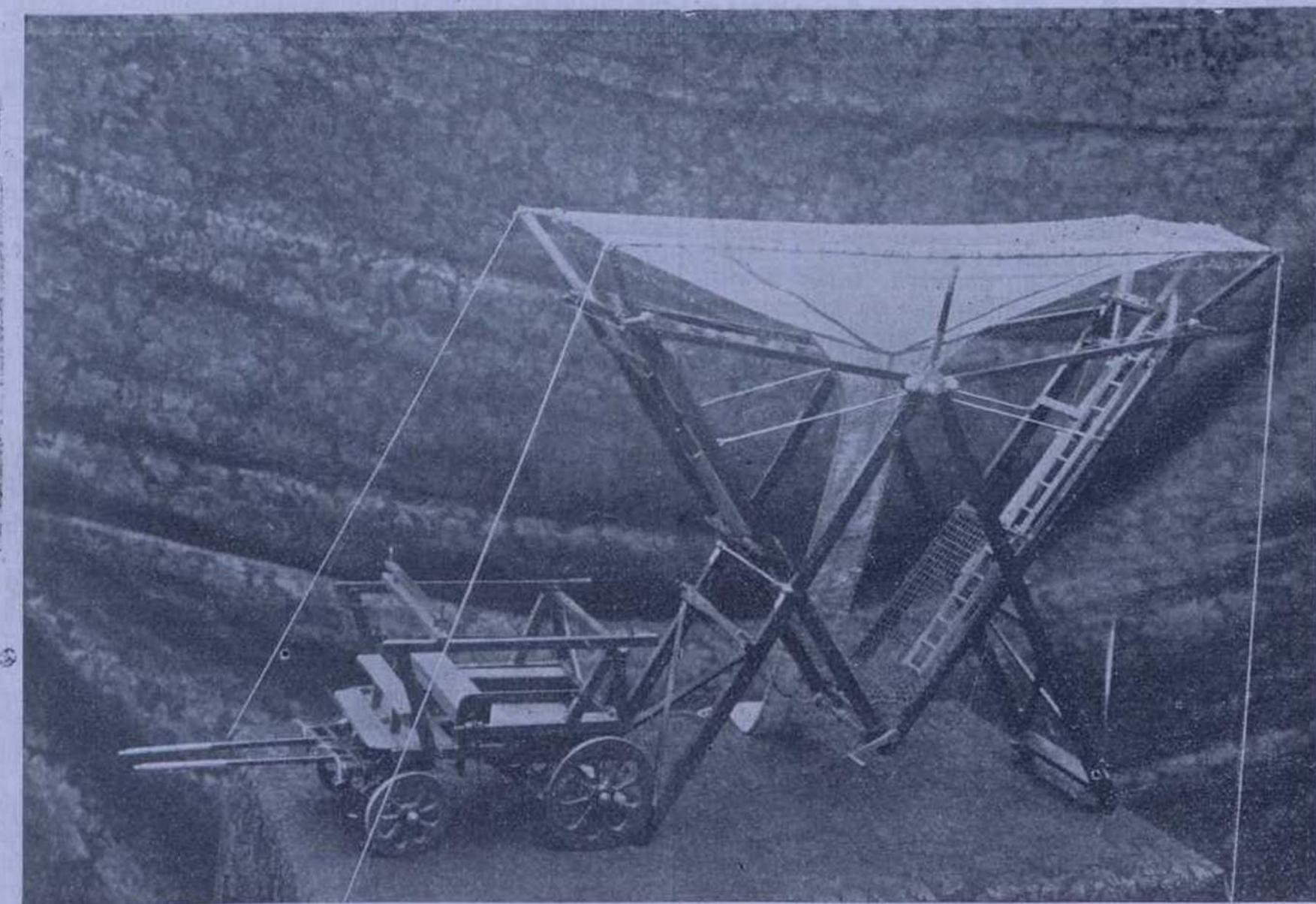
Chama-se o inventor, Gaspar Antonio Brazio, exerce as profissões de pedreiro e carpinteiro, e tem estado empregado aqui em diversos serviços da sua arte.

Pertence-nos por isso dar a público as primícias de um invento que por todos os motivos se torna simpático.

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

lado um prumo de madeira com tres hastas, duas das quae abrem em angulo; nas extremidades das hastas fica presa uma rede de linho com 7, "40 de comprido por 2, "60 de largo; esta rede é aberta ao centro, de forma a amparar as quedas de quaquer corpos que lhe caiam em cima e a quebrar-lhes a força fazendo-os ensiar imediatamente por uma tela em forma de funil a que está adoptada uma manga de salvação presa pela parte inferior da rede, e nas mesmas hastas.

