

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:—Antuerpia, 1894, medalha de bronze
Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata—Lisboa, 1898, grande diploma de honra.—S. Luiz, 1904, medalha de bronze—Liège, 1905, medalha de prata

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, Christiano 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

(Vide artigo pag. 353)

SUMMARIO

	Paginas
OS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO E A REFORMA DA LEI DA CONTABILIDADE PUBLICA	349
PRIMAZIAS POSTAES - I - por O. S.	351
HAMBURG-AMERIKA-LINIE	352
CAMINHO DE FERRO DE BENGUELLA	353
A PROPOSITO DO CINCOENTENARIO — Synopse dos directores dos caminhos de ferro do Leste e Norte — Apreciações burlescas	353
NOTAS DE VIAGEM — V — Um dia no Tarn — B-llesas e aspectos — Le Ro-sier — A gruta de Dargilan Meyrueis	355
LISBOA BUENOS AIRES	356
COMPANHIA ATRAVES D'AFRICA	356
PARTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	356 e 357
ENGENHEIRO GEORG RITTER KRAUSS	358
A INDUSTRIA DA PESCA DO BACALHAU	358
COMMERCIO PORTUGUEZ	358
TRACÇÃO ELECTRICA	358
LINHAS PORTUGUEZAS — Bragança — Benguella — Valle do Vouga	359
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Italia — Inglaterra — Rus-sia — Africa — Mexico — India — China — Japão	359
NOTAS VARIAS	360
COMPANHIA ATRAVES D'AFRICA — Relatorio do Conselho d'Adminis-tração	360
AVISOS DE SERVIÇO	361
ARREMATACOES	361
AGENDA DO VIAJANTE	362
HORARIO DOS COMBOIOS	363
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	364

Os caminhos de ferro do Estado e a re-forma da lei da Contabilidade Publica

De uma nota impressa, redigida pelo sr. Fernando de Sousa e distribuida aos deputados e pares transcrevemos alguns trechos por não nos permittir a sua extensão transcrevê-la na integra.

«Quiz o Estado, com a organização de 1889, collocar as suas linhas em condições equivalentes ás da exploração por uma companhia arrendataria, assegurando a rapidez das resoluções, a pontualidade dos pagamentos e as facilidades de administração de um serviço commercial, e obtendo o desenvolvimento das linhas sem perturbação da economia geral do Thesouro, que prescindia dos acrescimos de receita para os applicar a esse fim.

As direcções do Sul e Sueste e Minho e Douro arrecadam, depositam e levantam as receitas, e ordenam e pagam as despesas, tendo para isso os seus exactores e thesoureiros. O Conselho de Administração exerce, em nome do Governo, a fiscalização sobre esses ordenadores secundarios, pondo o visto preventivo nas ordens de pagamento, auctorizando os contratos de importancia superior a 500\$000 réis, dando as ordens de levantamento de fundos do Banco de Portugal ou da Caixa Geral de Depósitos.

Cada direcção d'exploração abrange os diversos serviços, que processam as suas despesas e conferem a

conta de pagamento na parte respectiva, correspondendo ás direcções das obras publicas. Os serviços de contabilidade e thesouraria das direcções desempenham, para com os outros, funcções analogas ás que em relação áquellas exerce a 9.ª Repartição de contabilidade publica.

O Conselho, com os seus serviços centraes e com as suas funcções do visto preventivo sobre contratos e ordens de pagamento e d'expedição de ordens de levantamento de fundos pelos thesoureiros das direcções, constitue nessa hierarchia um grau equivalente ás direcções geraes da contabilidade publica e da Thesouraria.

Compete-lhe ainda a verificação posterior das despesas e o exame e preparação das contas da gerencia, que tem de ser submittidas ao juizo do Tribunal de Contas.

Acham-se assim separadas as funcções de auctorização e ordenamento das despesas, pertencendo as primeiras ao Conselho, directamente ou mediante proposta ao ministro, e as segundas aos directores.

O orçamento, elaborado com grande antecedencia, é rectificado depois de findo o primeiro semestre do anno economico e quando as previsões pódem ser mais aproximadas da verdade.

Distinguem-se num e noutro as receitas e despesas da exploração das do fundo especial. As despesas da exploração são divididas em dois capitulos, correspondendo o primeiro ao Conselho e serviços centraes e o segundo ás direcções, divididos em artigos, cada um dos quaes abrange a despesa do pessoal e material de um serviço: direcção propriamente dita, movimento, via e obras, tracção e via fluvial no Sul e Sueste.

Os artigos subdividem-se em secções e paragraphos, segundo uma classificação racional, identica á geralmente seguida nos caminhos de ferro, abrangendo pois o mesmo artigo despesas certas e variaveis, jornaes e materiaes, ao invéz da regra geral da contabilidade publica.

Para que as despesas certas fiquem, porém, bem determinadas, são descritos em seguida os quadros do pessoal e desenvolvidas todas as verbas do orçamento que careçam de desdobramento.

O balanço das receitas e despesas previstas da exploração dá lugar a uma das verbas de receita de fundo especial, ás quaes se juntam as de outras proveniencias, descrevendo-se em seguida os encargos que sobre elle pesam e a sua applicação provavel.

As variações do trafego e as melhorias indispensaveis dos serviços, mutaveis e essencialmente progressivos, exigem a elasticidade dos quadros e a facilidade de os modificar, mórmente em linhas escassamente dotadas e que entraram num periodo de desenvolvimento pela construcção de novos troços. Essas variações são prudentemente facultadas, sem se abrir a porta ao arbitrio.

