

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

Antuerpia, 1894, medalha de bronze — Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra. — S. Luiz, 1904, medalha de bronze

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario-director-editor

REDACTOR PRINCIPAL

A. VASCONCELLOS PORTO

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48  
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

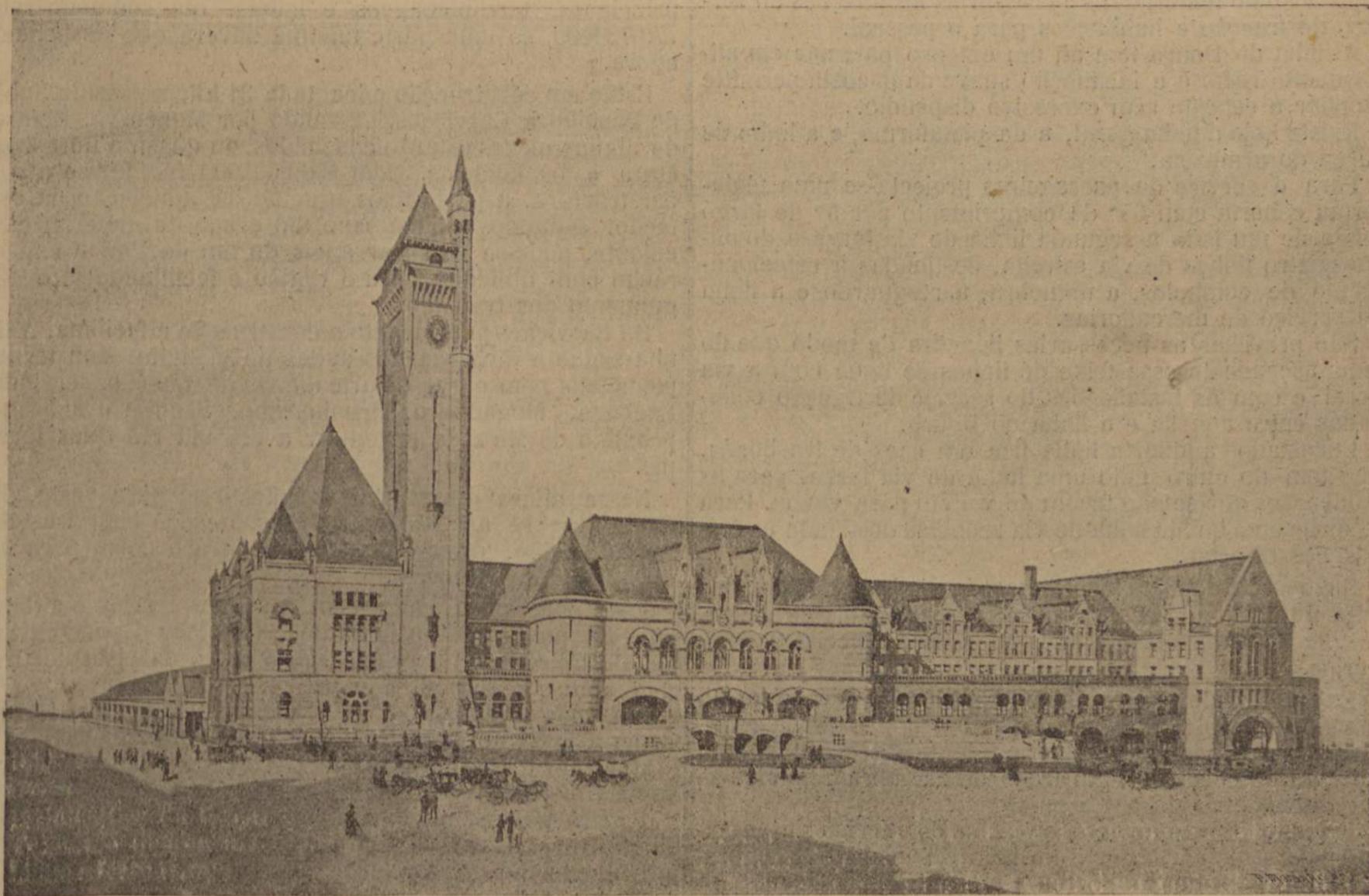
Endereço telegraphico: Camiferro

## 1906, Anno do Jubileu dos Caminhos de ferro Portuguezes

### SUMMÁRIO

	dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes .....	305
	O NOSSO DIRECTOR—O IMPOSTO DE CONSUMO .....	306
	O SUPPOSTO MONOPOLIO DA VIACÃO DE LISBOA.....	306
	PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	307
	COMPANHIA DAS DOCAS DO PORTO .....	307
	COMPANHIA DA REAL FABRICA DE FIAÇÃO DE THOMAR.....	308
	COMMERCIO PORTUGUEZ—A LINHA DO JUNGFRAU.....	308
	O CAMINHO DE FERRÓ DE HEDJAZ .....	308
	TRACÇÃO ELECTRICA .....	309
	LINHAS PORTUGUEZAS—Companhia Real—Regoa a Chaves—Queluz à Idanha—Lourenço Marques—Coimbra à Louzã .....	319
	LINHAS ESTRANGEIRAS—França—Allemanha—Inglaterra .....	309
	AVISOS DE SEEVICO—ARREMATACOES .....	319
	AGENDA DO VIAJANTE .....	310
	HORARIO DOS COMBOIOS.....	311
	VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	312

A ESTACÃO DE POCINHO, por J. Fernando de Sousa .....	297
A MONUMENTAL ESTACÃO «UNION» DE S. LUIZ (illustrado) .....	299
PARTE OFFICIAL — Portarias de 14 de setembro do Ministerio das Obras Publicas—Accordam do Tribunal Arbitral de 14 de setembro e decreto de 20 de setembro de 1906 do Ministerio da Marinha.....	300
NOTAS DE VIAGEM—III—Rocamadour e as Grutas de Padirac—Alvi- nhac—Mende .....	302
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas—Boletim da Praça de Lisboa—Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Receitas	



Fachada principal da estação «Union» de S. Luiz (pag. 299)

### A estação de Pocinho

Tive em tempos occasião de referir aqui a série de factos occorridos até que de vez se assentasse na largura de via a adoptar na linha do Pocinho a Miranda. Aventada primeiro como linha internacional de via larga, veio a ser, e ainda bem, adoptada para ella a

via de 1 metro com curvas de 75<sup>m</sup> que permitem uma construcção economica, como é proprio de uma linha de interesse propriamente regional, modesta, mas sobretudo util na sua acção de fomento.

Como é sabido, o planalto de Miranda está absolutamente desprovido de meios de communicacão. Nem só sob o ponto de vista agricola tem valor; ha nella os jazigos ferriferos de Roboredo, as minas d'estanho da Angueira, minas de wolfram e outras e finalmente as afa-

madras pedreiras de marmores e alabastros de Santo Adrião.

Quando venham um dia, mais ou menos proximo, a explorar-se as minas de Roboredo, haverá um trafego consideravel, sujeito a baldeação na estação do Pocinho.

Por isso tinha esta de ser planeada com a maxima largura, prevendo-se as exigencias do futuro, embora não se haja de realizar de pronto senão parte das obras projectadas.

Foi por isso estudado cuidadosamente o plano da estação, tendo sido afinal apresentado o projecto definitivo que foi aprovado por uma portaria.

Não será destituida de interesse uma breve noticia das disposições projectadas, cuja justificação deriva das condições do trafego com que é licito contar.

Deve ser o Porto o ponto de procedencia ou de destino da maior parte d'elle, podendo-se distinguir o trafego geral, o das minas e o das pedreiras, todo ou quasi todo de transito e portanto sujeito a baldeação no Pocinho. A dos minerios deve poder ser feita pela acção da gravidade, o que as disposições especiaes do material circulante, adequado a esse trafego quando a sua importancia o exija, pódem facilitar, tornando a baldeação quasi gratuita.

Não póde ser empregado o mesmo processo para os marmores e alabastros cuja baldeação tem de ser prevista, quer directa de vagon para vagon, quer com deposito num caes, de modo, porém, que o emprego de guindaste a facilite.

No trafego geral ha que distinguir o serviço de passageiros do de mercadorias.

Finalmente tem de haver no Pocinho officinas para a reparação do material, as necessarias installações do serviço de tracção e habitações para o pessoal.

A linha do Douro tem ali um extenso patamar em alinhamento recto e a inclinação suave da encosta permite ampliar a estação sem excessivo dispendio.

Existe hoje a linha geral, a da plataforma, e a linha de carga do armazem.

Para o serviço de passageiros projecta-se uma plataforma coberta com 65<sup>m</sup> de comprimento por 5<sup>m</sup> de largo tendo de um lado a segunda linha de via larga e do outro quatro linhas de via estreita, destinadas a estacionamento de comboios, a manobra, a resguardo e a linha de serviço de mercadorias.

São previstas as necessarias ligações de modo que do lado ascendente esse feixe de linhas se ligue com a via geral e com as installações do serviço de tracção collocadas entre aquella e a linha do Douro.

Encostado á quarta linha fica um caes de trasbordo, que tem do outro lado uma linha de via larga, para as baldeações que se não façam de vagon para vagon. Para estas ha uma quinta linha de via reduzida destinada ás baldeações directas.

Seguem-se depois cinco linhas de via larga, destinadas tres ao serviço geral de mercadorias (linhas de carga, resguardo e manobra) e duas ao serviço especial dos minerios.

Exteriormente e num plano superior em terrapleno limitado por um muro, preveem-se tres linhas de via reduzida para o serviço de minerios, juntando-se no extremo do lado descendente num troço de manobra e ligando-se do ascendente com a via geral.

Entre o prolongamento da linha de serviço de passageiros e a de via larga e do lado descendente está previsto um caes de 30<sup>m</sup> x 5<sup>m</sup> com um guindaste movel para as baldeações de marmores e alabastros.

Uma transversal de placas permite trazer vagon da via reduzida á linha actual dos caes de mercadorias da estação, na qual haverá os carris de via estreita por dentro dos de via larga.

O feixe de linhas de via larga do serviço de mercadorias funde-se num tronco commum pelo qual se liga do lado descendente á via geral e do ascendente numa via perdida que serve de linha de manobra, havendo do mesmo lado uma bateria de placas.

As installações da tracção abrangem um feixe de oito linhas perdidas, duas das quaes correspondem ao deposito de machinas, tres ao de carruagens e tres ao ser-

viço de reparação, ficando por traz as officinas. Ha tambem um caes de carvão, situado de modo que serve para as machinas de via larga e de via estreita.

Ao lado da estrada preveem-se tres grupos de casas para habitação do pessoal.

Como se vê, estão largamente previstas as exigencias futuras do trafego.

Para a ampliação da estação é preciso expropriar 33.919<sup>m</sup>² de terreno e fazer 117.766<sup>m</sup>³ de aterro.

As expropriações estão orçadas em 6:754\$504 réis e as terraplenagens em 37:811\$000 réis.

A plataforma e os tres caes, de mercadorias, carvão e marmores, estão orçados em 2:948\$905 réis, sem contar a cobertura da plataforma orçada em 1:978\$470 réis. A officina e depositos de material importam em réis 14:326\$000, as casas para pessoal em 8:031\$000 réis, o reservatorio, gruas e ponte girante em 3:515\$000 réis, as linhas em 39:261\$600 réis.

Juntando a essas verbas a installação para elevação de agua do Douro, as retretes, o guindaste movel e outros accessorios chega-se ao custo total de 122:402\$000 réis a dividir por toda a linha cuja extensão é superior a 100 kilometros.

Como ponderei, a parte do plano que é necessario realizar desde já, reduz-se a pouco. Haja em vista as acanhadas proporções das estações de Trofa e Tua em que se faz serviço de maior importancia do que será o que a principio terá a linha do Pocinho. Só as expropriações deverão ser feitas logo integralmente. Das duas verbas principaes, terraplenagens e linhas, que sommam réis 77:072\$600, só uma parte minima haverá que despender agora.

Estão em construcção adeantada 31 kilometros da linha do Pocinho a Carviças, passando por Moncorvo. Dentro de alguns mezes estarão concluidos, ou quasi, a infraestrutura e os edificios. Com 150:000\$000 réis faz-se a superstructura, a parte mais urgente da ampliação da estação. Dotando a linha com um grupo de material circulante, póde-se começar antes do fim de 1907 a exploração com utilidade para a região e facilitando-se o seguimento dos trabalhos.

De Carviças para deante a construcção é facilima. A linha segue a divisoria das aguas do planalto, sem terraplenagens nem obras de arte dignas de menção, servindo Lagoaça, Mogadouro, Brunhosinho, Sendim e indo até proximo de Miranda encontrar a estrada em Duas Igrejas.

Nessa altura deverá talvez inflectir-se para oeste, de modo que se aproxime de Vimioso e das pedreiras de Santo Adrião, dirigindo-se depois para o norte para se aproximar de Angueira.

Essa parte do traçado além das Duas Igrejas e a fixação do ponto onde a linha deve terminar dependem do estudo minucioso da região sob o ponto de vista do trafego com que se póde contar.

Em todo o caso, com mais 800 a 1.000 contos, levar-se-ha a linha ao extremo norte do planalto.

Com um dispendio total de 1.400 contos ter-se-ha promovido o progresso economico de uma vasta região.

Poderá não ser muito grande o rendimento proprio da linha, mas o seu tributo á linha do Douro, constituido principalmente pelas relações com o Porto terá nella tão grande percurso sem exigir mais comboios que o respectivo rendimento liquido retribuirá largamente o capital despendido.

Isto sem falar nas vantagens de todas as ordens que resultarão da facilidade de communicações proporcionada a uma zona onde nem estradas existem.

E quando a exploração das minas e pedreiras, tornada possivel pela existencia da linha, vier a ser uma realidade, a estação do Pocinho poderá ser ampliada de modo que desempenhe cabalmente a sua função, justificando-se a largura do plano adoptado.