Existe na parte superior dos dois X, dois braços de madeira um de cada lado com o comprimento de 3, "20 cada um, que sobem 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 gornos e vai até abaixo à altura do guincho de forma que quando os dois X abrem os quatro braços elevam-se automaticamente, indo engatar nos respectivos ganchos e ficar estroncado 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 podem ver 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, "30 e largura de 1, "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 forma 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 rede, 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, "70 cada, e uma outra de gancho, volante, com 1, "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 oferecer estabilidade em qualquer ponto onde o apparelho esteja armado, mettendo-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 rede, ficando esta depois de esticada à altura de 5, "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 forma de «breack»

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

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

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

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

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

E' de esperar que, quando apresentado ás estações competentes estas o aproveitem e o adoptem, e uma vez mais será um operario portuguez o inventor de apparelhos de salvação da humanidade.

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

A propósito do Cincocentenario

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 Apolonia, 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.^a 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 inteligencia e previsão, ousou arrostar contra a ferrenha oposição dos demais e aceitou da Companhia do caminho de ferro o contrato do transporte do seu gado proprio, mediante um bonus de 8 %, quando no prazo 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, atraiu 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 nesse um agente interessado em associar os seus collegas, foi-lhe aumentando 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 experencia, esforços e dedicação 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 beneficia influencia da sua Direccão.

Entendendo que do bem estar do pessoal no arduo serviço ferroviario dependia o incitamento do seu zelo e dedicação, buscou por meios de que nos ocuparemos subsequentemente 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 produçao local se buscava meio de facilitar consumo nos mercados em que tinha applicaçao.

Sem superabundancia de material circulante apareceu um novo problema de difficult resolução no estabelecimento pelo ministro Fontes Pereira de Mello, do campo intreicheirado de Tancos.

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

Transportes de abastecimentos em que a administração militar sob a chesa 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 artilharia, 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 ceremonias 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 produtos 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, ate ali utilizadas com grande incommodo e dificuldade 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 descrição 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 scienzia, 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 notável da historia moderna d'aquelles povos e a que não podíamos deixar de alludir ao deixar aqui o preito da nossa homenagem ao illustre extinto.

Sigamos a viagem.

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

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

Munido com o *Tidtabellen*, que é o *Guia oficial sueco*, livro que, à força de prática, conseguimos entender, vemos que a maior paragem é de 10 minutos. Aproveitemos bem, e mal o comboio pár 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, à nossa disposição; uma grande travessa expõe bifes quentes e cheirosos; outra, gallinha com arroz; cafeteira com café, chayenas, assucar, talheres, tudo... menos cakedos.

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 razoável — uma coroa, 250 réis — não ha razão de queixa e quem viaja tem que sujeitar-se ao que lhe sucede.

D'ahi em deante, 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 sorprendentes.

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 manufatureira e commercial, e mesmo o principal porto do paiz, pelas frequentes relações com toda a Europa, America e India.

Situada na margem do Gota, e construída 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 escandinavos 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, comestíveis, 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 coroas, que são a bagatella de 4.500\$000 réis.

Fóra d'esse limite são as construções modernas das habitações elegantes, os vastos parques bem arborizados e ornados de flores, as *villas*, os bellos ares de uma cidade sádia.

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 quiser almoçar, de garfo, ao meio dia, não o servem. Só ás 2 horas começa novo serviço, o jantar, que se pôde tomar até ás 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 difícil 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 accommodações 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 comicó 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 relatorio 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 atraço da publicação.

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

PARTE FINANCIERA

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 efectuará em Lisboa, na sede da Companhia, e no Porto, na sua agencia e no Banco Alliança, nos termos ordinarios, cessando em 31 de dezembro a facultade 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.^o 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 úteis 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 à Povoa 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 há pouco entre nós.

Dando curso ao boato, como tal o considerámos, não affirmando 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 jornais estrangeiros que se tem ocupado da nossa situação económica e financeira, uma das causas da crise teria sido a desconfiança, motivada pelos sucessos políticos que se tem desenrolado no nosso paiz, pois que a nossa situação económica 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 título *Le change portugais*, artigo documentado com dados estatísticos e deduzido com imparcialidade.

Começa o articulista por afirmar que os factos se encarregaram de demonstrar que a situação financeira d'um paiz e a sua situação monetária se justapõem sem se penetrarem intimamente. Não são indiferentes 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 favorável 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 contrai empréstimos, tem um cambio *avarado*.

O articulista conclue que por vezes, para certas nações o melhor appoio da estabilidade monetária é o deficit permanente e contínuo. E, a propósito, diz que se de facto o actual estado de coisas político em Portugal se liga com a depreciação do cambio português, essa depreciação deverá durar pouco, a não ser que ella corresponda a uma situação económica e commercial desfavorável.