A lei organica distingue o pessoal administrativo do jornaleiro, sendo o primeiro de nomeação do conselho ou do ministro e o segundo dos directores. Os quadros

e vencimentos do pessoal administrativo são propostos pelo Conselho e decretados; alteram-se quando as exigências do serviço o aconselham, sendo introduzidos no orçamento, sem cuja aprovação não entram em vigor. Os quadros e salários médios do pessoal jornalheiro são annualmente fixados no orçamento, que contém verbas para pessoal eventual, temporariamente chamado em occasiões de affluencia extraordinaria de serviço. Para os trabalhos extraordinarios de escritorio, que haja que autorizar, figuram tambem verbas no orçamento de cada serviço.

Nada se deixa ao arbitrio, sem se cair, porém, no inadmissivel sistema de tornar dependentes de lei especial as modificações de quadros variaveis por essencia, no que respeita ao pessoal administrativo, como, por maioria de razão, ao jornalheiro, embora ambos tenham variações concomitantes. A abertura de novos troços, os augmentos do trafego e as melhorias de serviço tanto exigem mais guardas-freios, agulheiros, carregadores, machinistas ou assentadores, como factores, fieis, chefes, conductores, inspectores ou escripturarios. E' assim que os quadros administrativos tem sido ampliados por decretos de 23 de dezembro de 1899, 22 de dezembro de 1900, 10 de junho de 1902, 10 de outubro de 1902, 24 de dezembro de 1903, 9 de março de 1905 e 4 de janeiro de 1906. O essencial é haver no orçamento quadros, que sejam respeitados e impedir a ingerencia do favoritismo politico nas admissões de pessoal, ao que se oppõe a barreira da acção de uma collectividade com relativa autonomia. Foi esse um dos grandes beneficios do novo regime.

A excellencia do sistema e do zelo e correcção com que o Conselho de Administração tem procurado desempenhar a sua ardua missão são confessados por todos. O actual governo julgou dever organizar por fôrma analogos os serviços do porto e caminho de ferro de Lourenço Marques e propôz identica organização para a administração do porto de Lisboa.

Vem, porém, agora a proposta de lei de refôrma da contabilidade publica, transformada pela commissão de fazenda da Camara dos Deputados no projecto n.º 13, cuja discussão foi iniciada, alterar profundamente esse regime.

Entre outras providencias notarei as seguintes:

Incluem-se no orçamento geral do Estado as receitas e despesas das entidades publicas com administração especial, facultando apenas a descripção das suas despesas em capitulos distinctos.

As ordens de pagamento, depois do visto do director geral da Contabilidade, tem de ser mandadas pagar pelo director geral da Thesouraria.

Os trabalhos extraordinarios, nas repartições, só são admittidos sob a fôrma de tarefa, mediante prévia auctorização por decreto, dentro das verbas do orçamento.

As repartições de contabilidade é prohibido emendar documentos, devendo devolvê-los ás que os processaram, para serem substituidos.

Caducam todas as auctorizações *que existam em quaesquer diplomas*, permitindo a ampliação ou modificação dos differentes quadros dos serviços publicos.

A applicação d'estes preceitos importa a revogação do decreto de 31 de janeiro de 1900, e tão profunda alteração do regime instituido pela lei de 14 de julho de 1899, que praticamente equivale á sua destruição.

É de notar que a Administração dos caminhos de ferro do Estado não foi ouvida na preparação da reforma por uma commissão ha tempos nomeada para esse fim e em que não teve representação, como convinha. Não se pensou nas exigencias especiaes de um serviço industrial, em que se cobram, não impostos, mas taxas provenientes de contratos de transporte, variando a receita e, portanto, as exigencias de recursos de pessoal e material com a affluencia da clientella, que tem o direito de ser bem servida, sem sujeição a formalidades burocraticas.

Para os outros serviços publicos ficam os tres graus hierarchicos, a que atraz me referi, a fim de processar e verificar preventivamente as ordens de despesa. Nos caminhos de ferro haverá quatro em vez de tres, creandose uma duplicação de funcções do director geral da Contabilidade e do Conselho, que hoje exerce essas funcções

do visto. O mesmo succederá com os pagamentos, que ficam dependentes do director geral da Thesouraria.

As variações accidentaes de serviço dos escritorios, a que hoje se attende dentro das verbas do orçamento e segundo as ordens dos directores, ficam dependentes de um processo complicado e moroso e tem de revestir a fôrma de tarefa, mesmo quando esta se não coadune com a natureza do serviço.

As alterações de quadros não ficam dependentes só do orçamento, como hoje, tendo que se fazer uma lei especial, para lhes accrescentar mais um escriptuario, um chefe de estação, um factor ou um agulheiro, modificação que é introduzida no orçamento seguinte, para vigorar dois annos depois, a não se pedir um credito especial para tão grave alteração de despesa.

A inclusão das despesas dos caminhos de ferro no orçamento geral do Estado fá-las cair sob a alçada dos impedimentos dirimentes á cohabitação, no mesmo artigo, do pessoal e material, de despesas certas e variaveis, o que inutiliza toda a organização da escrita e a classificação das despesas.

Do desconhecimento das exigencias especiaes dos serviços ferroviarios, de não ter sido chamado a depôr sobre elles a administração a quem estão confiados, e, sobre tudo, do proposito de tudo englobar no orçamento geral do Estado provém essa antinomia entre a extrema generalidade de applicação das providencias propostas e as conveniencias de um importante serviço.

A esse erro capital proveu de remedio a lei de 14 de julho de 1899 e o decreto complementar de 31 de janeiro de 1900. Quíz conservar na posse do Estado tão valiosos instrumentos de fomento, como são os caminhos de ferro, emancipando, porém, a sua gerencia das peias, tutelas e delongas com que não se compadecia a sua exploração e assegurando-lhe recursos para poderem progredir desafogadamente, em fecunda emulação com as companhias concessionarias.