*J. Fernando de Souza.*

## A monumental estação «Union» de S. Luiz

Esta monumental estação, de architectura sumptuosa e sobretudo grande, imprevista e bem accommodada ás necessidades modernas, com decoração moderna tambem, utilizando materiaes de construcção diversos em que predomina o ferro, pôde bem servir para caracterizar o paiz em que se erige—a livre, a laboriosa, a grande America do Norte.

Alheia a preocupações de simetria, com a só preocupação da commodidade e da perfeita adaptação ao fim, lembra-nos aquelles castellos medievaes abroquelados de muros, atorreados de agulhas esbeltas em almenaras, com edificios, ameias, setteiras, cânhoneiras, alcaçares, miradores justapostos e sobrepostos onde o capricho esthetico dos senhores ou a fantasia artistica dos mestres, ou as necessidades tacticas das localidades as impunham ou aconselhavam.

O architecto C. Link attendeu principalmente ao fim especial que tinha em vista, escolhendo para o seu conjuncto o estylo, que tanto predomina na America, das antigas missões catholicas ou grandiosos conventos fundados pelos espanhoes.

Tratava-se d'uma vasta estação que devia servir a vinte e duas linhas ferreas, treze para o Este, nove para Oeste, que ali convergem, satisfazendo as necessidades d'um trafego colossal com exigencias numerosissimas, devidas ao numero, á qualidade e aos habitos de vida de passageiros muito diversos em trafego cosmopolita.

D'ali tinham de sair 4 comboios por minuto.

Satisfeitas estas condições pela distribuição em planta, pela installação de machinismos apropriados, a arte tomou então o lapis, o pincel e o escopro, e creou esses originaes e interessantes pormenores architectonicos, tornando uma construcção d'esta ordem que deveria parecer monotona e pesada, numa obra d'arte, alegre, original, vasta, attraente.

A construcção é moderna. Foi em abril de 1890 que a junta dos directores das linhas interesadas escolheu o local onde devia erigir-se.

As demolições dos edificios onde ella deveria fazer-se começaram em abril de 1892.

O projecto adoptado depois d'um concurso em que foram fixadas as bases a seguir, concurso em que appareceram oito candidatos, obteve o primeiro premio de 10.000 dollars dado por unanimidade ao architecto Theodore C. Link que adoptára para divisa um vaso etrusco.

Foi desde logo encarregado de redigir o projecto definitivo e a construcção.

A obra toda pôde considerar-se dividida nas seguintes partes:

Edificio principal da estação e hotel annexo.

Dependencias da estação como são os armazens de bagagens.

Installações da força.

Telheiros dos caes.

Linhas ferreas.

O edificio principal tem a fachada maior para a rua Market, a lateral esquerda para a rua 18, a lateral direita para a rua 20 e o tardo para a larga plataforma que liga os caes intercalados entre cada par de linhas parallelas para a paragem dos comboios, que são 31.

A gravura da primeira pagina representa o conjuncto d'este grandioso edificio.

A fachada é imponente e, pôde dizer-se, constituida por um edificio principal ligado para a esquerda a um pavilhão quadrado que fórma o extremo, e ao edificio do hotel que constitue o extremo direito por duas galerias desiguaes e differentes,

A entrada principal tem um atrio sob cujas largas arcadas passam as carruagens com um accesso por meio de rampas suaves em curva.

Os passageiros que saem das carruagens, chegam a um vestibulo e passam para o grande salão geral de espera.

D'ella damos abaixo a gravura de uma das suas perspectivas.

A' esquerda ficam-lhe as bilheteiras, á direita as repartições do correio, na frente as portas para a entrada na plataforma das linhas e o posto de informaçoes.

Dirigindo-se para a direita encontra-se os lavatorios e o restaurante ao qual se pôde directamente chegar subindo pelas duplas escadas que dão para um pateo coberto destinado ás carruagens, que occupa toda a largura do edificio e corresponde a um pavimento superior ao do grande salão d'espera. Este pateo tem egualmente portas para a plataforma das linhas, onde se chega por 3 largas escadas.

A' esquerda do grande salão de espera, passadas as bilheteiras, estão a casa de banhos, sala de barbeiro, um salão de espera de 2.<sup>a</sup> classe, necessarias e lavatorios para mulheres e para homens.

A' direita do pateo coberto das carruagens fica o grande hotel e varias repartições.

Pelas torres semicilindricas que ficam aos lados da entrada principal sóbe-se ao 2.<sup>o</sup> pavimento ou pelas suas bem lançadas escadas, ou por elevadores.

Neste pavimento destinado aos passageiros de 1.<sup>a</sup> classe é maior a riqueza e o conforto.

Sobre o grande salão de espera ha a monumental nave opulentamente decorada, coberta com abobada cilindrica, sustentada pela armação do telhado á maneira da nossa nova camara dos deputados.

E' a de que damos a gravura mostrando a escada que lhe dá accesso.

Segue-se-lhe á esquerda um grande salão para senhoras e outro só para homens, além de lavatorios, toucadores e necessarias; á direita o salão de fumar, o café, a sala de jantar e differentes alojamentos do hotel annexo, para onde se pôde entrar por um notavel corredor de estylo gothico que passa ao lado da casa de fumar e liga a grande nave com o hotel que, como edificio distincto, tem entrada tambem independente, com peristilo para carruagens.

Na fachada o estylo é accommodado. Sobrio e pesado no 1.<sup>o</sup> pavimento aligeira-se no segundo. Largas janellas dão luz onde ella é necessaria.

Encosta-se ao pavilhão da ala esquerda uma elevada torre com altas e esguias janellas, coroada por uma varanda á maneira arabe e rematada por um mirante com cobertura em 4 aguas.

Numa das arestas ou angulos da torre, ao modo de nervura, trepa uma agulha octogona que ultrapassa a torre á qual se enxerta como um ramo num tronco.

E' um caracteristico da estação aquella torre de relógio germinada, tão original, com a sua filha mais esbelta e mais alta. Vê-se de toda a parte. Dá a nota incisiva ao conjuncto. Lembra um silvo de locomotiva que corta o ar vibrando sobre o ruido grave das rodas que deslizam e dos freios que as apertam.

Para o lado da rua 20 ficam os armazens de bagagens e outras dependencias.

Entre esta e a 18 está a central ou fonte de força que dá luz e vida a toda uma enorme rede de lampadas electricas.

As linhas chegam á estação em feixes, dividindo-se em pares de vias, separadas por caes.

A avenida principal, que liga os caes intercalares com a haste horizontal de um T dá para a rua 18, para onde se sóbe por uma larga escaua tripartida, no cimo da qual está um peristilo onde chegam as carruagens; e para a rua 20 directamente.

Ao meio está o posto dos conductores, do telegrapho, do chefe e da manobra.

A plataforma e caes são cobertos por um vasto telheiro

continuo com 700 pés de comprimento por 606 de largura e a area de 424.200.

Assenta a cobertura num reduzido numero de apoios, 4 no sentido transversal para cada area, 12 no sentido transversal ou das madres.

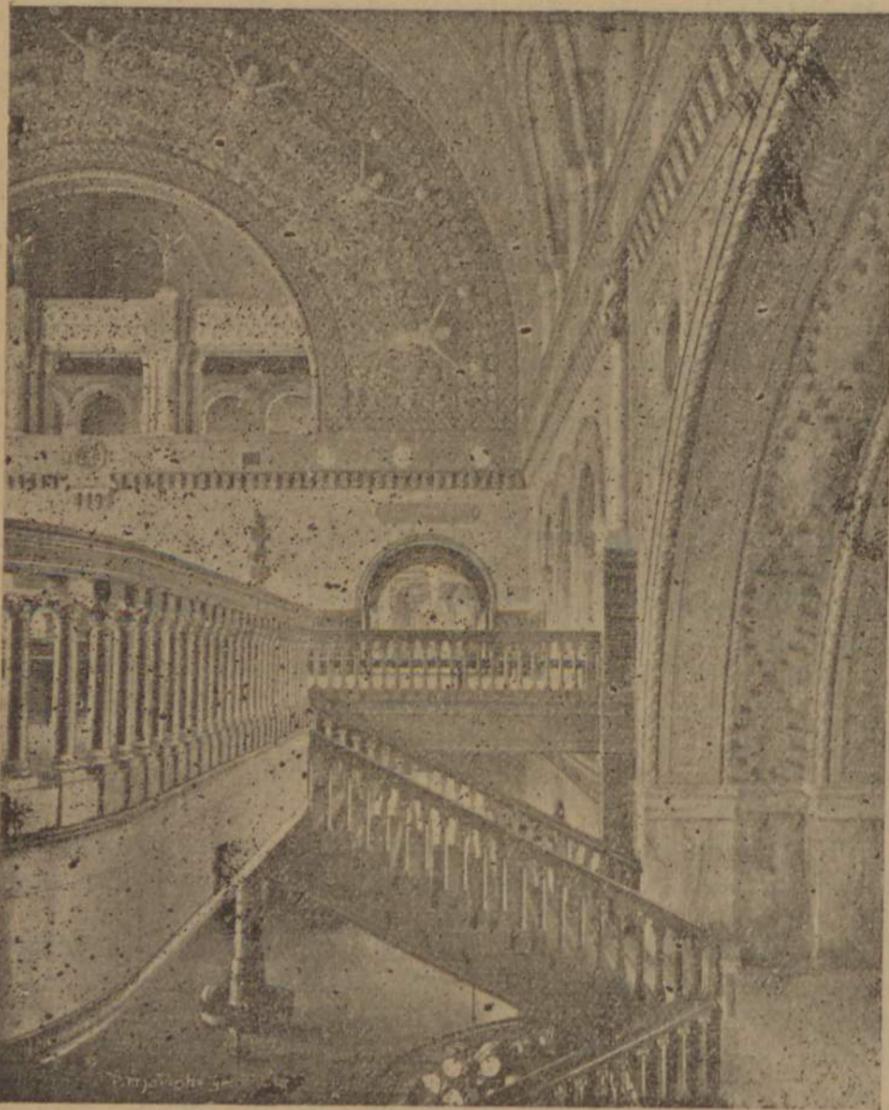
A estação da força tem 4 caldeiras que podem fornecer vapor para 100 cavallos, duas machinas de 200 c. v. uma de 100 c. v., 1 dinamo de 140 kilovattios e 2 de 66, uma machina de 400 c. v., um dinamo de 500 kilovattios, só para luz que eleva o numero de lampadas de arco a 350 e de lampas d'incandescencia a 5.000.

Tem além d'isso dois compressores de ar de 55 c. v. cada um para as agulhas, signaes, etc.

O calorifero tem 44.500 polegadas quadradas de superficie de irradiação.

A agulhação é manobrada por 122 alavancas para 103 agulhas e 103 signaes.

A area coberta da estação méde 11,2 acres, não contando com as dependencias pois, que com ellas chega a 20 acres e a 42 se se contar ainda os telheiros sobre as linhas.



O vestibulo da estação de S. Luiz

A obra que custou a bonita somma de seis milhões e meio de dollars, uns 6.250 contos da nossa moeda, foi executada rapidamente. Em setembro de 1894 entrava o primeiro comboio nesta estação formidavel.

A decoração do edificio tem em grandesa o que lhe falta em profusão.

Foi sobretudo ao 2.º pavimento que o architecto destinou o seu talento artistico.

A grande nave só por si compensaria qualquer deficiencia. Magestosa, vastissima com a larga abobada de tumba, as enormes janellas dos topos, as duas galerias que a circundam, a ampla escadaria monumental de acesso, é imponente.

As galerias entre as columnas e nos arcos ornamentados realçam o conjuncto mas é para os largos arcos dos topos, ricamente ornamentados com grinaldas d'onde surgem figuras de mulheres de braços levantados sustentando lampadas electricas, que convergem os olhares dos visitantes.

Nada desmerece ali naquelle verdadeiro templo da viação accelerada.

## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de ferro do Estado  
Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foram presentes os projectos definitivos das estações de Fafe, Paçó Vieira e Fareja, apresentados pela Companhia de Caminhos de ferro de Guimarães a Fafe, e pela mesma elaborados, com data de 17 de agosto do corrente anno: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, com data de 6 do corrente, approvar os referidos projectos.

Paço, em 14 de setembro de 1906.—José Malheiro Reymão.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente um projecto de variante entre os perfis 44 do kilometro 9 e o perfil 3 do kilometro 10 do caminho de ferro em construcção entre Livração e Amarante, elaborado pela Direcção do Minho e Douro, com data de 14 de agosto do corrente anno: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, com data de 6 do corrente mez, approvar o referido projecto.

Paço, em 14 de setembro de 1906.—José Malheiro Reymão.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos

Accordam os yogaes do Tribunal Arbitral:

Mostra-se que o Governo Portuguez — parte neste processo — por despacho do Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar, de 24 de janeiro de 1890, auctorizou a Companhia Neerlandeza concessionaria do caminho de ferro da fronteira de Lourenço Marques a Pretoria—tambem parte neste processo—a construir uma ponte para descarga dos materiaes do dito caminho de ferro, sendo as condições com que foi concedida essa auctorização:

1.ª Servir a ponte sómente para descarga de materiaes destinados á linha do Transvaal, não podendo servir ao embarque ou desembarque de outras mercadorias sem licença especial do Governo.

2.ª Ficar o trafego, que por ella se fizesse sujeito á fiscalização do Governo.

3.ª Poder o Governo adquirir a ponte quando o entendesse conveniente, pagando-a pelo seu valor, que seria fixado por accordo entre os representantes da Companhia e do Governo, e, na falta de accordo, por arbitros (annexo 2.º da *Mémoire et documents concernant le pont de Lourenço Marques*, apresentados pela Companhia Neerlandeza dos Caminhos de ferro Sul Africanos Z. A. S. M.; telegramma transcrito a pag. 3 da *Mémoire* apresentada por parte do Governo Portuguez á arbitragem);

Mostra-se que a companhia referida accitou as condições com que o Governo Portuguez tinha concedido a sua auctorização para a construcção da referida ponte (carta escrita a 27 de fevereiro de 1890 n.º 35/2.989-B por Mr. Middelberg, em nome da administração da Companhia Neerlandeza, mencionada a pag. 4 da *Mémoire* do Governo Portuguez e a pag. 1, e no annexo 12 da *Mémoire* da companhia);

Mostra-se que a mesma companhia procedera á construcção d'essa ponte occupandó com a respectiva avenida uma area de terreno de 3.970 metros quadrados (*Mémoire* do Governo, pag. 14, 17 e 22).