Accrescenta que sob o ponto de vista monetário Portugal vive teoricamente no regimen do estalão unico de ouro, instituído 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 5 mil réis ou meia coroa e de 10 mil réis ou coroa, com o título 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 constituída 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 necessário grande raciocínio para concluir que elles tem por base o valor do credito do Estado. O limite da circulação fiduciaria, fixado em 72.000 contos, está quasi atingido, 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 últimos tres annos :

	1901	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
Dívida do Estado	53.000	53.092	52.508

Se se juntarem as contas-correntes, representadas pela importancia de 1.000 contos, numeros redondos, consegue-se que 70.000 contos de passivo se acham representados até o limite de 50 %, por dívida do Estado. Como o valor intrínseco da nota de banco se mede pelas probabilidades de convertibilidade, resulta que este valor, no caso de que se trata, deveria sofrer uma forte depreciação, se para esta não houvesse correção em outros elementos de apreciação da situação monetária.

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

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

	Premio do curo %	Perda no cambio %
1893	26,33	20,84
1896	32,28	24,40
1897	46,57	31,77
1898	60,04	37,52
1899	43,24	30,49
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 português 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 accrescimo da circulação, pergunta o articulista, se a causa estará numa situação commercial desfavorável. E, como resposta, publica o seguinte quadro, representando as importâncias 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	36.394	19.206
1903	58.806	38.500	20.306
1904	62.043	30.711	31.332
1905	60.690	29.074	31.619
1906	60.392	30.593	29.799

A cifra das exportações não comprehende a das colónias, que representam um contingente de 20.000 contos, de sorte que a balança comercial saldar-se-hia por um *deficit* apparente de 40.000 contos—numeros redondos.

Pôde-se em todo o caso, diz o auctor do estudo em questão, concluir d'este exame sumario que o desenvolvimento económico 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 forma de juros e dividendos.

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

Depois de varias outras considerações referentes aos preços do cacau, à influencia que porventura houvesse exercido sobre os cambios a liquidação em Londres por parte de portugueses que tivessem especulado em valores americanos e ainda à attitud porventura mais exigente que os banqueiros habituas do governo português tivessem tomado, o auctor consegue que a situação monetária, económica e financeira de Portugal não é no momento actual sensivelmente diferente da que era ha tres annos; que o *facto novo* que poderia explicar a depreciação do cambio português 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 materiais precisas, terá fim desde que se attenuem as dificuldades politicas de momento.

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

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

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

Londres	63,75
Paris	63,25

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

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

O cambio do Rio sobre Londres continua 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 portugueza e estrangeiras

BOLSAS	DEZEMBRO													
	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	—	—
Lisboa : Inscrições 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	—	—	—
» 4½% assent	—	61.400	61.400	—	—	61.000	—	61.000	61.000	—	61.000	—	—	—
» 4½% coupon int	—	—	—	—	61.000	—	61.000	61.000	61.000	—	61.000	—	—	—
» externo 4.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	—	—	—
Acções B. de Portugal	176.000	—	176.000	—	—	—	—	176.000	176.150	—	—	—	176.000	—
» » Commercial	—	—	—	91.800	91.800	—	—	—	—	92.200	—	—	—	—
» » Nac. Ultramarino	90.500	—	—	—	—	—	111.000	111.000	111.000	—	—	—	—	—
» » Lisboa & Açores	—	—	110.000	—	—	93.600	93.800	93.800	—	93.800	—	94.000	—	—
» Tabacos coupon	93.900	—	—	—	—	67.900	67.900	68.00	—	—	68.400	—	—	—
» Comp. Phosphoros	—	67.900	67.900	—	—	68.500	68.500	68.500	68.800	—	—	68.000	—	—
» » 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. 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	—	—	—
Acções Comp. Real	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Cáceres	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-Cáceres	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 espanhozes