Basta attentar na differença profunda das fontes de receita. Os outros serviços publicos são custeados pelos impostos, sujeitos a taxas fixas que só por lei são alteradas. As receitas dos caminhos de ferro proveem da applicação, aos contratos de transporte, de tarifas, que um simples despacho ministerial de homologação permite alterar conforme as circumstancias e as variaveis exigencias do trafego. Tantas e tão rigorosas formalidades para pequenas variações de despesa em contraste com a latitude de acção para fazer crescer ou diminuir as receitas! E quantas vezes o modo de augmentar estas é estabelecer novos comboios e introduzir reformas de serviço, que se traduzem em augmento correlativo de despesa?

Pódem-se acaso explorar caminhos de ferro como se administra uma repartição burocratica?

Bem avisado andou o sr. conselheiro Espergueira, mostrando a sua alta competencia, quando decretou a separação completa dos dois orçamentos, que não prejudica a necessaria fiscalização parlamentar, nem a avaliação de todos os recursos e encargos do Estado.

Em vez de se manter franca e accentuada a separação que deriva da natureza das coisas e das conveniencias publicas em regime consagrado por sete annos d'experiencia, engloba-se tudo no orçamento.

Por fôrma bem diversa procedeu a Suissa, inserindo na lei organica dos caminhos de ferro federaes o preceito da absoluta separação da sua contabilidade da contabilidade federal. Teremos a pretensão de nos administrarmos melhor que aquelle paiz modelar?

O mesmo proposito de uniformidade levou a não abrir excepção para a exigencia do visto preventivo do director geral da Contabilidade, obrigando as ordens de pagamentos dos caminhos de ferro a transitar por mais uma instancia que a dos outros serviços publicos.

Entendera-se e bem, a meu vêr, que uma corporação, cuja constituição offerece garantias de seriedade e independencia, podia e devia ter alçada para o visto preventivo das despesas processadas pelos serviços e ordenadas pelos directores. O exame de um processo de despesa dos caminhos de ferro mostra bem a acção dos

seus diferentes graus hierarchicos. O documento é assignado pelo chefe de serviço que o processa. O director, depois de fazer verificar o processo pelo seu serviço de contabilidade, submete-o ao visto do conselho com a respectiva requisição de fundos. O conselho manda carimbar os documentos approvados, exára a sua approvação na requisição e passa o cheque ou carta de ordem para o levantamento de fundos. O director manda então o seu thesoureiro levantar os fundos e lança o despacho de pagamento nos documentos carimbados.

A exigencia de um novo visto preventivo parece significar que o conselho de Administração não é julgado idoneo para essas funcções, exercidas em relação aos directores, ordenadores secundarios. Não foi esse o pensamento da proposta, mas a logica não abdica dos seus direitos.

As receitas são arrecadadas pelas Direcções, depositadas á ordem do Conselho, que por ellas as manda levantar e dar-lhes o destino devido. Segundo o projecto, é o director geral da Thesouraria quem ordena essa entrega. Que significação teem, pois, esses depositos?

E' preciso pôr nitida e singelamente a questão.

Devem ser exploradas pelo Estado as linhas do Minho e Douro e do Sul e Sueste, assim como o porto de Lisboa?

Se devem, dê-se ás respectivas administrações liberdade de acção, com a correlativa fiscalização e responsabilidades. Sejam os conselhos de administração, como hoje o dos caminhos de ferro, quem exerça a fiscalização preventiva sobre os contratos e ordens de pagamento.

Se não se lhes dá essa latitude de attribuições, mais vale arrendar, acabando com a exploração pelo Estado.

A unidade de principios implica a variedade das condições de applicação conforme as circumstancias de cada caso. O principio da nova lei é salutar, assegurando a generalidade do visto preventivo, difficultando as modificações de quadros sem lei especial, evitando a celebração de contratos que tragam encargos superiores aos recursos.

Onde as condições especiaes de um serviço aconselhem uma delegação de funcções, pôde-se, sem infracção do principio, chegar ao mesmo resultado por outra forma.

As excepções justificadas confirmam a regra.

A unidade na variedade é a caracteristica da harmonia e da perfeição, e na complexidade dos factos sociaes, erro grave é querer vazar todos os serviços publicos no mesmo molde, ou sujeitá-los ao leito de Procusto do mesmo modo de ser.

É essencial ao regime vigente das linhas do Estado, a conservação do seu sistema de contabilidade. Bastaria para isso additar ao projecto de lei um artigo prescrevendo que a contabilidade da Administração dos caminhos de ferro do Estado, a cobrança, a applicação das receitas e a fixação dos quadros continue a obedecer ás normas actuaes, podendo, porém, começar a vigorar antes da approvação do orçamento as alterações dos quadros motivadas pela abertura de novos troços.

Primazias pautaes

I

A concorrência commercial das nações que disputam mercados para os seus productos agricolas, mineiros ou industriaes é modificada mais ou menos profundamente pelo artificio das pautas, com o qual as mesmas nações protegem os productos do seu paiz contra os alheios ou dão facilidades especiaes a certos ou a todos os productos d'uma nação a que deseja favorecer contra as outras.

As tarifas aduaneiras, as convenções commerciaes, exercem ás vezes influencias enormes na riqueza dos povos, e teem tambem, em muitos casos, consequências politicas mais importantes do que as proprias guerras.

Fo ipor allianças e accordos aduaneiros que começou

a consolidar-se e a unir-se o poderoso imperio germanico.

E' a necessidade de formar mercados que tem levado as nações da Europa ás aventuras de colonias distantes, ou aos protectorados, ou ás construcções ferroviarias exoticas.

Os governos não descuram um instante na luta porfiada que se trava em todo o mundo em auxilio da producção de cada paiz e contra os esforços de penetração dos outros.