Mostra-se que a companhia, para o aproveitamento da referida ponte, utilizára mais, em Lourenço Marques, os seguintes terrenos em que teve de proceder a aterros e outras obras:

26.200 metros quadrados de terreno adjacente á dita ponte, cedido pela Municipalidade de Lourenço Marques ao Governo da antiga Republica Sul-Africana;

23.669 metros quadrados de terreno que, por parte do Governo Portuguez, se diz abusivamente usurpado;

3.347,6.950 metros quadrados de terreno confinante ao Caminho de ferro de Lourenço Marques, entre o kilometro 0<sup>9</sup>12,3 e 1<sup>00</sup> (*Mémoire*, pag. 22 e 53).

Mostra-se que o Governo, por diferentes vezes, dera licença á companhia para utilizar a ponte no serviço de carga e descarga de outras mercadorias—além d'aquellas a que era sómente destinada, e que, por ultimo, em virtude de uma convenção feita em 9 de novembro de 1895, a companhia poz á disposição da Direcção do Caminho de ferro de Lourenço Marques a mesma ponte, prestando-se a effectuar os trabalhos relativos á carga e descarga de quaesquer mercadorias mediante certa retribuição, convenção essa que duraria um anno a contar de 15 de outubro de 1895, e seria prorogavel por semestres (*Mémoire* da companhia, pag. 1 e annexo 4, *Mémoire* do Governo, pag. 5 e seguintes);

Mostra-se que a companhia procedera em 1896 e em 1898 a trabalhos de extensão da mesma ponte (*Mémoire* da companhia, annexo 16);

Mostra-se que em 15 de novembro de 1901 o Ministro de Portugal na Haya communicou ao Presidente do Conselho de Admi-

nistração da Z. A. S. M. a intenção do Governo Portuguez de usar da clausula contida no acto da auctorização que dava ao Governo direito de adquirir a todo o tempo a propriedade da ponte mediante o pagamento do seu valor (*Mémoire* da Companhia, Aperçu Hist., pag. 2, annexo n.º 5; *Mémoire* do Governo Portuguez, pag. 23);

Mostra-se que se seguiram entre o Governo e a Companhia, negociações com o intuito de se fixar, por accordo, o valor por que a ponte tinha de ser adquirida, mas que essas negociações não deram resultado (annexo 6 e 37 da *Mémoire* da Companhia);

Mostra-se, porém, que o Governo estaria disposto a expropriar a ponte por 132:641\$500 réis, quantia em que fôra avaliado o preço do *Pier* e dos seus accessorios, compreendendo-se no valor da expropriação os bens seguintes: a ponte-caes com o tablado, *perré*, enrocamento, alvenarias, aterros, vias e agulhas, oito guindastes, tres locomotivas, cinco vagonetes, uma jangada com guindaste, tres tanques, boias e amarrações, referindo-se os aterros mencionados aos terrenos conquistados ao mar e occupados pela Companhia e não aos que haviam sido concedidos ao Transvaal pela municipalidade (annexo 25 da *Mémoire* da Companhia);

Mostra-se que a Companhia, por seu lado, se prontificaria a aceitar 30.000 libras, ouro, como valor da ponte, não se compreendendo nesse valor o do material de exploração e accessorios (annexos 26, 35 e 37 da *Mémoire* da Companhia, *Mémoire* do Governo, pag. 42 e 43);

Mostra-se que, não se tendo chegado a accordo entre os representantes das Partes, vieram estas afinal a celebrar o compromisso arbitral constante do protocollo junto aos autos e por virtude do qual se instaurou o presente processo;

Mostra-se finalmente que as Partes apresentaram as suas allegações em fôrma de *memorias* em francez com citações e transcripções de documentos concernentes á ponte, *memorias* que se acham juntas aos autos, nas quaes expõem, desenvolvem e procuram fundamentar as suas conclusões;

Mostra-se que por parte da Companhia se allega:

—que na *Ponte* não pôdem considerar-se compreendidos os bens moveis: oito guindastes, tres locomotivas, cinco vagonetes, uma jangada com guindaste, tres reservatorios e boias com ancoras; mas apesar d'isso a Companhia não teria duvida em os vender ao Governo Portuguez pelos preços que os arbitros fixassem;

—que a palavra *valor* empregada na auctorização não pôde significar senão o valor industrial e não o valor da construcção;

—que assim, tendo-se de se attender á receita da *Ponte* e havendo a notificação para a aquisição, por parte do Governo, sido feita á Companhia em 1901, a base para fixar o valor da *Ponte* deve ser o exercicio d'esse mesmo anno de 1901; e, afinal, conclue

—que os arbitros tem a fixar o valor da *Ponte* tal qual era em 15 de novembro de 1901, e a mais o valor dos bens moveis acima indicados que o Governo deseja comprar e que a Z. A. S. M. está pronta a vender;

Mostra-se que por parte do Governo se allega:

—que a arbitragem se deve referir exclusivamente á avaliação da *Ponte*, comprehendidos os aterros e construcções que d'ella fazem parte, as linhas e as agulhas, e que esta avaliação deve ter por objecto o custo dos respectivos trabalhos e installações;

—que o valor a tomar em consideração é o valor relativo a 1902, embora o valor actual deva ser inferior em razão do uso e das depreciações subsequentes; e, afinal, conclue

—que o Governo mantem, sem alteração alguma, o calculo feito nesse anno pelos seus delegados em Lourenço Marques, excluindo apenas o custo dos aterros executados nos terrenos cedidos ao Governo da antiga Republica Sul Africana;

Mostra-se finalmente, que não tendo as partes reclamado para juntar mais documentos, nem havendo os arbitros julgado necessarios mais esclarecimentos, ficou o processo pronto, como está, para entrar em julgamento.

Relatados em presença dos documentos que instruem o processo, os factos a elle relativos, bem como as principaes allegações em que a Companhia e o Governo fundam as suas conclusões, cumpre entrar no exame da questão.

Considerando que o objecto do litigio, declarado no respectivo compromisso arbitral, é unicamente fixar, nos termos da auctorização do Governo Portuguez, de 24 de janeiro de 1890, o valor da ponte estabelecida em Lourenço Marques em virtude da mesma auctorização e que por isso a esse unico ponto tem de se limitar a competencia do tribunal arbitral;

Considerando que, conforme se vê do processo designadamente a pag. 53 e 54 da *Mémoire* do Governo, fazem evidentemente parte integrante d'essa ponte:

3,940<sup>m3</sup> de escavações;

450<sup>m2</sup> de ponte;

1,595<sup>m3</sup> de enrocamento;

1,308<sup>m3</sup> de alvenaria hydraulica;

700<sup>m2</sup> de *perré*;

41,600<sup>m3</sup> de aterros;

As vedações;

As vias ferreas e agulhas ao sul do caminho de ferro de Lourenço Marques;

Considerando que os terrenos occupados ou aproveitados pela Companhia, pelas condições especiaes em que se encontram, não

tem de ser tomados em conta para o effeito de se fixar o valor da ponte;

Considerando que os aterros feitos no terreno concedido ao Governo do Transvaal pela municipalidade de Lourenço Marques tinham de ser, conforme a respectiva concessão (*Mémoire* do Governo, pag. 13), feitos pelo concessionario, e por isso não se acham incluídos nos acima indicados;

Considerando que os guindastes, locomotivas, vagonetes, jangada com guindaste, tanques, boias e amarrações existentes na, ou junto da ponte, embora pudessem servir para facilitar a descarga, a que a ponte era destinada, não são para ellas indispensaveis, devendo por isso ter-se como accessorios e não como parte integrante da ponte e que assim tem sido considerados pelas proprias partes;

Considerando que o serviço para que a construcção da ponte foi auctorizada era apenas nos termos da respectiva concessão á Companhia Neerlandeza, o da descarga de materiaes destinados á linha do Transvaal de que ella era concessionaria;

Considerando que o embarque ou desembarque de outras mercadorias ficou sempre, nos termos da propria auctorização, dependente de licença especial do Governo, e que, como os outros serviços que além d'aquelles que a ponte prestou, e inclusivamente a convenção constante do annexo 5 da *Mémoire* da companhia, foram actos praticados com licença ou accordo do Governo;

Considerando que taes actos, como facultativos que eram para o Governo, não podiam por isso estabelecer ou fundamentar direito algum a favor da companhia;

Considerando que tendo o Governo no caso exercido apenas em conformidade com a sua auctorização, o proprio direito, não tem que responder para com a companhia que nesses termos a aceitou, por quaesquer prejuizos que possam acaso resultar d'esse mesmo exercicio e muito menos por indemnização de perdas e danos como viria a ser, no caso, o haver de restituir além do custo da ponte quaesquer lucros—receitas—que a companhia cessasse de tirar;

Considerando que assim o valor da ponte a fixar, vem a ser simplesmente o de materiaes, construcção, vias e agulhas ao sul da linha ferrea portugueza;

Considerando que esse valor deve ser o da epoca em que o Governo tem de receber a ponte e por isso o actual;

Considerando que esse valor poderia ser apurado, ou pela conta da despesa effectuada ou por uma avaliação directa deduzida conforme o caso, a depreciação posterior á epoca da construcção ou da avaliação;

Considerando que no processo existem como elementos para determinar esse valor uma nota fornecida pela companhia concessionaria, como se vê do annexo 16 da sua *Mémoire*, na importancia de 50.000 libras e uma avaliação directa fornecida pelo Governo que a ella fez proceder no anno de 1902 por delegados seus em Lourenço Marques, como se vê a paginas 49 da sua *Mémoire*, na importancia de 94:494\$500 réis;

Considerando, porém, que na conta apresentada pela companhia concessionaria se incluem elementos que, de accordo com o que fica ponderado, não tem de ser attendidos para a fixação do referido valor;

Considerando não só que a companhia, como se vê no annexo 3 da sua *Mémoire*, estimava em 1895 o valor da ponte em 30.000 libras mas que tambem, como atraz se disse, estava disposta a fazer entrega d'ella, eis que o Governo lhe satisfizesse essa mesma quantia de 30.000 libras;

Considerando, por outro lado, que na avaliação directa apresentada por parte do Governo se compreende a quantia de 8:040\$000 réis, custo de 26.800 metros cúbicos de aterro a 300 réis, que, por terem sido feitos em terreno cedido ao Transvaal pela municipalidade de Lourenço Marques, não pôdem, tambem de accordo com o que fica ponderado, ser tomados em conta para a fixação do mesmo valor, e que por isso sendo abatida tal quantia no resultado final da avaliação, vem esta a ficar reduzida a 86:454\$500 réis;

Considerando ainda, que essa avaliação representa apenas como na mesma se declara, um calculo approximado, que assim bem se pôde arredondar para 20.000 libras;

Considerando as quantias de 30.000 libras e 20.000 libras como um maximo e um minimo do valor da ponte;

Considerando que, sendo a differença entre essas duas quantias 10.000 libras, é justo, tendo em attenção todas as circumstancias occorrentes, e o mais que do processo consta, ratear essa differença entre as partes;

Considerando que, não se achando no caso determinado o tempo da prestação nem designado o logar d'ella, tem de se fixar estas circumstancias como elementos determinativos do valor da ponte;

Fixam o valor que o Governo Portuguez tem a pagar á Companhia Neerlandeza Sul Africana, na sua séde em Amsterdam, pela aquisição da ponte, que poderá effectuar quando o entenda conveniente, na importancia de 24.000 libras, quantia esta que não vencerá juros até o fim do anno corrente.

Lisboa, e Sala das Sessões do Tribunal, 14 de setembro de 1906.—Os Arbitros: Francisco Antonio da Veiga Beirão—Eduardo Augusto Marques—Gerard Pott.—O Secretario, Delfim Emilio de Miranda Monteiro.

## Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos

Sendo da maior conveniencia e da mais imperiosa necessidade organizar os serviços relativos á exploração do porto de Lourenço Marques por fórma que elle possa cabalmente satisfazer as justas exigencias da navegação e do commercio;

Tendo a experiencia demonstrado os inconvenientes que para a boa administração do porto resultam de nella terem ingerencia directa e simultanea diversas estações de serviço publico, que, embora em estreitas relações com o porto, tem funcções privativas inteiramente distinctas da sua exploração;

Convindo, pelas razões expostas, que todos os serviços relativos á exploração commercial do porto sejam confiados a uma direcção especial de serviço publico, á qual deve estar igualmente entregue a execução das obras de melhoramento do porto que tem o fim principal de servirem á sua exploração;

Havendo, por outro lado, uma direcção de serviço, a dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, que, pelas condições especiaes do seu funcionamento, mais intimamente se relaciona com a exploração do porto, sendo indispensavel que entre uns e outros serviços se mantenha a mais completa concordancia e harmonia de execução;

Sendo assim de manifesta vantagem que, embora, attentas a sua importancia e natureza especial, se conservem distinctas as duas direcções, ambas fiquem dependentes de uma só administração superior que superintenda nos serviços do porto e no dos caminhos de ferro, subsidiario do primeiro;

Sendo de superior conveniencia para o serviço publico que esta administração tenha a sua séde em Lourenço Marques, dando-se-lhe a autonomia necessaria para que, sem prejuizo da fiscalização e da dependencia do Governo da metropole, exercida por intermédio do Governo Geral da provincia de Moçambique, ella possa acompanhar de perto o funcionamento dos importantes serviços que lhe são confiados, e acudir, sem demoras prejudiciaes, ás mais instantes necessidades;

Convindo para o seu bom funcionamento que na referida administração estejam representados não só os serviços publicos que mais estreitas relações tenham com o porto e com os caminhos de ferro, mas ainda as corporações mais directamente interessadas em um e outros;

E tendo sido creada em 1895 uma entidade, a Comissão Permanente dos Melhoramentos do porto de Lourenço Marques, que desde então se tem occupado, com a maior dedicacão, e com manifesto provento publico, de tudo quanto interessa ao desenvolvimento do mesmo porto e á defesa dos seus bons creditos, sendo por isso de justiça que a essa entidade, convenientemente modificada, seja confiada a administração que agora se pretende organizar;

Tendo ouvido a Junta Consultiva do Ultramar e o Conselho de Ministros;

Usando da faculdade concedida pelo § 1.º do artigo 15.º do Primeiro Acto Adicional á Carta Constitucional da Monarchia;

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º A administração superior do porto e dos caminhos de ferro de Lourenço Marques, tanto no que se refere aos serviços de estudo e construcção, como no que respeita aos serviços de exploração, é confiada á actual Comissão Permanente dos Melhoramentos do Porto de Lourenço Marques, que passa a denominar-se Conselho de Administração do Porto e dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques e será modificada na sua composicão e attribuições segundo as disposições do presente decreto.