Linhos	Periodo de exploração	1907		1906		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais Réis	Kilom.	Totais Réis	Kilom.	Totais Réis	Kilom.	1907
RÉDE GERAL	de 1925 Nov	1073	106.531.000	99.283	1073	107.807.000	100.472	5.255.584.000	5.231.350.000
VENDAS NOVAS	1925 Nov	70	1.895.000	27.071	70	1.841.000	26.300	85.191.000	91.000.000
COIMBRA Á LOUZÁ	1925 Nov	29	520.000	17.931	—	—	—	23.545.000	—
SUL E SUESTE	1120 Nov	605	46.430.350	76.744	586	37.873.425	64.630	1.243.283.868	1.236.907.228
MINHO E DOURO	2130 »	37.079.948	61.289	»	36.225.735	61.818	1.280.363.816	1.273.132.963	
BEIRA ALTA	2130 »	405	42.227.000	104.264	355	42.252.563	119.021	1.437.123.000	1.385.260.683
NACIONAL — VISEU, MIRANDELLA E BRAGANÇA	294 Nov	3.245.817	17.544	»	2.809.872	26.760	144.908.421	93.392.706	
GUIMARÃES	—	34	—	34	—	—	—	—	—
PORTO Á P. E FAMALICÃO	—	64	—	64	—	—	—	—	—
NORTE DE ESPANHA	1120 Nov	3681	3.620.622	984.3681	Ps. 3.357.732	Ps. 912	Ps. 111.683.359	Ps. 107.805.546	Ps. 3.877.813
MADRID — ZARAGOZA — ALICANTE	1120 Nov	3.085.966	845.3650	3.114.008	853	96.855.217	95.164.644	1.690.573	
ANDALUZES	1925 »	433.663	400	»	430.852	301	17.291.676	18.187.820	—
MADRID CACERES-PORTUGAL E OESTE DE ESPANHA	2130 Nov	777	217.315	559	777	232.104	594	7.771.906	7.887.047
ZAFRA Á HUELVA	1925 Nov	180	72.748	404	180	77.370	429	3.834.706	3.014.312
—	262 Dez	»	83.999	188	»	80.582	447	3.368.706	3.094.895

Companhia do caminho de ferro de Benguela

Reuniu num dos ultimos dias de novembro a Assemblea 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 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 810 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 encommendado.

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

O material circulante adquirido importou na quantia de 418.325\$000 réis.

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

A receita d'estes sete meses monto a 19.269\$000 réis, o que dá para rendimento kilometrico 563.3027 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 meses d'este anno subiu já a 1.283.391.5546 réis, o futuro d'esta linha está sobejamente garantido, sendo tão auspicioso quanto possa desejar-se.

Os trabalhos de construção avançam com bastante celeridade, e a sua continuação 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 encommendado, chega para construir a linha até o kilometro 237.

Os estudos definitivos estão feitos até o kilometro 740, tendo sido já aprovado 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 circulação uma nova linha que pela sua construção, 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 ilhotes 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 ilhotes, transpondo os braços de mar por grandes pontes.

Os trabalhos começaram em 1904, e é possivel 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 ilhotes que é todo pantanoso.

Pode 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 construção em Berlim, de uma linha electrica subterranea, que vá a Friederichstrasse e á estação de Stettin, onde ligará com a linha suburbana que vai a Tegel, Oranienburg e Bernau.

A estação de Lourenço Marques

Attendendo á crise de trabalho que tão profundamente se tem feito sentir nestes ultimos meses, vão começar os trabalhos de construção 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 arrematação.

A nova estação será construída 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 pôde dispor 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\$000 réis, que sendo bem administrados devem dar ensanchas a que se faça alguma cousa já digna de menção.

No edificio, segundo o projecto, ficam 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 acordo relativo ao regimen das tarifas dos caminhos de ferro de todas as colonias sul-africanas, incluindo Moçambique.

A' conquista do ar

Para celebrar o cincoentenario da proclamação da Itália Unida como reino, realizar-se-há 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 cincuenta mil liras; e outro para o melhor aeroplano, no valor de cem mil liras.

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 dezessete kilometros, esperando-se que fiquem concluidos seis a oito meses depois de principiados.

Mossamedes. — Devem prosseguir 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 construída uma estação, que ficará sendo o terminus da linha, enquanto 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 à comissão technica de obras publicas do ultramar o projecto do segundo lanço 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 Allauch 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 illumination 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 incomoda 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 públicas 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 japonês propõe-se realizar grandes reparos nos seus caminhos de ferro, que se realizarão no prazo 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 vagões, de mil carruagens para passageiros, e a reconstrução de trinta estações.

CANADÁ

A Canadian Pacific desde 25 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 Kilindeni 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 ferroviários — A estatística referente aos meses de abril, maio e junho de 1908 dos accidentes ferroviários em Inglaterra, diz-nos que o numero de victimas foi 2.050, das quais 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 aumento de 2.338 toneladas no peso, o que dá a percentagem de 10,01 %; no rendimento houve também um aumento 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 dificuldades geraes que cada vez mais se avolumam e das dificuldades especias com que luta a província 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 300.513\$870, foi este anno de 316.768\$850 réis, havendo, portanto, um aumento 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 respetivo contrato, ou 166:991\$556 réis, já esse equilíbrio ha muito se tinha estabelecido, havendo este anno uma diferença 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 razoável melhoria com a exploração da linha de Ambaca para deante.

Da conta de Lucros e Perdas, detalhada em anexo, vereis que passamos para a conta de Lucros Suspensos a importância 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 aumento importante sobre o saldo do anno anterior, encontrando-se o detalhe d'esta conta no anexo B.