Disputam-se tarifas como se disputavam fortalezas.

As praças mais apetecidas hoje são as praças commerciaes, que não as praças de guerra.

A aspiração e o dever dos ministros tem de ser o conseguir vantagens para os productos do seu paiz, para os productos principaes pelo menos.

Para isso, força é conceder tambem: *do ut des*; força é escolher e saber preferir.

Que teremos de dar em vantagens, para dos outros conseguirmos vantagens?

Quaes as vantagens a pedir, quaes as que se concedem?

Quem é que devemos escolher para com elle fazer a permuta de favores? A que productos dar primazia?

Quem se deve preferir e qual o criterio que determine a opção?

São problemas complexos, é verdade, mas para cuja solução ha parâmetros definidos, constantes, determinados.

O nosso proposito tem de ser, como na termochimica o principio do trabalho maximo, conseguir a maior utilidade para o paiz; o criterio da escolha da vantagem superior a conseguir tem de ser o que garanta o maximo do proveito.

Pretender obter beneficios para todos os nossos productos é um contrasenso, porque esse beneficio não se concede senão á custa de outros que temos de conceder, d'onde resultam prejuizos que affectam a nossa producção. Seria ver o problema só por um aspecto, quando elle tem mais.

Escolhidos os productos principaes da actividade portugueza que representem a nossa laboração effectiva de exportação, devemos considerar todos os outros como secundarios pela ordem da sua importancia, e, estabelecida a hierarchia mercantil da nossa producção exportavel, tratar de obter para os productos nacionaes que estão no vertice da escala todas as vantagens á custa dos productos existentes na base da mesma escala.

Sacrificaremos assim algumas fontes da riqueza publica, é certo, mas por isso mesmo conseguimos vantagens para os principaes, que ganharão nesta luta pela vida como no campo fisiologico os seres mais vigorosos, que se substituem aos que o não são pelas imperiosas modalidades do meio.

Em que consistem as vantagens conferidas aos productos estrangeiros?

Ou nas reduções de direitos pautaes para a importação dos mesmos productos, ou na sua redução em tarifa especial para determinadas nações, nações mais favorecidas.

Este processo de conceder tarifas especiaes a determinadas nações implica a escolha d'aquellas a quem deva dar-se preferencia, em troca dos beneficios que tambem nos conceda nas nossas exportações ou pelo mercado que constitua dos nossos productos.

E' para accentuarmos alguns factos a este respeito que trouxemos as considerações que acabam de lêr-se.

Não basta escolher os productos exportaveis a quem deva dar-se primazia pela sua importancia na actividade, na laboração nacional, pela riqueza que deixam, pelo numero de braços que animam; é essencial escolher tambem a nação a quem se dê a preferencia pela aquisição que nos fazem.

Se examinarmos as estatisticas da nossa importação e das nossas exportações a respeito das duas principaes nações mercantis, a Inglaterra, velha alliada e grande consumidora, e da sua nova, desdenhosa e absorvente concorrente a Allemanha, vemos que importamos da primeira 18.000 contos, da segunda 10.000 contos; e

que exportamos para a primeira cerca de 8.000 e 2.000 para a segunda.

Da Inglaterra resulta um desfalque no nosso balanço de 10.000 contos; da Allemanha o desfalque de 8.000 contos.

Mas o desfalque devido ao movimento commercial com a Allemanha, é proporcionalmente muito maior do que o devido ao movimento commercial com a Inglaterra: pois está na relação de 10 para 8 ou de 2,5 para 2 com a Inglaterra, e na de 8 para 2 ou do quadrupulo com a Allemanha; isto é por cada conto que lhes exportamos, importamos 2:250\$000 réis da Inglaterra e 5:000\$000 réis da Allemanha, mais do dobro portanto.

E' então a Inglaterra que nos compra mais e só por isto se póde já inferir que ella tenha direito a beneficios pautaes que á Allemanha não mereça.

Vejamos ainda quaes os productos sobre que versam as principaes exportações para estes dois paizes, e quaes os productos de exportação predominante.

Escluindo o ouro e prata no anno de 1906 a importancia designada na estatistica das alfandegas para a nossa exportação foi de 30.712 contos. Nesta cifra entram os animaes vivos.

Os animaes vivos	com	5.030	contos
Materias animaes	»	455	»
» vegetaes além da cortiça	»	772	»
Cortiça	»	3.023	»
Minerio de cobre.....	»	1.099	»
» diverso	»	262,2	»
Metaes	»	85	»
Sal de cosinha	»	107	»
Productos chimicos.....	»	119	»
Outras materias primas..	»	228	»
Tecidos de lã.....	»	46	»
» » seda.....	»	9	»
» » algodão.....	»	1.754	»
» » linho.....	»	30	»
» bordados.....	»	48	»
Aguardentes e licores ...	»	44	»
Vinagre.....	»	30	»
Vinhos de pasto.....	»	3.911	»
» licorosos	»	137	»
» da Madeira.....	»	752	»
» do Porto.....	»	4.630	»
Cereaes	»	243	»
Batatas	»	237	»
Biscoitos, bolachas e mas-	»	61	»
sas	»	233	»
Legumes	»	413	»
Marisco e peixe	»	490	»
Azeite.....	»	1.386	»
Conservas.....	»	180	»
Atum	»	219	»
Banhas, carne.....	»	274	»
Ovos.....	»	14	»
Queijo	»	221	»
Uvas.....	»	127	»
Cebolla	»	296	»
Ananazes.....	»	264	»
Alfarroba.....	»	248	»
Amendoa.....	»	205	»
Figos seccos.....	»	344	»
Tomates, hortaliças e fru-	»	60	»
ctas diversas, doces.	»	664	»
Apparelhos, instrumentos	»	923	»
e vehiculos.....	»	106	»
Manufacturas diversas...	»	171	»
Rolhas de cortiça.....	»	217	»
Calçado	»		
Polvora	»		
Tabaco manipulado.....	»		

D'aqui resulta que predominam na exportação para o estrangeiro pelo seu valor, em primeiro logar os vinhos e productos dependentes que dão 9.725 contos, seguindo-se as cortiças que dão 3.952 contos.