Art. 2.º É extincta a actual Comissão do Caminho de Ferro da Swazilandia e Porto de Lourenço Marques, creada por decreto de 28 de março de 1905, passando as suas attribuições a ser exercidas, com os modificações agora decretadas, pelo Conselho de administração de que trata o artigo anterior.

Art. 3.º A actual Direcção das Obras do Porto de Lourenço Marques, creada por decreto de 28 de março de 1905, passa a denominar-se Direcção do Porto de Lourenço Marques e terá a seu cargo:

1.º A execução dos projectos approvados, relativos á balisagem e illuminação do porto e da bahia, e ao canal de acesso ao porto commercial, e a conservação das obras executadas;

2.º O estudo e execução de todas as obras e melhoramentos do porto, conforme os projectos approvados, compreendendo dragagens, aterros, muros de caes, docas de abrigo e de reparação de navios, vias ferreas, armazens, montagem deapparelhos de carga e descarga, installações complementares, e a conservação das mesmas obras;

3.º A direcção, segundo os regulamentos approvados, de todos os serviços de exploração commercial do porto, compreendendo acostagens aos caes, carga e descarga dos navios, no fundeadouro e junto dos caes, armazenagem e transporte de mercadorias dentro do recinto dos caes, reparação de navios e outros serviços complementares.

(Continua).

## NOTAS DE VIAGEM

III

## Rocamadour e as Grutas de Padirac — Alvinhac — Mende

Quem visita as regiões do Auvergne e do Centro, vindo de Paris, chega a Rodez com a alma impressionada pelos encantos que admirou, na viagem, nos pontos em que, sem duvida, se deteve, se, como é natural e indispensavel mesmo, antes de tomar o comboio, fez um certo estudo ou uma simples leitura dos guias.

Os que tendo ido do sul, chegam a Rodez, destinando-se para leste, tem, portanto, absoluta necessidade de fazer d'este ponto uma digressão, para a esquerda, porque o interesse de colher impressões agradaveis obriga, aos que passam nestas paragens, a não deixar de ver Rocamadour e as suas grutas — mas sobretudo a velha cidade do tempo de Christo.

Partindo num comboio da manhã em direcção a Capdenac (linha da Companhia d'Orleans) o viajante atravessa bellas regiões montanhosas e sobretudo mineiras, onde — caso pouco visto — os proprios montes que ladeiam a linha, constituídos, em parte, por deposito de escorias, fumegam e lançam lavaredas como pequenos vulcões.

Enormes fundições de ferro e zinco, altos fornos, um formigar de gente negra, tão negra como o solo, como a via por onde vamos, como as arvores e os edificios que passamos, dão-nos a impressão da nuvem do primeiro acto do «Tanhäuser», que a breve se recolhe para, aqui, nos mostrar, as bellas e ridentes margens do Lot, que atravessamos numa ponte, como, pouco depois, o fazemos ao seu affluente, a ribeira de Célé.

Em breve — uma hora — estamos em Rocamadour, isto é, na estação do caminho de ferro, porque a bella aldeia fica-nos distante.

A' porta um grande numero de conductores de trens — pequenos char-à-bancs de seis logares — convidam-nos a ir á gruta de Padirac antes de entrar em Rocamadour. E', com effeito, o caminho mais natural porque ficando os dois pontos em posição opposta, 4 kilometros a oeste da estação a Rocamadour, 11 kilometros para N.E. a estrada da gruta, melhor é preferir esta, almoçando a meio caminho, em Alvinhac (muito rasoavelmente por 2 francos e meio) e pela tarde seguir para a villa.

Os carros são commodos, fazendo excellente serviço. Como baratesa, basta dizer que todo o serviço para um e outro lado, 30 kilometros grande parte em montanha, custa apenas 4 francos por pessoa! Para se estar assegurado de ser bem servido convém preferir os carros do Hotel Grand-Soleil.

Como todos os passageiros seguem o mesmo itinerario, a numerosa caravana põe-se em marcha, caminho da gruta, e depois de uma hora de caminho por entre arvoredo, pára-se no restaurante Carbois, em Alvinhac, e devorado e almoço, servido a uma fresca sombra de parreiral, o que é delicioso para quem tão encalmado vae do caminho, retoma-se a marcha por cerca de outra hora, ao fim da qual estamos na entrada da gruta.

Pagos os 5 francos de entrada (3 para os socios do Touring-Club) ha que descer o poço por uma escada de ferro de 300 degraus que nos leva a 75 metros de profundidade.

Chegados lá abaixo já o que vemos nos impressiona. Estamos no fundo d'uma enorme barrica de uns 30 metros d'abertura, na borda, cujas paredes são enormes rochas de onde saem arbustos e mesmo fortes arvores, como que em suspensão sobre o abysmo.

Entra-se ahí por uma buraca para o interior da terra onde, á luz electrica bem installada, se desenrolam á nossa vista gallerias phantasticas de cavernas em que as stalactytes se reúnem ás estalagmytes seculares formando columnadas, vestibulos, arcos, folhas transparentes. O mais notavel, sem duvida, é a grande sala de 100 metros de comprimento por 90 de altura — uma das maiores até hoje descoberta — e as barragens naturaes feitas pelas aguas no rio interior, como se a mão humana quizesse

regularizar o curso do rio de fôrma a dar-lhe o volume d'agua sufficiente para que os *touristes* atraídos pelo reclamo possam navegar alegre e despreocupadamente como o fazem.

Realizada a visita, que dura mais de duas horas, retomemos o caminho para a saída, lamentando d'esta vez que os francezes tão pouco sigam o exemplo da visinha Suíça, que procura cançar o excursionista o menos possível, justamente para que elle vá por toda a parte e em toda a parte abra a bolsa.

Aqui, em vez de construírem um ascensor que nos arrancaria, sem fadiga, do fundo do poço — construcção tanto mais facil quanto a agua, para compensar ou para accionar um motor não falta—fazem-nos subir a pé 300 degraus, talvez para que, chegados ao alto, sejamos forçados a tomar um refresco. Pois muito agradeceriam os visitantes que os fizessem subir sem fadiga, embora elles pagassem o refresco sem o tomarem.

Volta-se então pelo mesmo caminho até proximo da estação e d'ahi diverge-se para o norte em direcção ao povo de Hospitalet onde principia a forte descida em laços, para Rocamadour.

E' então que esta aldeia nos apparece como uma vista de panorama.

Um encanto que nunca deixa de ser acompanhado de uma exclamação de enthusiasmo.

Rocamadour não é um terreno repartido por construcções; é uma aglomeração de grandes e pequenos edificios aparafuzados na montanha; todos esses edificios dos quaes o principal é o imponente convento, rodeado de varias casinhas e sobrepujado por jardins e pelo vasto castello da idade média onde habitam os missionarios, amalgamam-se como um quadro suspenso da enorme parede da montanha.

Explendido, fantastico, nada menos.

Depois de varias voltas da estrada, tão inclinada que o carro tem que ir a passo, chegamos lá ao fundo e vemos então que a unica rua tem apenas uns 4 metros de largura, e o mais são tudo estradas e rampas que só a pé se pôdem subir.

Como hotel o Grand-Soleil offerece-nos um quarto limpo e mesa modesta, mas rasoavel, e tem a vantagem de estar dentro d'elle a gruta de Zacheo, o fundador do ermiterio, interessantissimo a vêr.

Com esta excursão se gastou o dia e portanto ha que ficar para, no dia seguinte, se vêr o convento e o palacio o que não exige mais que um bocado da manhã seguinte; e levantar cedo é facil visto que, descida a noute, nada, positivamente nada, ha que fazer, não havendo ali a menor distracção, nem um café, nem sequer illuminação na rua.

A subida ao convento, 204 degraus, é algo fatigante mas indispensavel. Não só o edificio tem muito que vêr; as capellas são uma preciosidade cada uma, as recordações historicas que ao edificio se ligam não devem ser desprezadas.

Com effeito attribue-se a fundação d'aquelle centro christão a Zacheo, o pregador do evangelho no tempo de Christo que, sob o nome de Santo Amador ali foi adorar o Deus no isolamento d'aquelles penhascos, a 120 metros d'altura.

Na egreja, grandes quadros com retratos memoram a visita de varios vultos historicos e entre elles o do nosso Duque de Bolonha, D. Affonso, em 1245.

Do convento sóbe-se ao alto do palacio de onde a vista se estende a uma distancia pasmosa. E' indispensavel ir ali.

Quem puder e quizer consagrar mais tempo a esta visita, pôde almoçar nos hotéis, ao nivel do convento e fazer a subida depois, ou chegando abaixo tomar a deliciosa estrada que atravessa o riacho, que o levará a vêr cascatas e gargantas diversas interessantes.

Regressemos, porém, pelo mesmo caminho, visto que é outro o nosso destino, a Rodez, e directamente a Mende, para o que convém preferir os comboios da noute, que nos offerecem a vista fantastica das montanhas ardentes de Vivier e Aubin, e nos dá a facilidade de não ter que ficar em caminho.

Ahi se chega de manhã e se Rocamadour nos encan-

tou pela sua perspectiva, Mende delicia-nos pela frescura do seu clima, pelo ensombrado das suas avenidas.

Fiquemos pois aqui, que é o ponto de partida para a excursão ás gargantas do Tarn, e ficamos bem, porque ha bello hotel limpo e com farta e boa cosinha, pontos para visitar, estradas para passeio, cafés com concerto, etc. Sabe bem, em tal caso, descançar um dia ou mais.

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia Nacional de Caminhos de ferro Sorteio d'obrigações

Nos termos do artigo 13.º dos estatutos, se faz publico que no sorteio das obrigações da série «Mirandella-Vizeu», a que se procedeu hoje, saíram sorteadas as de numeros: 11.631 a 11.635, 12.691 a 12.695, 12.726 a 12.730, 17.941 a 17.945, e 22.021 a 22.025.

O pagamento dos juros e amortização d'esta série, relativo ao 1.º semestre de 1906, começará no dia 1 de outubro proximo futuro, em Lisboa na séde da Companhia, rua de S. Nicolau n.º 88, 1.º andar, das 11 horas ás 2 da tarde, e continuará em todos os dias uteis até 13 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.

Lisboa, 18 de setembro de 1906.—O Director de Serviço, *Manuel Maria d'Oliveira Bello*.

#### Companhia Real dos Caminhos de ferro Através d'Africa

Para discussão das contas e do relatorio e de outros assuntos que seja preciso resolver, são convidados os srs. accionistas a reunir no dia 10 de novembro, ás 12 horas do dia, na casa da Companhia, rua do Bellomonte n.º 49.

Porto, 26 de setembro de 1906.

Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através d'Africa. O vice-presidente da assembleia geral—*José Ignacio Xavier*.

#### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes Administração

##### Amortização do 1.º semestre de 1906, por compra no mercado

Em virtude do disposto no § 5.º do art. 3.º e alíneas b) e d) do art. 61.º dos estatutos, em seguida se publica a numeração das obrigações d'esta Companhia, que foram compradas para a dita amortização do 1.º semestre de 1906:

##### Obrigações de 3 % privilegiadas de 1.º grau

3.989 a 3.997— 11.533— 13.358 a 13.363— 14.135 a 14.157—  
18.457— 18.587— 18.103— 18.604— 30.439— 34.326 a 34.328—  
36.760— 36.761— 36.982— 36.986— 38.652— 38.945 a 38.958—  
39.619— 39.759— 40.841— 40.896— 42.532— 43.634— 43.635—  
45.428 a 45.430— 49.122— 49.124— 49.538— 49.540— 50.121 a  
50.125— 54.676— 55.409— 55.410— 56.197— 63.188— 71.905 a  
71.914— 73.571— 74.099— 80.469— 84.342 a 84.350— 84.373 a  
84.375— 84.381 a 84.388— 86.447— 86.448— 142.417 a 142.420—  
147.076— 147.077— 147.891— 148.345— 154.201 a 154.205— 167.829—  
169.725 a 169.741— 171.118— 173.918 a 173.921— 174.678— 174.679—  
174.781 a 174.790— 174.874— 176.385 a 176.399— 177.679 a 177.683—  
178.048— 178.049— 179.934— 179.935— 181.501— 182.361— 183.438—  
184.537— 184.538— 192.177— 192.733 a 192.739— 194.122— 194.261 a  
194.263— 195.103— 195.104— 199.114 a 199.116— 200.353 a 200.356—  
200.450— 200.946— 201.340 a 201.344— 202.789 a 202.791— 203.293 a  
203.298— 203.305 a 203.308— 206.265— 207.004 a 207.032— 208.073 a  
208.078— 208.544 a 208.546— 209.301— 209.880— 214.978— 215.953—  
215.954— 216.081— 216.082— 216.421— 216.610— 216.611— 216.645—  
216.646— 216.657 a 216.660— 224.714 a 224.727— 224.729 a 224.735—  
225.080— 225.878— 226.094— 226.309— 226.870— 226.407 a 226.474—  
226.652— 226.653— 228.389— 229.001 a 229.003— 232.391 a 232.398—  
233.108 a 233.110— 233.167— 233.301— 233.302— 234.954 a 234.957—  
237.006— 245.360 a 245.363— 248.053— 248.054— 248.688 a 248.691—  
249.049 a 249.051— 249.201— 250.238— 252.068— 252.565 a 252.580—  
253.728— 253.729— 253.800 a 253.809— 254.801— 254.872 a 254.875—  
255.145 a 255.156— 255.661— 255.662— 256.575— 258.005 a 258.007—

258.797 a 258.799 - 259.120 a 259.137 - 259.140 a 259.162 - 263.122 a 263.125 - 265.940 - 268.524 - 269.077 a 269.080 - 272.965 - 273.244 - 273.826 - 274.803 - 275.631 a 275.634 - 275.711 a 275.774 - 281.270 - 282.148 - 282.733 - 284.746 a 284.749 - 286.688 - 287.663 a 287.668 - 287.799 - 287.800 - 288.440 - 288.441 - 289.513 - 295.934 - 295.948 a 295.950 - 298.746 a 298.764 - 298.771 a 298.788 - 299.574 a 299.581 - 301.230 - 303.553 - 304.349 - 304.352 - 304.884 a 304.886 - 309.649 a 309.651 - 309.658 - 310.026 a 310.032 - 310.648 - 313.230 - 313.231 - 313.242 a 313.252 - 314.570 a 314.576 - 316.902 a 316.907 - 321.304 - 321.566 - 321.567 - 321.844 - 322.271 - 322.272 - 324.089 - 324.090 - 325.158 a 325.161 - 325.628 a 325.634 - 325.726 a 325.746 - 326.701 - 328.507 - 330.098 a 330.105 - 330.727 - 331.164 - 331.402 - 331.403 - 331.584 - 331.585 - 331.589 a 331.591 - 334.925 - 336.758 - 340.173 - 342.628 - 342.807 - 343.347 a 343.350 - 346.562 - 349.342 a 349.374 - 350.371 - 350.372 - 351.574 - 352.145 a 352.147 - 353.173 a 353.176 - 354.211 a 354.229 - 355.962 - 357.306 - 357.311 - 357.512 - 357.761 - 357.916 - 357.917 - 358.703 - 358.704 - 361.957 a 361.960 - 361.994 a 361.996 - 362.264 - 362.537 a 362.539 - 366.519 a 366.521 - 368.235 a 368.248 - 368.715 a 368.732 - 368.909 - 370.222 a 370.226 - 371.361 - 371.362 - 372.225 - 372.657 a 372.659 - 373.692 - 373.693 - 373.696 - 373.697 - 374.229 a 374.234 - 374.998 - 374.999 - 376.060 - 377.006 - 378.398 - 380.047 - 380.048 - 382.879 - 383.967 - 383.968 - 384.404 a 384.407 - 385.814 - 385.815 - 385.820 - 386.159 - 386.305 a 386.322 - 388.394. Total 910

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 25 e seguintes.

Obrigações de 4 % privilegiadas do 1.º grau

5.007 a 5.010 - 7.704 a 7.713 - 16.905 - 16.906 - 25.554 a 25.568 - 26.253 a 26.271. Total 50.

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 25 e seguintes.

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

1 Título de 5 obrigações - 302.

14 Títulos de 1 obrigação - 1.565 - 1.628 - 2.231 - 3.019 - 3.020 - 3.032 - 4.412 - 5.793 a 5.795 - 6.996 - 6.997 - 7.365 - 7.658.

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 21 e seguintes.

Obrigações de 3 % privilegiadas «Beira Baixa»

20 Títulos de 5 obrigações - 476 - 698 - 1.256 - 2.017 - 2.350 - 2.375 - 2.399 - 2.887 - 4.164 - 4.842 - 4.965 - 5.051 - 5.056 - 5.229 - 5.795 - 6.067 - 6.210 - 6.651 - 6.863 - 6.927.

116 Títulos de 1 obrigação: - 9.505 - 9.506 - 9.508 - 10.103 - 10.196 - 10.197 - 10.641 - 11.294 - 11.295 - 11.701 - 12.910 - 13.320 - 13.640 - 5.795 a 15.799 - 17.102 - 17.774 a 17.791 - 18.178 - 19.518 - 19.519 - 19.899 - 20.974 - 21.033 - 21.179 - 21.180 - 21.264 - 22.446 - 22.448 - 24.349 a 24.355 - 27.658 - 27.659 - 27.665 - 27.666 - 29.478 - 29.479 - 30.288 - 30.316 - 32.479 - 32.779 - 33.689 - 33.690 - 34.032 - 34.251 - 34.252 - 34.929 - 35.084 - 36.222 a 36.226 - 36.363 - 36.665 - 36.751 - 36.788 - 37.379 - 38.232 - 38.384 - 38.569 - 38.744 - 38.880 - 39.131 - 41.240 - 42.012 - 42.017 - 42.533 - 42.903 - 43.549 - 44.158 - 44.285 - 45.013 - 45.330 - 45.667 - 46.820 - 47.143 - 49.768 - 50.063 - 50.822 - 52.292 - 53.845 - 54.440 - 54.571 - 54.850 - 55.991 - 57.996 - 58.073 - 58.215 - 58.547 - 58.548 - 58.737.

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 22 e seguintes.

Obrigações de 3 % privilegiadas de 2.º grau

2.353 - 2.354 - 2.476 - 2.477 - 2.596 - 2.597 - 3.785 - 3.991 a 3.994 - 6.637 a 6.653 - 6.681 - 6.682 - 7.649 - 10.071 a 10.074 - 11.688 a 11.690 - 14.538 a 14.543 - 15.068 - 15.069 - 15.205 a 15.228 - 15.991 - 15.992 - 20.775 - 21.726 a 21.733 - 21.986 - 21.963 - 25.664 - 26.175 a 26.182 - 26.305 - 26.306 - 27.790 - 29.440 a 29.454 - 35.555 - 36.223 - 36.224 - 39.984 a 39.986 - 46.923 - 50.223 a 50.230 - 50.253 a 50.256 - 50.478 - 52.531 - 54.078 - 54.155 - 54.539 a 54.544 - 57.921 - 57.922 - 59.793 - 62.701 a 62.714 - 62.889 - 65.585 a 65.588 - 66.837 - 66.838 - 67.708 - 67.979 - 67.980 - 68.217 a 68.242 - 70.213 a 70.219 - 70.253 a 70.278 - 74.082 - 74.083 - 76.492 - 76.539 a 76.552 - 76.559 - 76.560 - 78.009 - 78.014 a 78.018 - 82.092 - 82.093 - 86.097 - 86.098 - 87.021 - 87.330 - 89.921 - 89.922 - 95.281 a 95.330 - 96.172 - 97.340 - 97.341 - 97.809 - 97.810 - 98.713 a 98.716 - 98.890 - 98.892 - 100.133 - 100.136 - 100.794 - 101.731 a 101.750 - 103.873 - 104.121 a 104.123 - 106.110 - 106.111 - 108.529 a 108.536 - 108.972 - 109.508 a 109.512 - 109.573 - 109.574 - 112.631 - 114.423 - 114.578 - 115.789 - 115.790 - 117.125 a 117.153 - 119.846 - 119.915 - 119.997 - 125.281 - 125.282 - 130.972 a 130.974 - 131.117 - 139.909 a 139.914 - 139.919 a 139.926 - 141.049 - 141.050 - 145.727 - 145.876 - 146.143 - 146.144 - 146.226 - 147.826 a 147.830 - 152.723 a 152.732 - 154.479 - 158.643 a 158.648 - 160.136 - 162.236 a 162.238 - 169.343 a 169.347 - 172.320 a 172.355 - 173.512 - 173.513 - 174.067 - 177.341 - 191.000 - 191.024 - 192.538 - 192.539 - 193.170 - 193.267 a 193.272 - 195.483 a 195.489 - 199.971 a 199.975 - 201.580 a 201.582 - 203.551 - 204.902 a 204.908 - 208.407 a 208.410 - 213.445 - 213.448 - 213.967 - 218.940 a 218.945 - 219.205 - 219.885 a 219.888 - 220.562 - 220.563 - 220.643 - 220.821 - 223.326 - 223.327 - 223.375 a 223.377 - 224.327 a 224.333 - 225.459 - 225.460 - 228.328 - 228.332 - 229.926 - 229.927 - 230.209 a 230.214 - 232.159 a 232.164 - 237.234 - 237.235 - 239.337 - 240.271 a 240.273 - 241.077 a 241.081 -

241.092 a 241.094 - 241.151 - 241.820 - 241.828 - 246.395 a 246.400 - 249.206 - 249.207 - 249.916 a 249.918 - 252.747 - 265.020 a 265.022 - 267.551 - 273.079 - 274.174 - 278.109 - 280.991 - 282.652 - 285.078 a 285.082 - 285.762 - 287.467 - 287.468 - 287.625 a 287.628 - 292.568 - 296.668 - 296.978 - 297.705 a 297.711 - 297.716 a 297.723 - 297.870 - 297.884 - 299.057 - 299.058 - 299.688 - 300.650 - 300.651 - 300.965

(Continua)

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 29 de setembro de 1906.

Pela leitura hoje feita perante as duas casas do parlamento do chamado discurso da corôa, se depreende que a obra que o governo se propõe realizar é tão vasta e por tal modo complexa que só uma larga permanencia do actual gabinete no poder e uma decidida e incansavel cooperação das camaras no estudo dos innumeros problemas que lhe vão ser submettidos, permittirão que seja levada a cabo.

E a rasão é obvia. Com a apresentação dos projectos de lei, cuja lista interminavel tem vindo gradualmente a lume nas folhas officiosas, deseja o governo, segundo as mesmas folhas, fazer entrar a administração do Estado nos dominios da mais absoluta legalidade e integridade. Ora semelhante tarefa, no estado de demoralização e corrupção em que os governantes d'officio deixaram a mesma administração, é na verdade colossal e impossivel se torna normalizar em poucos mezes uma situação irregular e viciosa, que é a resultante de larguissimos annos de um desenfreado favoritismo partidario e de uma criminosa malbaratação dos dinheiros do Estado.

Mas por muito tempo que o actual gabinete consiga permanecer nos conselhos da corôa ainda assim difficil será que, na melhor das hypotheses - pelo que respeita ao cumprimento do seu programma - consiga operar o resurgimento financeiro, economico e moral de uma nacionalidade que durante os ultimos 30 annos, pelo menos, foi presa de uma verdadeira horda insaciavel de politicos e financeiros que ignobilmente a exploraram e vilipendiaram.

Pelo que respeita aos projectos propriamente de caracter financeiro e economico, a que neste logar já temos feito referencia, a expectativa é em geral benevola e relativamente a alguns favoravel. Já não succede o mesmo com o boato, relatado pelas folhas de larga circulação e quasi sempre bem informadas, de que no parlamento seria apresentada uma emenda ao contrato dos tabacos, o que representaria a annullação pura e simples do mesmo contrato e daria portanto em resultado fazer voltar á primeira fórma todo esse complicado negocio que o paiz continúa com justa razão a ter sob as suas vistas.

Tambem é possivel que se trate de um manejo de bolsa, e era esta a versão mais geralmente accete hoje na praça.

\*

Durante a 2.ª quinzena do corrente mez o mercado bolsista continuou desanimado.

Nas operações a contado houve um movimento bastante resumido pelo que os diversos valores registaram pequenas oscillações, merecendo menção especial as acções da Companhia Real que obtiveram os preços de 80\$500 e 80\$750 réis.

Nas operações a praso, para o fim do corrente: as acções da Companhia do Gaz cotaram-se a 77\$450, as acções da Companhia do Assucar de Moçambique a 60\$650 e 60\$700, da Companhia de Moçambique a 4\$000, da Companhia da Zambesia a 3\$900, da Companhia Real a 80\$600, as obrigações da mesma Companhia, 3 % 2.º grau a 59\$400, e as obrigações da Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta a 38\$500, 38\$450 e 38\$400; e para o fim d'outubro: as acções da Companhia do Gaz ficaram a 78\$200, da Companhia Real a 80\$600, do Assucar de Moçambique a 61\$000, da Companhia de Moçambique a 4\$050, da Companhia da Zambesia a 3\$950, e as obrigações da Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta a 38\$900, 38\$850 e 38\$800.

Segundo parece a liquidação do fim do mez não está isenta de difficuldades em virtude da pouca abundancia de dinheiro para reports.