Continua a nossa Companhia, por enquanto, e apesar das dificuldades originadas no incidente que adeante relatamos, a não dever nada a ninguém, a não ser ao Estado, dívida a apurar pela arbitragem, a que adeante também 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 dívida, sem que na dívida do Estado à Companhia haja uma diminuição correspondente, teve aquella, como vereis das contas, uma diminuição no exercício findo 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 débito com uma quantia importante.

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

Pela forma, porém, porque, infelizmente correm os negócios do paiz e pela absoluta indiferença pelos das nossas colônias, a Companhia é absolutamente impotente para por si só conseguir esse desideratum, não sendo já pequeno esforço da sua parte o defender-se das consequencias d'essa indiferença, dos repetidos ataques que lhe são feitos e de todas as dificuldades que se lhe levantam, como se a grande vantagem para o paiz e para a província 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 embargos trouxe para a vida económica da Companhia, já um incidente analogo se produz, que, a prolongar-se, nos acarretará também graves inconvenientes.

Este incidente é baseado no rompimento do pactuado sobre a execução do contrato de 20 de outubro de 1894, que à 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 província de Angola, mas simplesmente de beneficiar-se o Estado, por uma forma que todos condenam.

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

Sobe, 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 quais fez parte o actual presidente do conselho de ministros.

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

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr.:

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

1.^a 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 kilómetros a 2:399\$940 réis por quilometro e por anno, e não de 364 × 2:099\$940, como indica o cálculo do Ministério da Fazenda, visto que não houve até o presente disposição alguma legal que diminuisse aquella garantia.

2.^a Que nestas condições e tendo a Companhia recebido do Es-

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

Abono do 2.º trimestre ...	22:000\$000
Coupon.	219:533\$840
Banco de Portugal	28:000\$000
Total (Calculo pelo 2.º semestre de 1905)	269:533\$810
Subvenção do 2.º semestre de 1906 ...	321:900\$000
Saldo a favor.....	62:366\$190

3.^a 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 necessários para satisfação dos seus compromissos, abonos que correspondiam aproximadamente em um anno, ao que o governo retirava da subvenção pelos contratos 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 importância, porque a sua existência económica não era ferida.

4.^a Que efectivamente 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 importância correspondente a juro e amortização indicadas nos ditos contratos, mas que, reclamando a Companhia do Estado quantia superior à que lhe debita o mesmo Estado, reclamação que tem de ser julgada por arbitragem, entende a Companhia ser fora do razoável estar a amortizar tal suposta ou eventual dívida, sem se saber qual será a decisão do tribunal arbitral sobre o assunto.

5.^a Que tendo sido allegada na câmara dos Dignos Pares a inconveniencia d'essa arbitragem, inconveniencia que decreto não pode deixar de ser temporaria, não era intenção d'esta Companhia criar dificuldades, requerendo-a às instâncias competentes como é do seu direito, esperando que os governos a julgassem oportunas. Mas desde que o governo levanta dificuldades á Companhia negando-lhe os abonos a que tem direito, porque lhe pertencem, e com os quais todos os governos tem concordado, abonos de que não pode prescindir, sem risco de quebra dos seus compromissos, vê-se-ha forçada, bem contra sua vontade, a requerer a arbitragem ás estâncias legaes com suspensão immediata do disposto nos citados contratos de 20 de outubro de 1894 e 18 de abril de 1897, na parte em que se referem a amortização e juro, atendendo a que não é justo que a Companhia seja forçada a amortizar uma dívida em litigio, sem que o Estado em virtude da sua dívida á Companhia compense essa amortização, o que equivaleia no fim d'um certo prazo, ao pagamento integral por parte da Companhia, sem que chegasse a ser reguladas as contas que constituem a sua reclamação.

6.^a 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 cálculo ser feito como está indicado na consideração 2.^a d'este ofício.

7.^a Como justificação do exposto a Companhia chama a atenção de V. Ex.^a para o seu relatório referente ao anno económico findo, no qual se mostra claramente, que a Companhia longe de receber adeantamentos além da verba a que tem direito, está amortizando a dívida em litigio, apesar dos abonos trimestrais que lhe tem sido sempre feitos.

8.^a Finalmente, que não tendo o governo feito oposição contra a dívida do Estado á Companhia, claramente indicada quer nos seus relatórios quer nos balancetes mensais, 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 importância 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 ofício de V. Ex.^a, julgar ser melhor tal solução.

Deus Guarde a V. Ex.^a — Porto 27 de fevereiro de 1907.

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Engenheiro Ernesto Navarro. Digníssimo 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 decretado, 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 committidos, 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 mês de dezembro, os comboios tramways nº 211, 212, 215, 216, 601, 602, 605 e 606 terão uma paragem na rua de S Bartholomeu, em Olhão, situada ao quilometro 349,46 da linha do Sul, entre a paragem de Meia Legua e a estação de Olhão, para tomar e deixar passageiros.