As conservas e especialmente a de sardinha que dão 1.586 contos, os minerios de cobre que dão 1.099 con-

Pois bem, do nosso principal producto de exportação, o vinho, a Allemanha consomme-nos 20.810 hectolitros, a Inglaterra 148.021 de vinhos diversos, 11.951 hectolitros a Allemanha e 133.002 a Inglaterra de vinhos do Porto, 6.426 a Allemanha e 3.651 a Inglaterra de vinhos da Madeira.

Proseguiremos o nosso estudo d'onde podemos concluir que o nosso interesse está em aggravar pelas pautas a importação de productos allemães que estão invadindo o mercado de Portugal e colonias, sem compensação e antes com prejuizo dos productos de exportação de Portugal.

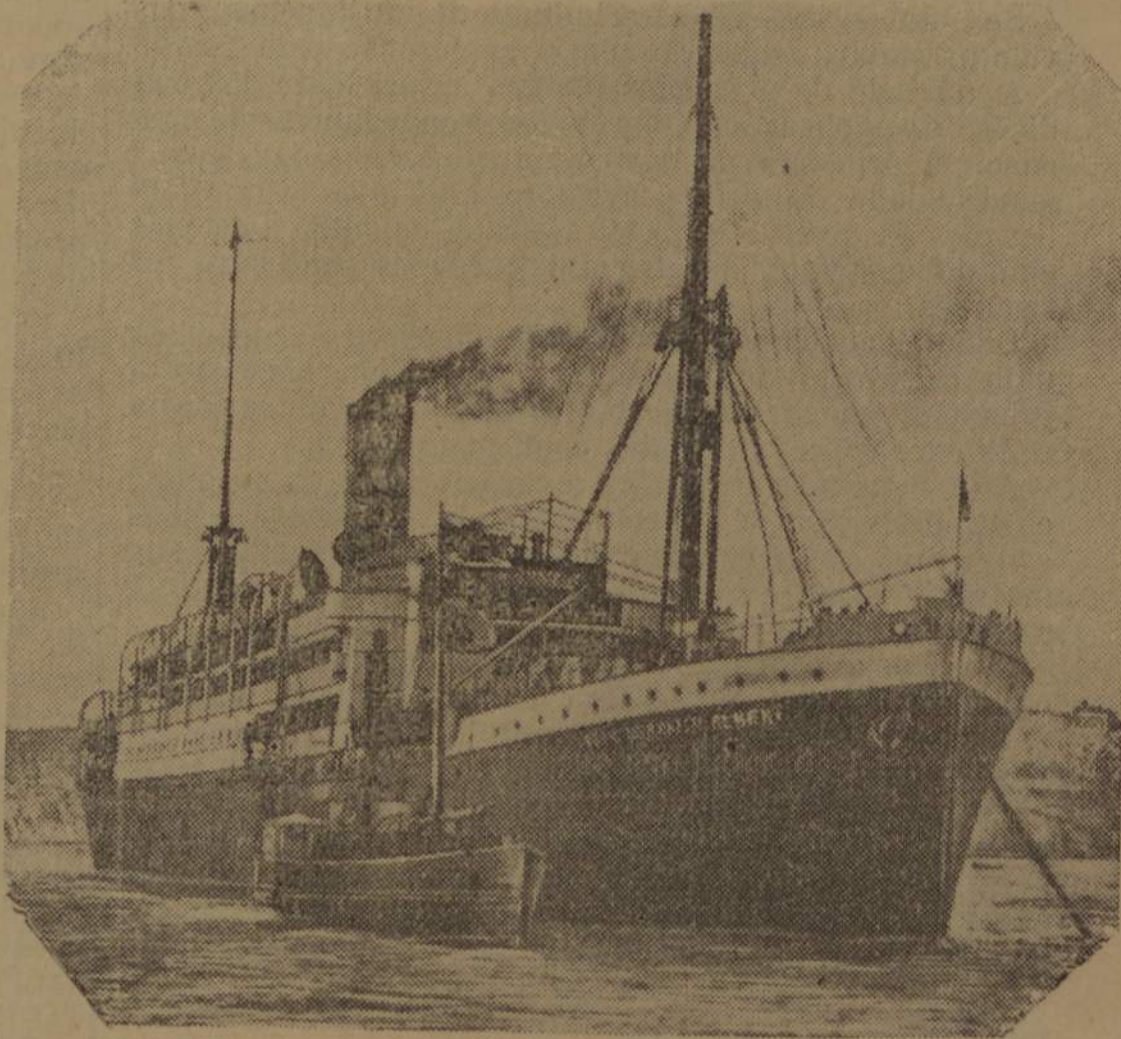
Quem tanto nos vende deve comprar-nos mais e não combater a importação dos productos d'uma nação que representa uma cliente da sua industria que arremeda as industrias ingleza e franceza sem possuir a sua elegante belleza e a sua solidez e perfeição.

O. S.

Hamburg-Amerika-Linie

No dia primeiro de novembro fundeou no nosso porto um dos mais modernos vapores d'esta companhia, que ella destina ao serviço rapido que estabeleceu entre Lisboa e Buenos-Aires.

A convite do digno e activo agente da companhia em Lisboa, o sr. Carl George visitámos este excellente paquete, um dos melhores, mais vastos e commodos que tem produzido os estaleiros de Hamburgo.