	EM 15 DE SETEMBRO		EM 29 DE SETEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	52 11/16	52 9/16	52 7/8	52 3/4
» 90 d.v. ....	53 1/4	—	53 1/2	—
Paris cheque .....	542	544	540	542
Berlim » .....	222 1/2	223 1/2	221 1/2	222 1/2
Amsterdam cheque .....	375	377	375	376
Madrid cheque .....	810	820	815	820

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	SETEMBRO												
	17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29	—
Lisboa : Inscriptões de assent.	42,80	42,80	42,80	42,95	42,70	42,70	42,75	—	42,70	42,75	42,75	42,70	—
» coupon ..	42,35	42,40	42,40	42,40	42,40	42,40	42,35	42,30	42,30	42,30	42,35	—	—
Obrig. 4 0/0 1888.....	—	—	—	—	20,850	—	—	—	20,900	20,900	—	—	—
» 4 0/0 1890 assent....	—	—	—	—	—	—	—	53,000	—	—	—	—	—
» 4 0/0 1890 coupon ...	—	—	—	53,600	—	—	—	—	—	—	53,500	—	—
» 4 1/2 0/0 assent.....	—	—	—	—	62,000	—	62,000	62,000	62,000	—	62,000	—	—
» 4 1/2 0/0 coupon int ..	62,200	—	—	—	62,400	—	62,400	62,400	62,400	—	—	62,000	—
» externo 1.ª série.....	64,500	64,500	—	64,300	—	—	—	64,500	—	61,400	64,300	64,300	—
» 3 0/0 1905.....	—	9,450	—	9,450	9,450	—	—	—	—	9,450	—	—	—
» Tabacos coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accções B. de Portugal.....	—	177,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	177,000	—
» » Commercial.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	134,000	—
» » Nac. Ultramarino	98,200	—	98,400	98,500	98,500	—	—	—	—	98,500	98,000	—	—
» » Lisboa & Açores	—	—	—	—	—	—	—	—	—	113,000	—	—	—
» Tabacos coupon....	102,000	102,000	101,700	101,700	102,000	102,000	—	102,200	—	102,000	102,500	—	—
» Comp. Phosphoros..	—	68,000	67,600	—	67,900	68,000	68,000	68,000	68,000	—	68,500	68,200	—
» » Real.....	—	—	—	—	—	79,500	80,000	80,000	80,000	80,000	80,500	80,600	—
» » Nacional.....	12,500	12,500	—	12,450	12,400	12,300	12,300	12,250	12,300	12,350	12,400	—	—
Obrig. prediaes 6 0/0.....	92,000	—	—	92,000	—	—	92,000	92,000	—	—	—	—	—
» » 5 0/0.....	86,800	86,800	—	86,800	—	—	—	86,800	86,800	86,800	86,800	—	—
» C.ª Beira Alta.....	—	38,350	38,250	38,250	—	—	—	—	—	—	—	38,400	—
» » Real 3 0/0 1.º grau	—	—	68,200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » » 3 0/0 2.º »	59,000	58,800	58,800	58,800	58,950	59,950	59,600	59,600	—	59,400	59,400	53,400	—
» » Nacional 1.ª série.	74,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Atravez d'Africa..	—	—	86,300	—	—	—	—	—	—	—	86,500	—	—
Paris : 3 0/0 portuguez 1.ª série	70,75	70,60	70,90	70,90	70,85	70,55	—	70,50	70,25	70,40	70,25	—	—
Accções Comp. Real.....	—	—	435	438	—	349	446	448	418	448	—	—	—
» Madrid-Caceres.....	52	52	51	52	—	—	51	51,25	55	55	54	—	—
» Madrid-Zaragoza....	413	416	414,50	415,50	414	—	—	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes.....	237	238	—	235	233	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau	382	382	382	382,50	382	382	383	382	380	380	380	—	—
» » » 2.º »	327,50	327,50	328	329,50	322	328	330	332	331	332	332	—	—
» » Beira Alta...	210	211	212	212	2,2	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres.....	157	155,25	155,50	15,5	154	154,75	153	154,50	157	152,50	157,50	—	—
Londres : 3 0/0 portuguez.....	70,75	71	71	71	70,87	70,75	70,87	70,37	70,87	70,75	70,50	—	—
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	94,12	—	—	94,12	—	94	—	94,45	—	94	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1906		1905		Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilom. Kil.	Totaes	Kilom.	1906	1905	1906	1905	
		de a	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida...	3 9 Set. 693	122.689.000	178.483	693	118.506.033	171.004	3.371.452.000	3.272.755.912	98.696.088	—
		10 16 »	121.772.000	175.717	»	118.506.033	171.004	3.493.224.000	3.391.261.945	101.962.055	—
	Nova rede garantida.....	3 9 Set. 380	17.447.000	45.913	380	16.899.967	44.473	471.299.000	452.598.088	18.700.912	—
		10 16 »	17.983.000	49.955	»	16.899.967	44.473	489.282.000	469.498.055	19.783.945	—
Vendas Novas.....	3 9 Set. 70	1.895.000	27.071	70	2.184.000	31.200	66.581.000	67.976.000	—	1.395.000	
	10 16 »	1.729.000	24.700	»	2.184.000	31.200	68.310.000	70.160.000	—	1.850.000	
Sul e Sueste.....	1 31 Jul	583	112.073.709	191.578	547	106.919.995	195.466	664.073.785	640.165.933	23.907.852	—
Minho e Douro.....	1 31 Mai	346	126.520.913	365.667	343	123.862.601	361.115	575.975.901	558.193.080	17.782.821	—
Beira Alta.....	20 26 Ag	253	10.623.418	41.989	253	9.605.849	37.967	271.369.920	258.891.885	12.478.035	—
Nacional—Vizeu e Mirandella.....	6 13 Ag	148	2.650.201	17.916	105	2.010.221	19.144	78.272.771	53.897.909	24.374.862	—
Guimarães.....	1 10 Ag	34	3.258.480	95.837	34	3.276.775	96.375	58.585.127	57.994.833	590.294	—
Porto á P. e Famalicão	11 20 »	»	3.350.390	98.540	»	4.293.700	126.285	61.935.517	62.288.533	—	353.016
Norte de Espanha. ...	19 25 Ag	3681 Ps.	2.653.053 Ps.	720	3681 Ps.	2.445.689 Ps.	664 Ps.	73.675.229 Ps.	71.518.917 Ps.	2.156.282	—
	26 1 Set.	»	2.923.457	794	»	2.655.916	721	76.598.686	74.174.863	2.423.823	—
	2 8 »	»	2.746.019	745	»	2.636.878	716	79.344.705	76.811.741	2.532.964	—
Madrid — Zaragoza — Alicante.....	3 9 »	3650	2.146.742	588	3650	1.944.983	532	71.777.672	68.120.761	3.656.911	—
Andaluzes.....	20 26 Ag	1083	431.895	398	1067	412.402	380	12.855.115	13.484.614	—	629.499
	27 2 Set.	»	434.655	401	»	413.467	387	13.289.770	13.898.081	—	608.311
	3 9 »	»	408.598	383	»	458.302	420	13.698.368	14.356.383	—	658.015
Madrid-Caceres e Portugal.....	3 9 »	777	183.790	236	777	179.922	231	5.697.695	5.208.300	488.895	—
	10 16 »	»	179.724	231	»	171.875	221	5.877.419	5.389.675	496.744	—
Zafra a Huelva.....	27 2 Set.	180	70.674	392	180	49.153	273	2.107.636	1.697.957	409.679	—
	3 9 »	»	66.793	371	»	50.110	278	2.174.429	1.748.063	426.361	—

## O nosso director

Deve chegar hoje de tarde o nosso director e bom amigo L. de Mendonça e Costa, de regresso da sua viagem annual ao estrangeiro.

Como nos demais annos, traz uma interessantissima collecção de notas de viagem, recolhidas com o maximo escripto, e que satisfarão a justa curiosidade dos leitores da *Gazeta* que tanto as apreciam.

A grande copia de informações a par da descripção das paisagens, dos edificios, dos costumes, feita em estylo ameno e fluente, fazem das *Notas de Viagem* de Mendonça e Costa uma leitura, sob todos os pontos de vista, interessantissima, e que tem numerosos amadores.

Felicitemos pois o nosso director pela sua feliz chegada, e os leitores da *Gazeta* pelo mimo litterario que vão saborear.

## O imposto de consumo

34.767 cabeças de gado bovino, com o peso total de 11.517.338 kilos, foram abatidas no matadouro Municipal de Lisboa durante os primeiros oito mezes do anno corrente.

O imposto de consumo correspondente elevou-se a 332:014\$705 réis.

E' isto o que nos dizem as estatisticas, o que parece ser uma aberração, como qualquer outra, para simples regalo de curiosos e passatempo de desoccupados.

Mas se começarmos a reflectir sobre aquella meia duzia de linhas que vimos num jornal noticioso enche-se-nos a alma de pavor.

Sob a fria indifferença da estatistica vê-se que a população de Lisboa tem para se alimentar, quanto a carne de vacca, por mez 1.439.667 kilos. Se attendermos á população fluctuante dos navios estrangeiros surtos no Tejo, e á constante, ou quantos viajantes chegados pelas vias maritimas e terrestres, parece-nos que não será exagerado computarmos a população de Lisboa em 400.000 almas.

Pois a cada uma d'estas tristes almas cabe por mez apenas 3 kilos e 600-grammas de carne de vacca! Não lhe chega para uma semana!

Concedendo ainda que d'outras carnes consome metade do pezo do que consome de carne de vacca, temos que o habitante de Lisboa come carne dez dias em cada mez. Os vinte dias restantes é exclusivamente herbívoro!

E aqui está a explicação do sangue dessorado, dos ossos curvos, da alma triste, do desgosto do presente, da descrença no futuro, nos ares misanthropos que se notam na população da capital.

Não são só os meninos que pedem em altos brados a Emulsão de Scott, como diz o suggestivo reclamo. São homens, mulheres, novos e velhos, que pedem na desolação dos rostos, na amarellidão das pelles, no lambido dos cabellos, ferro para o sangue, calcareos para os ossos, e phosphoro para o cerebro.

Ora com 3 kilos e 600 grammas de carne de vacca, e 1 kilo e 800 grammas de varias outras carnes, francamente, não se póde exigir mais do que nós damos: doentes para os hospitaes e cadaveres para os cemiterios.

Na Inglaterra, aonde estas questões são tratadas com cuidado nos centros trabalhadores, chega-se á conclusão de que um operario para poder produzir todo o esforço de que é capaz o seu organismo, precisa de abonar quotidianamente 660 grammas de carne, 750 de pão, 1.000 de batatas e 2.000 de cerveja.

Vá lá o operario de Lisboa ter uma alimentação d'estas, substituindo, está claro, as 2.000 grammas de cerveja por 1.000 de vinho!

Tem carne, quando muito para dez dias por mez! E os restantes vinte dias?

O imposto de consumo impõe-lhe o preceito do jejum.

E o que a Igreja não consegue fallando aos espiritos, consegue o imposto atacando as algibeiras.

Em Lisboa ha muita gente que jejua.

Recentemente os paizes latinos teem aberto uma campanha violenta contra o imposto de consumo, o mais depauperante, o mais contraproducente de todos os impostos.

E' tão vantajoso para a economia d'um paiz, como seria vantajoso para a economia d'um industrial, diminuir a razão de combustivel indispensavel para o trabalho das suas machinas.

Quanto menor fôr a alimentação menor será a produção.

Abriu a campanha a França. Um vereador da Camara Municipal de Paris apresentou em principios d'este anno uma proposta para abolição do imposto de consumo, sendo substituido por uma taxa sobre os transportes da viação urbana.

A Espanha não tardou a levantar-se tambem contra o imposto de consumo. Agora somos nós que pensamos tambem em nos desfazermos do cruel vampiro que nos bebe o suor e nos exhaure as forças.

E não é razão que nos falta.

A alimentação em Lisboa está carissima. Os preços dos generos de primeira necessidade que subiram com o agio do ouro, nem por a libra estar ao par desceram como era licito esperar. Se a desaparicação do imposto de consumo não vier barateá-los, a população de Lisboa, dessorada, formará uma especie de asylo de invalidos. O apodrecimento das energias, será a consequencia da insufficiente alimentação.

Os inglezes se dominam cento e quarenta milhões de indianos, é porque se alimentam a carne, enquanto os dominados se alimentam tão sómente com peixinhos e arroz.

## O supposto monopolio da viação de Lisboa

Vae feroz a lucta entre a companhia dos ascensores prejudicada pelo contrato, da companhia dos carris de ferro, e esta poderosa empresa.

A imprensa diaria, ao sabor da sua opinião ou do seu interesse, tem interpretado o contrato, repetido os echos de discussões em sessões memcraveis do nosso senado, publicado cartas de personalidades que intervieram na redacção da escriptura, etc., etc.

Não desejamos intervir num pleito que tem um feitio puramente juridico e que em nossa opinião devia andar arredado de paixões alheias ao interesse publico.

A companhia carris de ferro prestou um grande serviço ao publico de Lisboa.

Podia ter procedido melhor?

Podia.

Nalgumas ruas e praças a tracção não devia ter sido por fio aereo mas por canalização subterranea. Foi o que sustentámos sempre neste jornal.

Serão as tarifas de transporte as mais rasoaveis? Não haverá preços elevados? Ha. Sempre o temos aqui dito.

Foram poupados e respeitados completamente os interesses das companhias de viação existentes? parece que não.

Bem sabemos que a lei do progresso é esta: *Ceci tuera ceta*. Os carros electricos supprimem os de tracção animal, a viação nos carris de ferro arruinará os elevadores. E' fatal.

Mas para tudo isso, póde haver remedio—indemnizações, expropriações que os tribunaes regulam.

A companhia dos elevadores representou ao governo zelando os seus interesses e aponta as faltas da companhia rival ao contrato. Está no seu direito. Julga mesmo nullo o contrato de 1898 que considera feito em prejuizo de terceiro.

E' uma questão juridica.

A questão servirá para realçar os meritos do illustre advogado que a levantou, para a obtenção d'alguma compensação que commercialmente convenha a uma das partes, para ferir inimigos, para erguer poeira de des-

credito politico contra homens e contra instituições; mas não servirá para outra cousa.

E, se a companhia carris de ferro deixando o seu processo ganancioso e estreito, fôr mais rasgada, facilitando assignaturas aos empregados publicos, embaretecendo as tarifas, ou estabelecendo um preço unico para todas as carreiras, seja qual fôr a sua extensão, terá não só lucros maiores mas uma cousa que sempre convém a qualquer empresa: a sympathia do publico.

## Publicações recebidas

*Boletim do trabalho industrial.*— Apareceu, publicado pela Repartição do trabalho industrial, do Ministerio das obras publicas, o primeiro numero d'este *Boletim*, que traz o relatorio dos serviços da 1.<sup>a</sup> circumscripção dos serviços technicos da industria, que compreende os districtos do Porto, Vianna, Braga, Villa Real e Bragança, assignado pelo illustre engenheiro e publicista, visconde de Villarinho de S. Romão.