As cobranças efectuar-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 público que, por ordem superior, a partir de 1 de janeiro de 1908, a estação de Outeiro, situada ao quilometro 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 público de que se acha restabelecido todo o serviço na linha portuguesa de Mirandela 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 suprimida da composição do comboio-omnibus nº 15, que parte de Lisboa-Rocio ás 9,30 da noite, e do comboio nº 4, que chega a Lisboa-Rocio ás 11,58 da noite, 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 público 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 vasias, com excepção das despesas accessórias, registo e sello, às remessas de vinho que se efectuem de qualquer estação d'esta linha.

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

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

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Cobertura metálica 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 metálica de parte da gare da estação central do Porto.

O deposito provisório, que poderá ser feito nas thesourarias de qualquer das Direcções dos caminhos de ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro, até as tres horas da tarde da véspera do dia em que o concurso tiver lugar, para ser admittido como licitante, será de 880\$000 réis, e o definitivo, que terá de ser feito na mesma thesouraria onde o houver sido o provisório, será de 5 por cento do preço da adjudicação.

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

As condições 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'água, 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, Olivaes, Sacavem, Povo, 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'Anços, 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, Canheira, Peso, Castello de Vide, Marvão, Campolide, Sete-Rios, S. Domingos, Cruz da Pedra, Bemfica, Buraca, Porcalhota, Queluz, Barcarena, Cacem, Mercês, Cintra, Sabugo, Pedra Furada, Mafrá, Malveira, Pero Negro, Dois Portos, Runa, Ramalhal, Outeiro, Bombarral, S. Mamede, Obidos, Bouro, S. Martinho, Cella, Vallado, Martingança, Marinha Grande, Monte Real, Monte Redondo, Guia, Lourical, Tellada, Verride, Lares, Santo Aleixo, Alcantara T, Alcantara M, Junqueira, Belem, Bom Successo, Pedrouços, Algés, Dafundo, Cruz Quebrada, Caxias, Paço d'Arcos, Santo Amaro, Oeiras, Carcavellos, Parede, Cae Água, S. João do Estoril, Estoril, Monte Estoril, Cascaes, Alferrarede, Mouriscas, Alvega, Belver, Barca d'Amieira, Fratel, Rodam, Sarnadas, Aleains, 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.^a No involucro das propostas além do endereço deverá indicar-se o seguinte: Proposta para a venda d'água;

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

3.^a 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 óleo 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'óleo 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 escritórios 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 recomendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço.

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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 eléctrica. Aceito e ordem. Preços modicos.

CASTELLO BRANCO *Hotel Francisco.* — Rua de Santo Antonio — Bom tratamento, aceito e commodidade — Proprietário, sucessor da viúva de Francisco da Silva Gama.

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

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

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

HAMBURGO *Sautier & C°.* — Comissões, transportes marítimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Espanha.

LISBOA *Braganza-Hotel.* — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.º ordre. — Proprietário, Victor Sassetti.

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

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

MAFRA *Hotel Moreira.* — No largo, em frente do convento. Bellas accommodações desde 1.000 réis por dia a 1.500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

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

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

SEIXAL *Grande Hotel Esperança.* — Avenida Todt, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diária 1.200 a 2.500. Prop. Lourenco & Lourenco.

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

VALENCIA D'ALCANTARA *Viura 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 números 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 millimetros	11.500	11.5800	12.5600	13.5400
De 5 e 5 1/2 "	11.5400	12.5200	13.5000	13.5800
De 6 e 6 1/2 "	11.5800	12.5600	13.5400	14.5200
De 7 e 7 1/2 "	13.5000	14.5200	15.5400	16.5600
De 8 a 9 "	14.5200	15.5400	16.5600	17.5800
De 9 1/2 e 10 "	15.5400	16.5600	17.5800	19.5000

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.	10-10 m.
4-0 t.	4-11 t.	4-29 t.
5-40 t.	5-54 t.	6-20 t.
11-25 n.	11-32 n.	12-0 n.

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

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

Mais os de Cascaes, excepto os a.

Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-28 t.	5-37 t.	c 5-29 m.	p 6-35 m.
p 4-35 t.	c 5-37 t.	5-29 m.	6-30 m.
p 6-5 t.	7-26 t.	8-0 n.	9-28 n.
12-30 n.	1-53 n.	—	—

Lisboa-Rocio	Setil	Lisboa-Rocio
Partida	Vendas Novas	Setil
6-39 m.	8-26 m.	c 7-14 m.
8-39 m.	10-31 m.	12-0 t.
3-50 t.	7-5 t.	3-0 t.