O *König Friedrich August* foi construido no anno passado, tem 9.469 toneladas de registo e as seguintes dimensões: comprimento 144 metros, pontal 10 metros e bocca 16 metros. Tem 121 camarotes com 252 beliches e 4 aposentos de luxo, compostos de quarto de cama, saleta e casa de banho. Na 3.ª classe tem logar para 400 passageiros; não tem 2.ª classe. Nos porões cabem 324.911 pés cubicos de carga e nos frigorificos 3.938 pés cubicos. O paquete tem duas machinas de quadrupla pressão de 6.200 cavallos, que põem em movimento 2 helices. Estes são de bronze, de 4 pás e fazem 77 evoluções por minuto, dando ao paquete a velocidade de 15 milhas por hora. A tripulação consiste em 170 pessoas.

O novo vapor apresenta não só todos os preceitos de confortos e hygiene modernos, como todos os novos melhoramentos de aparelhos que a sciencia nautica tem inventado.

Em todos os camarotes ha microphone para os passa-

geiros se corresponderem para qualquer ponto do navio, os beliches são luxuosíssimos com camas de ferro e tetos altos; a casa de jantar nada é inferior á de qualquer restaurante das grandes cidades e o salão é artisticamente embelezado com quadros e mobiliário rico, obedecendo tudo a um gosto finíssimo.

Ha também a bordo uma casa de jantar e uma sala de brinquedo só para crianças com todos os recatos necessários para que ellas não caíam, tendo pelas paredes quadros descrevendo scenas infantis. Esta casa está provida de um piano para as crianças que queiram tocar.

Ha a bordo salão de barbear esplendido e um gabinete onde as senhoras podem ser penteadas por uma cabelleira que ali está permanentemente.

A telegraphia sem fios communica com a terra e com os outros vapores que passem durante a viagem.

As longas pontes para passeio e permanencia dos passageiros tem uma disposição nova que lhes permite, mesmo em occasião de forte vento pela proa ou popa, conservarem-se ali perfeitamente abrigados.

A lavanderia, por electricidade, é tudo que ha de mais moderno no genero; na camara do capitão haapparelhos electricos que communicam as ordens a todos os pontos do navio.

A Hamburg-Amerika-Linie é a companhia a que o nosso porto lanto deve, por ser ella que, estabelecendo o *record* da velocidade entre Lisboa e a capital argentina facilitou a solução que acaba de ser dada á questão da rapidez dos transportes entre aquella republica e a Europa, e em que Lisboa evidentemente levou—por agora—de vencida, os portos competidores.

Caminho de ferro de Benguella

Vae entrar numa grande phase de actividade este nosso caminho de ferro, destinado a um largo futuro. Está contratada a construcção da 2.^a secção na extensão de 260 kilometros e o Estado Livre do Congo deu já seu consentimento formal á ligação d'esta linha na fronteira com o caminho de ferro da Katanga, assegurando-se assim a sua connexão com a grande linha transcontinental do Cabo ao Cairo.

O caminho de ferro de Benguella vae servir sobretudo a região da Katanga, o districto mais sul do Estado Livre do Congo, abundante em minerios, especialmente cobre, cujo valor por tonelada attinge presentemente 455\$000 réis. As minas da Katanga são constituídas por dois filões, um de 300 kilometros e outro de 150 kilometros cortando-se transversalmente, e constituem os mais ricos depositos em cobre conhecidos no mundo. E' esta região que o nosso caminho de ferro pretende explorar pelo porto do Lobito, servindo ao mesmo tempo a Africa Central e o interior do nosso districto de Benguella, a Rhodesia e o Transvaal no serviço de passageiros, que *via Lobito* economizam 6 dias de viagem e 3.000 milhas de viagem.

Os belgas interessados também no desenvolvimento da Katanga formaram já uma companhia com o capital de 36 mil contos para a exploração da Katanga e por seu lado a Tanganyika Concessions, a quem pertencem os jazigos mineiros da Katanga, emittiu obrigações no valor de 9.000 contos destinados ao desenvolvimento da exploração mineira e á construcção do nosso caminho de ferro. Tudo se está dispondo para obter mil toneladas de minerio, diariamente, e esse minerio vae seguir a nova linha e embarcar no Lobito para a Europa. Calculando com o trafego da importação necessaria para alimentar o pessoal necessario á exploração das minas e ás exigencias d'essa mesma exploração em machinas e ferramentas não será exagerado computar o valor do movimento do Lobito em 500 mil toneladas annuaes desde o segundo anno da ligação da linha ferrea com a Katanga e vem presagiar para este privilegiado porto o sceptro da influencia commercial de toda a costa occidental da Africa. D'esta prosperidade aproveitará toda a nossa provincia de Angola e muito particularmente o nosso districto de Benguella, que vae vêr o formoso porto do

Lobito transformado em porto de todo o movimento commercial da Africa Central, além do trafego derivado do desenvolvimento commercial e agricola das ferteis regiões que os 1.500 kilometros do caminho de ferro de Benguella atravessam. Já hoje, em que a linha apenas serve a Catumbella e Benguella o porto do Lobito attinge em importancia commercial o terceiro logar na provincia, tem uma ponte aonde acostam os maiores vapores mercantes e se fazem todas as operações maritimas com a maior facilidade e segurança.

Tudo isto se deve á construcção do caminho de ferro, cuja importancia para o desenvolvimento e prosperidade da provincia se demonstra e affirma cada dia, e o futuro do Lobito apparece-nos como uma visão risonha cheia de promessas seguras, sem os perigos do porto de Lourenço Marques. E' por isso que este jornal folga com o desenvolvimento do caminho de ferro de Benguella, porque é o mais poderoso elemento da riqueza e prosperidade da nossa provincia de Angola e o mais seguro esteio do nosso dominio colonial, que tem de basear-se no progresso e civilização dos povos indigenas.