Folgamos com a publicação, que veio preencher uma lacuna existente e muito sensivel. Todas as nações publicam periodicamente os seus boletins do trabalho com o caracter de revistas, geralmente mensaes. Bom foi que o nosso paiz não fizesse excepção, publicando tambem o seu boletim, embora não seja periodico e contendo em cada numero assuntos ou relatorios separados, como parece ser o caracter do folheto que temos presente.

Realmente não deviam ficar esquecidos documentos que teem valor e interesse para tantos estudos, como são as memorias, estatisticas, inqueritos e monographias, que são executados pelo pessoal tecnico. Os manuscritos só eram inuteis nos archivos.

E isto é tanto mais evidente que ha muitos annos já que se não realiza um inquerito industrial.

Deixando agora a publicação para fallarmos do relatorio, diremos já que o auctor nos dá a boa nova e a promessa da 2.<sup>a</sup> parte da sua obra sobre as *instituições de beneficencia e previdencia* nos districtos do norte.

Temos tambem que agradecer a amavel e benevolente referencia que nelle se faz ao nosso jornal.

Como introducção apresenta considerações geraes sobre os serviços a seu cargo, mostrando a conveniencia de algumas reformas, traz informações interessantes, relativamente á fabrica dos fosforos de Lordello do Ouro e põe em relevo os nomes dos seus collaboradores, engenheiros Macedo Freitas e Abilio de Sá.

Occupa-se seguidamente em 4 capitulos das caldeiras de vapor e motores inanimados, do trabalho das mulheres e menores, segurança e salubridade das officinas, das patentes de introducção de novas industrias e da fiscalização de pesos e medidas.

São muito interessantes as informações sobre as indemnizações que concedem algumas fabricas do norte aos seus operarios em caso de desastre, e muito judiciosas as observações que faz sobre este importante assunto.

Refere-se ainda ás coalisões ou *grèves* que occorreram, felizmente de pequena importancia, aos seguros e caixas de pensões contra invalidez, e termina com diversos mappas estatisticos muito uteis.

Aguardamos com natural impaciencia o 2.<sup>o</sup> numero.

*Boletim da direcção geral de agricultura.*—Foi distribuido o n.<sup>o</sup> 2 do oitavo anno d'este *Boletim* que contém um relatorio do chefe do laboratorio de pathologia vegetal sr. Arthur Frederico de Seabra, sobre a *regeneração da fauna omithologica da mata do Bussaco*, trabalho a que foi mandado proceder pela direcção geral de agricultura em 1902.

E' interessante o facto que deu causa a este trabalho; na mata do Bussaco tão rica em vegetaes, não ha aves nem mesmo outros animaes, na proporção que era de esperar.

A flora opulenta da mata feita com especies vegetaes pouco proprias para alimentar os animaes, a falta de caça na região circunvizinha são, com a existencia de

alguns animaes nocivos, as causas da escassa população omithologica d'aquella formosa floresta.

O auctor passa em revista as causas do despovoamento, e propõe as medidas a adoptar para evitar o despovoamento, destruindo as especies nocivas, dando alimentação natural com algumas sementeiras, obtendo agua em parte da mata para bebedoiros, fechando os portões e gradeando os bueiros.

Propõe depois as especies para o povoamento, palmipedes, pernaltas, galinaceos, taes como faisões, perdizes, pombos, rolas, etc., além de veados, javalis, coelhos, lebres, agutis americanos, kangurus, etc.

Indica portanto as especies indigenas e as exoticas, tanto de aves como de outros animaes proprios para parques ou uteis para destruir inimigos das plantas.

Calcula a despesa de installação em 15 contos e orça em 1.900\$000 réis a despesa annual.

Termina com uma relação das especies conhecidas existentes no Bussaco, relação que completa outras já apresentadas, e que é um precioso catalogo descritivo que só por si revelaria a competencia scientifica do auctor.

*Legislação agricola ou collecção de leis, decretos, cartas, e outros documentos officiaes de interesse agricola promulgados desde a fundação da monarchia até 1820 e compilados pelo agronomo Antonio Gomes Ramalho.*

Foi publicado o primeiro volume d'esta interessante e inedita collecção, que merece leitura e meditação, mesmo para se conhecer qual o cuidado que nos antigos tempos se dava ás cousas agricolas.

Este volume contém documentos dos annos de 1139 a 1385.

Os investigadores teem ali bastante que apreciar embora os diplomas compilados sejam apenas os que se encontram na Torre do Tombo, Bibliotheca de Lisboa, Bibliotheca de Evora e camara municipal da mesma cidade.

Este trabalho accrescentado com a collaboração de outros escritores residentes noutras terras do paiz deve ser um repertorio interessantissimo.

Rogers quando quiz estudar a historia economica da Inglaterra, fez o estudo da legislação agricola, compulso as escripturas de arrendamentos das propriedades, dos foros, etc.

Só assim se poderá estudar tambem a historia economica de Portugal.

O agronomo sr. Ramalho não se limitou a transcrever os documentos que encontrou e escolheu, annotou-os e addicionou um dictionario de vocabulos desusados para poder ser compreendido pelos menos eruditos.

E' um trabalho util e de merecimento.

## Companhia das Docas do Porto

Recebemos o relatorio do conselho de administração e parecer do conselho fiscal da Companhia das Docas do Porto e Caminhos de ferro Peninsulares, apresentado em assembléa geral de 29 de agosto ultimo e respeitante ao exercicio do anno findo.

Consta d'esse documento que a conta de lucros e perdas apresenta um saldo positivo de 80:050\$688, provindo quasi metade d'esta somma de ter a Companhia de Salamanca á Fronteira de Portugal levado a credito da Companhia das Docas a quantia de 220.000 pesetas ou 39.600\$000.

O conselho de administração d'aquella Companhia propoz que, sem prejuizo dos contratos existentes entre ella e a Companhia das Docas, se separe a quantia de 220.000 pesetas, que será levada a credito d'esta ultima pelos juros até 31 de dezembro de 1905, ficando bem determinado que esses *modus faciendi* não representa da parte da Companhia das Docas nenhuma abdicación dos seus direitos, mas unicamente o interesse de contribuir para o desfogo financeiro da Companhia de Salamanca.

O activo da Companhia das Docas e Caminhos de ferro Peninsulares em 31 de dezembro de 1905 era de réis 14.053:391\$385 e o passivo de 13.973:340\$697, notando-se um saldo, entre 1904-1905, de 80:050\$688.

## Companhia da Real Fabrica de Fiação de Thomar

Apresenta um brevissimo mas eloquente relatorio em que transparece a sinceridade e a verdade de que faz testamento. A direcção e o conselho fiscal depõem o seu mandato e *in extremis* apresentam um balanço real, o que significa que os anteriores eram alindados, como se depreende da phrase do relatorio que extractamos: «Notareis que houve um prejuizo avultado (65:6345097), mas foi mais apparente do que real e proveio do elevado custo do algodão que passou do anno anterior».

O mau é elevar o valor da existencia. Se os relatorios fossem sempre como este, não estaria a companhia, que possui fabricas e valores importantissimos, nas circumstancias a que chegou.

Vae melhorando, é certo, lenta mas seguramente, mercê da energia e trabalho de quem ultimamente a administrava.

Oxalá a nova direcção faça mais e melhor, é o que dizemos, como interessados que somos no que respeita ao desenvolvimento de todas as fontes de riqueza nacional.

## COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação, por classes da pauta, de Janeiro e Março

	(Valores em mil réis)	
Importação para consumo	1906	1905
I—Animas vivos .....	690.914	503.255
II—Materias primas para as artes e industrias.....	5.809.643	6.346.520
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	1.849.094	1.634.437
IV—Substancias alimenticias.....	4.190.392	5.016.296
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	1.003.223	832.801
VI—Manufacturas diversas.....	1.283.021	1.221.080
Taras.....	25.235	25.978
<b>Totales.....</b>	<b>14.851.522</b>	<b>15.580.367</b>
<b>Exportação nacional e nacionalizada</b>		
I—Animas vivos .....	891.772	718.217
II—Materias primas para as artes e industrias.....	1.460.586	1.278.456
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	438.673	407.168
IV—Substancias alimenticias.....	3.669.449	3.709.581
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	23.551	16.123
VI—Manufacturas diversas.....	470.035	456.954
<b>Totales.....</b>	<b>6.954.066</b>	<b>6.586.499</b>

## A linha do Jungfrau

Com a abertura á exploração da nova secção Eigerwand-Eismeer, attingiu a linha do Jungfrau a altitude de 3.162 metros, altitude a que até agora não tinha ainda chegado nenhum caminho de ferro europeu.

A *Zentralblatt der Bauverwaltung* publica no seu ultimo numero uma rapida exposição dos estudos e trabalhos feitos até o presente nesta linha, e que vamos por alto reproduzir.

O ponto terminus da linha, o cume do Jungfrau está a 4.166 metros de altitude.

O projecto devido ao engenheiro Guyer-Zeller, de Zurich, começou a ser executado em 1896, estabelecendo-se uma linha de via reduzida de cremalheira e tracção electrica. Neste primeiro troço, a inclinação maxima é de 25 por cento.

Porém a linha do Jungfrau propriamente dita princi-

plia na cota 2.064, estação da Petite Scheideck. A partir d'este ponto a linha segue, ladeando as geleiras d'Elger, até a estação de Eigerglietcher, que fica a 2.323 metros acima do nivel do mar. Este troço ficou pronto em 1898.

Segue se depois um tunel que méde dez kilometros de extensão, tres metros e setenta de largura e qualro metros e trinta e cinco de altura. O tunel finda no cume do Jungfrau.

A primeira secção do tunel que termina em Rostock, foi inaugurada em 1899, e attinge a cota 2.510. Em 1903 ficou terminada a secção que finda em Eigerwand, e agora terminaram os trabalhos da linha em Eismen, no kilometro 5.700.

Trabalha-se actualmente para crear em Eismen uma estação de inverno, por ser um ponto muito procurado naquella epoca.

A partir d'esta localidade, a linha dirige-se para oeste com uma inclinação maxima de 6,6 por cento, e depois de percorrer quatro kilometros chegará á estação de Jungfraujoch. Aqui de novo se accentua a rampa até chegar á estação terminus que fica a 4.093 metros de altitude. A rampa chega a ter a inclinação de 25 por cento.

O cume da montanha, que fica como já dissemos na cota 4.166 será attingido por meio de um ascensor electrico, que vencerá a altitude de setenta e tres metros, differença entre a ultima estação e o extremo da linha.

Os trabalhos não ficarão terminados antes de dez annos, embora não sejam interrompidos durante a noute.

Até agora a despesa feita monta a seis milhões de francos, ou seja 1.080 contos da nossa moeda.

## O caminho de ferro de Hedjaz

Começaram na primavera de 1901 os trabalhos de construcção d'esta linha, tambem denominada caminho de ferro de Meca ou dos peregrinos.

No dia primeiro de setembro de 1904 já estavam abertos á circulaçáo 460 kilometros.

A principio esta empresa tinha apenas um interesse religioso; mas pouco a pouco tem augmentado em importancia, quer sob o ponto de vista commercial quer estrategico.

A mão d'obra é fornecida por soldados turcos estando empregados nos trabalhos uns cinco mil. D'esta fórma barateou-se o preço da construcção, ficando o kilometro corrente a pouco mais de cinco contos da nossa moeda, compreendendo edificações e obras d'arte.

A testa da linha fica a um kilometro de Damasco, ponto de partida dos peregrinos que se dirigem para Meca. De Damasco segue a linha até Kadem, e vinte um kilometros depois entronca na linha franceza de Hauran, proximo da estação de Kinoeh. D'este ponto segue para Dér-Ali, 50 kilometros, Mismieh, Habbab, Mahadjeh, Schabra, Esra, 91 kilometros, e passando por Ghasalek, chega a Derao 123 kilometros.

A estação de Derao communica com a de Meseribe, ponto terminus da linha Damasco-Meseribe, por um ramal de 13,5 kilometros de extensão.

A partir de Derao, a linha do Hedjar segue por Nassib, Mefrak, Semra, Kalates-Serka, e Ammam; um percurso de 223 kilometros.

De Ammam a Jerusalem gasta-se dois dias, indo pelo Jordão e Jericho.

Para além de Ammam, a linha segue por Kassir, Luben, e Djiseh, ponto de partida de uma nova secção, que méde 200 kilometros, servindo as povoações de Maon, Debaou, Han-Sebib, Katranek, Haffa, Djorel-Derviche, e Anesch.

O traçado, sempre em linha recta, apenas se desvia para torneiar os obstaculos que não pódem ser vencidos. As rampas são de pequenissima inclinação, sendo a de maior angulo uma que fica entre as estações de Ammam e Kauir; tem  $20 \frac{1}{m}$  de inclinação.

Passa a linha sobre sessenta e cinco pontes, das quaes uma só é de ferro, e sobre um viaducto de dez arcos, com sessenta metros de comprimento e vinte de altura. Atravessa um tunel extenso de 140 metros.

O balastro, muito espesso, é composto de basalto e lava. As travessas, na primeira parte da linha, são de madeira; na restante são metallicas. Tornou-se impossível o uso geral das travessas de madeira por causa da intensidade dos raios solares em certas regiões.

Os terrenos atravessados são em geral agricolas, mas ultimamente tem sido descobertos ricos jazigos de phosphatos, e a grande abundancia de betume e asphalto indica a presença do petroleo.

De todas as secções d'esta linha, a mais importante é a de Derao a Haifa.

O porto d'este nome vae ser alargado e melhorado com as obras necessarias para torná-lo um concorrente temivel para o porto Beyrouth, devendo dentro em pouco tornar-se o centro commercial da Syria.

## Tracção electrica

### Lisboa

Começaram já e continuam com grande actividade os trabalhos para o assentamento da linha que ha de ligar o elevador do Carmo ao Largo de S. Roque, sendo de esperar que fiquem terminados por todo este mez.