Santarem-Setil	Entroncam.	Lisboa-R.
Partida	Chegada	Partida
6-23 m.	6-54 m.	10-0 m.
6-23 m.	12-56 t.	—

Lisboa-Rocio Porto Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
8-35 m.	7-16 t.	6-35 m.	5-7 t.
a 2-45 m.	3-19 t.	a 8-49 m.	2-40 t.
1-5 t.	12-6 n.	2-45 L.	11-58 n.
a 5-30 t.	11-16 n.	a 5-0 t.	10-50 n.
9-30 n.	7-47 m.	8-44 n.	6-25 m.

Figueira Porto Figueira

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

Partida	Chegada	Partida	Chegada
3-54 m.	6-32 m.	9-47 m.	12-15 t.
11-1 m.	1-51 t.	9-50 t.	8-17 n.

Ovar Porto Ovar

Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-20 m.	9-4 t.	5-20 m.	6-58 m.
10-10 m.	11-54 m.	6-59 m.	8-38 m.

Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-17 t.	3-40 t.	5-16 t.	—
Espinho	Porto	Espinho	

Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-0 m.	7-59 m.	7-35 m.	8-18 m.
a 8-53 m.	9-33 m.	8-10 m.	9-7 m.

Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-35 m.	10-37 m.	12-16 t.	1-12 t.
4-5 t.	9-457 t.	q 4-0 t.	1-47 t.

Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-5 n.	10-7 n.	7-47 t.	8-45 n.
—	—	12-0 n.	12-59 n.

Coimbra Louzã Coimbra

Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-0 m.	6-29 m.	7-15 m.	8-43 m.
4-0 t.	5-19 t.	5-40 t.	6-53 t.

Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-47 m.	7-32 t.	7-32 t.	8-32 t.
a 7-40 t.	8-16 n.	7-52 t.	8-52 n.

Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-45 n.	8-0 t.	9-4 n.	10-24 n.
a 10-15 n.	11-16 n.	a 9-56 n.	10-32 n.

Partida	Chegada	Partida	Chegada
10-45 n.	11-52 n.	10-50 n.	11-54 n.
12-25 n.	1-15 n.	11-26 n.	12-2 n.

Partida	Chegada	Partida	Chegada
—	—	1-10 n.	12-58 n.
—	—	a 12-56 n.	1-32 n.

Lisboa-R. Queluz Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-10			



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

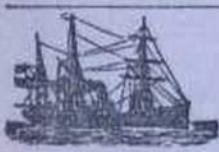
Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Occidental, vap. portuguez **Ma-lange**. Sairá a 22 de dezembro. Empresa Nacional de Navegação Rua d'El-Rei, 85, 1.^º



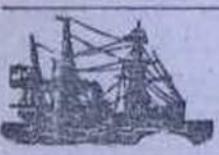
Africa Oriental (via Sucz), vapor alemão **A-dolf Woer-mann**. Sairá a 23 de dezembro. Agentes E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^º



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



Bahia, Halle. Sairá a 17 de dezembro. Agentes, Pereira & Lane, Rua da Prata, 51, 2.^º



Bordeos, vap. francez **Magellan**. Sairá a 25 de dezembro. Messageries Maritimes, Sociedade Tortades, R. Aurea, 32, 1.^º



Cadiz, Cartagena, Valencia, Barcelona e Filípinas. vap. espanhol **Isla de Pa-nay**. Sairá a 26 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Cadiz, Havana, Tampico, Vera-Cruz, vapor alemão **Dania**. Sairá a 28 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



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



Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Sinai**. Sairá a 20 de dezembro. Messageries Maritimes, Sociedade Tortades, R. Aurea, 32, 1.^º



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Atlantique**. Sairá a 22 de dezembro. Messageries Maritimes, Sociedade Tortades, R. Aurea, 32, 1.^º



Havre e Hamburgo, vap. alemão **Rio e gro**. Sairá a 22 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



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



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



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



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.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^º



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



Madeira, tony. Sairá a 27 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^º



Montevideo e Buenos Aires, vapor alemão **Cap Ortegal**. Sairá a 22 de dezembro.

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



Pará e Manaus, vapor inglez **Horatio**. Sairá a 17 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^º



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

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



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

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



Southampton, Bolonha e Hamburgo, vapor alemão **Cap Arco-na**. Sairá a 29 de dezembro.

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



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

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



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

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



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



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

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



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

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



Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

AVISO AO PÚBLICO

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 máximos gratuitos:

a) De 1 d'Abri até 30 de Setembro, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatário 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 consignatário 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 indivisível 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 despezas accessórias em vigor.

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

A Companhia com tudo não responde pela entrega dos avisos de chegada que expedir pelo correio ou pelo telegrapho, nem pelas consequências de qualquer erro ou omissão nos nomes ou moradas dos destinatários, 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.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

A V I S O A O P U B L I C O

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 máximos gratuitos:

a) De 1 d'Abrial até 30 de Setembro, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatário 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 consignatário 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 despezas accessórias em vigor.