A proposito do Cincoentenario

Synopse dos directores do Caminho de ferro do Leste e Norte

I

Companhia Central Peninsular dos Caminhos de ferro de Portugal

Estudos e projecto de Lisboa a Santarem

Director tecnico — Mr. Thomas Rumball. — O seu projecto tinha por terminus Lisboa, Arroios, com um ramal para Xabregas destinado aos serviços fluvial e marítimo.

Por ordem do governo estudou um projecto de ligação do Norte com o Sul do reino atravessando o Tejo no Carrêgado, empregando para a travessia o sistema de *ferry-boat*, já empregado em Inglaterra, sobre o qual entravam os comboios, e sendo o *ferry-boat* ligado ás duas margens por machinas fixas a vapor. (D'este projecto deve existir planta e relatorio no Ministerio das Obras Publicas, constituindo a primeira tentativa frustrada da ligação das duas regiões Norte e Sul do paiz).

Director tecnico de construcção — Empreitada Waring Brothers & Shaw. — *Mr. John Sustherland Valentine* Alterado o projecto primitivo transferindo para o Caes dos Soldados o terminus em Lisboa é supprimindo por conseguinte o ramal de Xabregas, este engenheiro superintendeu na construcção e movimentos de terras entre Lisboa e Santarem, bem como de varias obras d'arte de pouca importancia.

São seus os projectos das pontes sobre a estrada de Xabregas, e através do rio de Sacavem, de que chegou a ser transportada para Lisboa toda a obra de ferro que ainda subsiste em Xabregas, e que ha pouco tempo foi substituida em Sacavem. Não concluiu porém a montagem das duas pontes nem chegou a atravessar a valla do Carregado por terem os empreiteiros suspendido os trabalhos e sendo então dispensado do serviço.

Direcção tecnica por parte do governo, estabelecida administração portugueza

Director tecnico — João Chrysosthomo de Abreu e Sousa. — Proseguiu os trabalhos de construcção deixados por concluir pelos empreiteiros Waring Brothers & Shaw, sendo a ponte de Xabregas montada, como ainda actualmente se encontra, pelo engenheiro José Anselmo Gromicho Couceiro, e a de Sacavem pelo engenheiro Joaquim Simões Margiochi, para o que foram construidos os pilares no terreno solido, e desviado o curso do rio.

A parte abandonada pelo rio devendo fazer a ligação por terra, além da ponte, apresentou grande obstaculo, e houve que estabelecer um sistema provisório enquanto se consolidou o aterro.

Seguimento de construção

Director tecnico o engenheiro T. Wattier—distincto professor da escola d'Engenharia em França.—Tendo o governo encetado negociações com a Companhia do Credit-Mobilier Francez sobre a construção da nossa rede ferroviaria, foi este engenheiro enviado a Lisboa com um pequeno nucleo de auxiliares de construção e exploração.

No tocante a construção deve-se ao engenheiro Wattier, a construção do *perré* ao longo da linha, do Caes do Tojo a Xabregas, que até ali tinha sido julgado insufficiente contra os embates do Tejo em occasiões de temporal, e que, em contrario de tal opinião, tem resistido até hoje.—Foi Wattier quem revestiu de pedra os pequenos tuneis em *viez* sob as duas estradas do Grillo.—A sua obra principal foi o vencer o aterro sobre o antigo leito do rio de Sacavem. Tinham até então sido improficuos todos os meios empregados: 1.º velhos barcos carregados de pedra afundados sem proveito;—2.º uma valente grade de grossas vigas ligadas por fortes varões de ferro atarraxados por enormes porcas, e que quebrando como palitos se sumiam na vasa;—3.º e final, camadas de rama de pinho e de terra consolidaram o aterro.

Início de exploração

Ainda sob a direcção Wattier foram, pelo seu delegado do serviço d'exploração Mr. Doublet (mais tarde director de uma das principaes linhas ferreas de França), publicados e approvados pelo governo diversos regulamentos dos serviços d'exploração inaugurados de Lisboa ao Carregado em 28 de outubro de 1856, como ha pouco a *Gazeta dos Caminhos de ferro* commemorou.

Foram o mais rudimentares os primeiros vagidos da creança que, com esforços, tenacidade e confiança em sua robustez futura, Antonio Maria de Fontes Pereira de Mello trouxe a Portugal, sob o aspecto debil de recém-nascido hoje tornado gigantesco promotor da prosperidade nacional.

Estando já o governo em bom andamento da resolução do problema de realização das duas principaes arterias ferroviarias do paiz, houve uma epoca transitoria em que foi nomeado:

Director tecnico de construção e exploração o engenheiro Joaquim Nunes de Aguiar—que se limitou a manter sob o estado primitivo o serviço d'exploração que já nessa epoca se estendia, aos empurrões, até a Ponte d'Asseca, sendo este já tão apreciado troço de linha tido, por muitos e dispendiosos esforços, por terminus:

- 1.º Lisboa ao Carregado.
- 2.º » ás Virtudes.
- 3.º » á Ponte d'Asseca.

E aqui termina o periodo em que, sob os mais vigorosos esforços, se patenteou aos incredulos a necessidade de não parar, antes corajosamente proseguir no caminho do progresso, realizando o elemento mais poderoso de desenvolvimento da riqueza publica.

Segue-se o periodo de definitiva e regular continuação e conclusão do estabelecimento ferroviario em Portugal.

II

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Contratada pelo Governo, com D. José de Salamanca, a conclusão da construção das linhas ferreas de Lisboa a Badajoz e ao Porto e sua exploração á medida que os diversos troços permittissem a circulação de comboios, entraram, por conseguinte, em nova phase de realidade os trabalhos que até então apenas tinham consistido em meros esforços de manter em vida o gigantesco empreendimento, que devia ser o principal elemento de regeneração material do paiz.