### Espanha

Foi approvedo o projecto para a construcção de uma linha de tremvias electricos desde a rua de la Reina á praia de Malvarrosa.

Foi auctorizada a substituição da tracção animal pela tracção electrica no tremvia de Miranda a Santander.

Está sendo estudado o projecto para uma linha de tremvias para a Serra Nevada.

A linha partirá de Granada e terminará no pico de Mulhacen, numa extensão de 135 kilometros. Nos primeiros 28 kilometros, a partir de Granada, é de via ordinaria; até o kilometro 35 é de cremalheira; segue depois kilometro e meio de linha funicular, terminando o percurso em ascensor.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Companhia Real.** — Entrou já em serviço do comboio rapido Lisboa-Porto, a nova locomotiva «Compound» que foi mandada construir pela Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, sob as suas indicações, nas officinas da Sociedade Alsaciana de Construcções Mechanicas, em Grafenstendem (Allemanha). Como esta tem a Companhia Real a receber mais 4, das quaes a 2.<sup>a</sup> deve estar a chegar, e as 3 restantes se seguirão de semana em semana.

A nova locomotiva, como as restantes, é de 4 cylindros, com 3 eixos conjugados e bogies. Tem rodas de 1.<sup>m</sup>900 de diametro e são analogas, e quasi tão potentes, como as machinas que a Companhia dos caminhos de ferro de Paris a Orleans emprega para rebocar o *sud-express*, em França.

A Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes mandou construir estas locomotivas no intuito de augmentar a velocidade e a carga dos seus comboios rapidos entre Lisboa e Porto e dos Comboios *sud-express*.

**Regoa a Chaves.** — Já principiaram os trabalhos para a construcção da estação em Villa Pouca de Aguiar. Simultaneamente proseguem os trabalhos de terraplenagem entre o ribeiro de Vargos e Pedras Salgadas.

**Queluz á Idanha.** — Os povos interessados tratam de obter da Companhia Real que esta mande proceder ao prolongamento da linha ferrea de Queluz á Idanha e a Venda Secca.

**Lourenço Marques.** — Pensa-se na construcção d'um

ramal de caminho de ferro que possa ligar mais rapida e facilmente o districto de Gaza com a nova capital da provincia de Moçambique, que passará a ser Lourenço Marques.

**Coimbra á Louzã.** — Não está ainda marcado o dia em que deve realizar-se a inauguração d'esta linha.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### FRANÇA

Foi auctorizada a abertura á exploração da linha de Parnie a Paimbeuf, no departamento do Loire-Inferieure na extensão de 40.809 metros.

### ALLEMANHA

O governo allemão creou um novo imposto que vae incidir sobre os bilhetes de caminhos de ferro. Os proprios bilhetes comprados no estrangeiro, ao passar a fronteira allemã são tributados por meio de applicação d'um sello fiscal.

Foi creada nos caminhos de ferro allemães uma nova classe de passageiros; é a quarta classe.

### INGLATERRA

Foi auctorizada a construcção de caminhos de ferro economicos no districto urbano de Tottenhane, Midlesex, e no districto rural de Bath, Somesert.

## Aviões de serviço

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Transporte de mercadorias entre a estação de Alcantara-Mar e a doca de Alcantara

A partir de 10 de setembro de 1906, as remessas expedidas pela estação de Alcantara-Mar ou a ella consignadas e que, a pedido dos expedidores ou consignatarios, tenham de ser transportadas de ou para a doca de Alcantara, ficam sujeitas, por esse transporte, á sobre-taxa de 504 réis por vagon empregado.

As operações de carga e descarga junto á doca serão executadas por gente, conta e risco dos expedidores ou consignatarios. Lisboa, 17 d'agosto de 1906.

#### Paragem de comboio

A partir de 1 de setembro o comboio mixto n.º 239 que sae de Alfarellos com destino á Figueira da Foz ás 7-4 horas da tarde, terá na estação de Verride, onde passa ás 7-14 horas da tarde, uma paragem de 30 segundos para serviço de passageiros.

Lisboa, 29 d'agosto de 1906.

## Arrematações

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Fornecimento de drogas e tintas

No dia 8 de outubro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas e tintas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do serviço de armazens (edificio da estação de Santa Apollonia), 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 central do Rocio.

Lisboa, 11 de setembro de 1906.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

**ESPINHU** **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

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

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

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

**LISBOA** **C. Mahony & Amaral.**— Commissões, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.<sup>o</sup>

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

**LISBOA** **High-life Pension** — Travessa da Gloria, 22 A — Casa e mobilia nova. Serviço esmerado. Diaria 1\$200 a 3\$000 réis (quartos luxuosos). Almoço, 500 réis. Jantar 600 réis. — Teleg : Higlife — Lisboa.

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

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

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

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

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

**PORTO** **Hotel Continental.** — Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.<sup>a</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros ; muito central — Propr. Lopez Munhós.

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

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

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

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

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

## Aos srs. subscriptores dos telephones

### MEMOTELEFONIO

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

Especialidade d'esta Redacção

**PREÇO 1\$000 RS.**

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

Table with 5 columns: Description (e.g., De 2 a 4 1/2 millímetros), 3 letras, 4 letras, 5 letras, 6 letras. Prices range from 11\$000 to 19\$000.

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta redacção.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de Outubro de 1906

COMPANHIA REAL

Table for Companhia Real routes: C. Sodré, Algés, C. Sodré. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e t.

Table for Companhia Real routes: C. Sodré, P. Arcos, C. Sodré. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Mais os de Cascaes, excepto os a

Table for Companhia Real routes: C. Sodré, Cascaes, C. Sodré. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Companhia Real routes: Lisboa-Rocio, Queluz, Lisboa-Rocio. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Table for Companhia Real routes: Lisboa-Rocio, Cintra, Lisboa-Rocio. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio

Table for Lisboa-Rocio Sacavem routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Lisboa-Rocio Povoa Lisboa-Rocio

Table for Lisboa-Rocio Povoa routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Lisboa-Rocio V Franca Lisboa-Rocio

Table for Lisboa-Rocio V Franca routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Lisboa-Rocio Setil Lisboa-Rocio

Table for Lisboa-Rocio Setil routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Setil Vendas Novas Setil

Table for Setil Vendas Novas routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Lisboa-Rocio Santarem Lisboa-Rocio

Table for Lisboa-Rocio Santarem routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Lisboa-R. Entroncamento Lisboa-R.

Table for Lisboa-R. Entroncamento routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Setil Entroncamento Setil

Table for Setil Entroncamento routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Lisboa-Rocio Pampilhosa Lisboa-Rocio

Table for Lisboa-Rocio Pampilhosa routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Lisboa Rocio Porto Lisboa-Rocio

Table for Lisboa Rocio Porto routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Ovar Porto Ovar

Table for Ovar Porto Ovar routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Esmoriz Porto Esmoriz

Table for Esmoriz Porto Esmoriz routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Espinho Porto Espinho

Table for Espinho Porto Espinho routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Coimbra Figueira Coimbra

Table for Coimbra Figueira Coimbra routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Lisboa Badajoz Lisboa

Table for Lisboa Badajoz Lisboa routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Lisboa V. Alcantara Lisboa

Table for Lisboa V. Alcantara Lisboa routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

BEIRA ALTA

Figueira Pampilhosa Figueira

Table for Figueira Pampilhosa Figueira routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Pampilhosa Luzo Pampilhosa

Table for Pampilhosa Luzo Pampilhosa routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Pampilhosa Mangualde Pampilhosa

Table for Pampilhosa Mangualde Pampilhosa routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Pampilhosa Guarda Pampilhosa

Table for Pampilhosa Guarda Pampilhosa routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Pampilhosa F. Oñoro Pampilhosa

Table for Pampilhosa F. Oñoro Pampilhosa routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Lisboa Barreiro Lisboa

Table for Lisboa Barreiro Lisboa routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Lisboa Evora Lisboa

Table for Lisboa Evora Lisboa routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Lisboa Setubal Lisboa

Table for Lisboa Setubal Lisboa routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Lisboa Moura Lisboa

Table for Lisboa Moura Lisboa routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Lisboa Beja Lisboa

Table for Lisboa Beja Lisboa routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Lisboa Villa Real Lisboa

Table for Lisboa Villa Real Lisboa routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Lisboa Portimão Lisboa

Table for Lisboa Portimão Lisboa routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Lisboa Faro Lisboa

Table for Lisboa Faro Lisboa routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Lisboa Vila Real Lisboa

Table for Lisboa Vila Real Lisboa routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Lisboa Portimão Lisboa

Table for Lisboa Portimão Lisboa routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Lisboa Braga Lisboa

Table for Lisboa Braga Lisboa routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Lisboa Valença Lisboa

Table for Lisboa Valença Lisboa routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Vianna Valença Vianna

Table for Vianna Valença Vianna routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Porto Penafiel Porto

Table for Porto Penafiel Porto routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Porto Marco Porto

Table for Porto Marco Porto routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Porto Regoa Porto

Table for Porto Regoa Porto routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Porto Tua Porto

Table for Porto Tua Porto routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Porto Barca d'Alva Porto

Table for Porto Barca d'Alva Porto routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Porto Villa Real Porto

Table for Porto Villa Real Porto routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Porto Regoa Porto

Table for Porto Regoa Porto routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Porto Barca d'Alva Porto

Table for Porto Barca d'Alva Porto routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Porto Santa Comba

Table for Porto Santa Comba routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Porto Vizeu Porto

Table for Porto Vizeu Porto routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Porto Santa Comba

Table for Porto Santa Comba routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Porto Vizeu Porto

Table for Porto Vizeu Porto routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Porto Santa Comba

Table for Porto Santa Comba routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Porto Vizeu Porto

Table for Porto Vizeu Porto routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Porto Santa Comba

Table for Porto Santa Comba routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Porto Vizeu Porto

Table for Porto Vizeu Porto routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Porto Santa Comba routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

GUIMARÃES

Table for Guimarães routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

POVOA DE VARZIM

Table for Povoia de Varzim routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Porto Famalicão Porto

Table for Porto Famalicão Porto routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Porto Modivas Porto

Table for Porto Modivas Porto routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Porto Povoia Porto

Table for Porto Povoia Porto routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Porto Famalicão Porto

Table for Porto Famalicão Porto routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Porto Modivas Porto

Table for Porto Modivas Porto routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Porto Povoia Porto

Table for Porto Povoia Porto routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Porto Famalicão Porto

Table for Porto Famalicão Porto routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Porto Modivas Porto

Table for Porto Modivas Porto routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Porto Povoia Porto

Table for Porto Povoia Porto routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Porto Famalicão Porto

Table for Porto Famalicão Porto routes. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Legend for train types: a Directos ou rapidos, b Domingos e dias santificados, c Dias uteis, d Ultimo dia util anterior aos santificados, e Quartas feiras, f Quintas feiras, g Sextas feiras, h Segundas feiras e dias seguintes aos santificados, i Terças, sextas e domingos, j Terças feiras, k Segundas, quintas e sabbados, l Di recto até o desde Paço d'Arcos, m Segundas, qu artas, quintas e sabbados, n Sabbados, o Dia 23 de cada mez, p Lisboa e Cas dos Soldados, q Porto Campanha, r Por Alfarellos, Oeste, s Terças, quartas, sextas e domingos, t Terças e sextas feiras, y Segundas, terças, quintas e sabbados, z Quartas e sabbados.



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 15 de Outubro sairá o paquete **Araguaya** para  
**S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**

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

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

## Vapores a sair do porto de Lisboa



**Africa Oriental** (via Suez), vapor allemão **Kanzler**. Sairá a 8 de outubro.

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



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Borussia**. Sairá a 4 de outubro.

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



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Tucuman**. Sairá a 18 de outubro.

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



**Bolonha**, Dover e Hamburgo, vapor allemão **Cap Ortegall**. Sairá a 2 de outubro.

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



**Bordeos**, vapor francez **Atlantique**. Espera-se de 3 a 4 de outubro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Cadiz**, Cartagena, Valencia, Barcelona e Filipinas, vapor espanhol **Isla de Panay**. Sairá a 4 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Amazon**. Espera-se a 1 de outubro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Cordillere**. Espera-se a 15 de outubro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Glasgow** (directo), vapor inglez **Baron Lovat**. Espera-se a 10 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Hamburgo**, vap. allemão **Corrientes**. Sairá a 1 de outubro.

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



**Havre** e Hamburgo (via Leixões), vapor allemão **Rio Grande**. Sairá a 2 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool** e Nova York, vap. espanhol **Alicante**. Sairá a 11 ou 12 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Londres** (via Havre), vapor inglez **Iberia**. Sairá a 1 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Lobito, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez **Ambaca**. Sairá a 7 de outubro. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.<sup>o</sup>



**Montevideo**, Buenos Aires e Rosario, vapor allemão **Etruria**. Sairá a 4 de outubro.

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



**Palmas**, Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez **Saint Philippe n.<sup>o</sup>** 18. Sairá a 8 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor allemão **La Plata**. Sairá a 2 de outubro.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Anselm**. Sairá a 7 de outubro.

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



**Pará**, Maranhão, Ceará e Parahyba, vapor allemão **Rio Negro**. Sairá a 13 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Obidense**. Sairá a 17 de outubro.

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



**Pernambuco** e Maceió, vap. inglez **Gladiator**. Sairá a 4 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Magdalena**. Sairá a 3 de outubro. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua de El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



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

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



**S. Miguel**, Terceira, Graciosa (St.<sup>a</sup> Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez **Funchal**. Sairá a 5 de outubro.

Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Rio de Janeiro, e Buenos Aires, vapor inglez **Aragon**. Sairá a 2 de outubro. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua de El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



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

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



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Araguaya**. Sairá a 15 de outubro.

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



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orissa**. Sairá a 17 de outubro.

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