Salvo renúncia expressa do expedidor, por elle escripta na nota d'expedição, a Companhia avisará os consignatários 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 destinatários, 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'Abri 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 ditos de estacionamento que procederem, os de armazenagem constantes da tarifa de despezas 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 com tudo 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.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

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 maximos gratuitos:

a) De 1 d'Abri 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 despezas 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.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

A V I S O A O P U B L I C O

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'Abri 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 despezas 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 anulladas:

Para cada uma d'estas operações é concedido um prazo 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 for effectuada no prazo 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.

Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

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 máximos gratuitos:

a) De 1 d'Abri 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 despezas accessórias 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 com tudo 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.^o, que fica anullada:

Para cada uma d'estas operações, sempre que realizadas pelos interessados (quer nas condições do § 1.^o ou 2.^o) são concedidas 24 horas, desde o momento em que o wagon for 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 diário 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 I—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 efectuada, na Companhia da Beira Alta, nos seguintes prazos máximos gratuitos:

a) De 1 d'Abri 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 I 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 VISO AO PÚBLICO

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 máximos gratuitos:

a) De 1 d'Abril até 30 de Setembro, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatário 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 consignatário 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 indivisível 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 despezas accessórias em vigor.

Salvo renúncia expressa do expedidor, por elle escripta na nota d'expedição, a Companhia avisará os consignatários 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 destinatários, 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 despezas accessórias.

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 anullada.

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

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 efectuadas na Companhia da Beira Alta, nos seguintes prazos máximos gratuitos:

a) De 1 d'Abri até 30 de Setembro, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatário 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 consignatário 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 despezas accessórias em vigor.

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

A Companhia com tudo 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 destinatários, 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 despezas accessórias.

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 V I S O A O P U B L I C O

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 máximos gratuitos:

a) De 1 d'Abri até 30 de Setembro, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatário 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 consignatário 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 fração de 24 horas de demora.....	1\$000 reis
, , , e periodo indivisível 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 despezas accessórias em vigor.

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

A Companhia com tudo não responde pela entrega dos avisos de chegada que expedir pelo correio ou pelo telegrapho, nem pelas consequências de qualquer erro ou omissão nos nomes ou moradas dos destinatários, 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 máximos gratuitos:

a) De 1 d'Abri até 30 de Setembro, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatário 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 consignatário 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 fração 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 despezas accessórias em vigor.

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

A Companhia com tudo 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 destinatários, 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 anullada.

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 V I S O 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 máximos gratuitos:

a) De 1 d'Abri até 30 de Setembro, sendo o wagon posto á disposição do expedidor ou do consignatário 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 consignatário 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 despezas accessórias em vigor.

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

A Companhia com tudo não responde pela entrega dos avisos de chegada que expedir pelo correio ou pelo telegrapho, nem pelas consequências de qualquer erro ou omissão nos nomes ou moradas dos destinatários, 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 anullada.

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 à Povoa e Famalicão

Serviço directo combinado

AVISO AO PUBLICO

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

PARA TRANSPORTE DE

**Cal commun, 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 efectuada, na Companhia da Beira Alta, nos seguintes prazos máximos 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 indivisível de 24 horas de demora, passadas as primeiras 24 horas	2\$000

Nas restantes linhas combinadas será a descarga realizada nas condições das suas tarifas de despezas accessórias.

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 despezas accessórias
Até 100 kilometros.....	Reis 11	1\$200
Além de 101	,	1\$400

§ 2º PALHA A GRANEL

Por wagons completos de 4.000 kilos ou pagando como tal

PERCURSOS	Preço por tonelada e kilometro	Mínimo de percepção por tonelada comprehendidas as despezas accessórias
Até 150 kilometros.....	Reis 12	1\$600
Além de 151	,	2\$000

CONDICÕES

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

A referida operação será feita nos seguintes prazos máximos gratuitos:

- a) De 1 d'Abrial 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 fração de 24 horas de demora	1\$000 reis
" " e periodo indivisível de 24 horas de demora, passadas as primeiras 24 horas . . .	2\$000 "

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

- A Companhia com tudo 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 destinatários, quando esses erros ou omissões não sejam de sua responsabilidade.
- 4.^a A Companhia reserva-se o direito de ampliar em mais dois dias o prazo legal de transporte.
- 5.^a Qualquer reclamação por errada applicação dos preços d'esta tarifa poderá produzir-se até dois meses depois de retirada a expedição pelo consignatário. Expirado este prazo cessa a responsabilidade da Companhia.
- 6.^a Ficam em tudo mais vigorando os disposições da Tarifa Geral.
- 7.^a 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 Viana.