Até essa epoca a construção ferroviaria luctava com a falta dos necessarios e avultados capitales que a importancia da obra exigia.

A exploração do pequeno troço de Lisboa a Ponte de Asseca limitava-se a um puro ensaio rudimentar d'esse novo serviço, que a inexperiencia do pessoal e a competencia da rotina reduziam a simples copia, com mais

alguma velocidade para serviço dos comboios, dos serviços fluviaes e terrestres.

O material fixo e rolante era constituido pelos mais insignificantes typos primitivos, em grande parte adquiridos por inuteis em outros caminhos de ferro estrangeiros.

As officinas de reparação, apenas reduzidas a pequenos telheiros, sucessivamente transferidas de um canto sob a estrada da Cruz da Pedra, para um pequeno espaço em Xabregas, e d'ali para os armazens do rez-do-chão dos edificios de Santa Apolonia, d'ali para as antigas cocheiras do velho palacio do marquez de Niza, até serem alojadas em diversos locais do antigo quartel do Caes dos Soldados. Ahi foram installadas diversas mas poucas machinas-ferramentas, compradas pelo saudoso engenheiro José Victorino Damazio, que para esse fim foi commissionedo em viagem a Inglaterra, sendo auctorizado a despendar apenas quantia limitada.

A direcção d'essas pseudo-officinas era confiada a pessoal sem competencia, tendo como chefe A. Black, chamado ao caminho de ferro por ser o superintendente das visinhas companhias de Tabacos e Algodões de Xabregas (!), mas, sem o menor conhecimento dos serviços ferroviarios.

Nestas condições verdadeiramente infantis da industria ferroviaria em Portugal, tomou posse da construção da maior parte das linhas de Leste e Norte e da exploração (?) do troço já aberto á circulação desde a estação provisoria em Santa Apolonia até a Ponte d'Asseca, o empresario D. José de Salamanca, constituindo a «Empresa constructora», e estabelecendo-se o conselho de administração da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, que elegeu para administrador delegado o benemerito, activo e zeloso negociante da praça de Lisboa, socio da antiga firma Blanco, da qual era principal gerente, D. Juan Gomez Roldan, e investido, como

Director da construção e exploração, o notavel engenheiro espanhol D. Angel Retortillo.

O primeiro cuidado da «Empresa constructora» foi o de occupar-se da organização regular dos serviços de construção e exploração, e da nomeação do respectivo pessoal.

O Governo tinha garantido a conservação no ministerio d'obras publicas ao pessoal que não ficasse ao serviço da «Empresa constructora».

Optou pelo serviço do Estado o antigo director Joaquim Nunes de Aguiar e pelo da Empresa, os engenheiros Sebastião do Canto e Jacintho Heliodoro da Veiga, e diversos, mas, poucos mais, empregados superiores, entre os quaes Luiz Waddington, Miguel Queriol, José Vaz da Cunha, Antonio Queriol, etc.

Occupado com outros trabalhos officiaes e particulares em Espanha, o engenheiro Retortillo, assumindo o titulo de director geral, foi investido no cargo de

Director o distincto engenheiro D. Eusebio Page y Albareda.

Na organização dos serviços, desejando o concessionario contratar, para o importante cargo de engenheiro chefe, um profissional que estivesse á altura de exercer esse difficilissimo cargo, recorreu a Paris, afim de que a classe de engenharia franceza indicasse um dos seus membros para assumir esse cargo.

Obteve, porém, em resposta que dos engenheiros habilitados a tão importante cargo nenhum estava livre para poder abandonar os serviços que desempenhava, ausentando-se por longo praso, mas que, *sem recorrer a extranhos, havia em Portugal um notavel engenheiro que podia confiadamente assumir o desempenho da difficil responsabilidade que era exigida, e esse engenheiro era o discipulo laureado nas escolas de Paris, João Evangelista d'Abreu.*

(Continúa)

Apreciações burlescas

Quando tratando-se da construção da linha entre o Porto e Lisboa e dizendo-se nas camaras que haveria dois comboios diarios entre este e aquelle ponto, um ascendente e o outro descendente, Carlos Bento da Silva levantou a voz contra aquelle esbanjamento dizendo:

«Mas que vento de insanía sopra sobre nós? Que loucura é esta? Dois comboios diários entre Lisboa e Porto! Um comboio por semana, um ascendente e outro descendente, são mais do que suficientes para levar tudo quanto de Lisboa ha que transportar para o Porto, e trazer de lá tudo quanto haveria para Lisboa».

Que diria o exaltado parlamentar se visse que hoje, não contando os de mercadorias, ha cinco comboios diários entre as duas primeiras cidades do reino!

Por ocasião dos trabalhos da linha de Lisboa ao Carregado um outro notavel deputado, Antonio da Cunha Sottomayor, foi até Santa Apolonia ver as obras.

Para a balastragem da linha tinham vindo uns vagon d'aterro (typing-wagons) que o uso tinha já deteriorado não sendo difficil ao tal deputado arrancar-lhes uma lasca que arrecadou com cuidado.

No dia seguinte apresentou-se nas camaras e principiou a desenrolar uma catilinaria temivel contra os caminhos de ferro, e num momento que julgou opportuno puxou da lasca do vagon e, apresentando-a triumphantemente á camara, diz:

«E vejam, meus senhores! o material para o transporte de passageiros é de tal ordem que se desfaz ás lascas, como esta que aqui lhes apresento.

A commissão encarregada de inspeccionar a linha antes de ser inaugurada, no relatorio que apresentou, recommendava que nunca a velocidade empregada excedesse 30 kilometros por hora, não devendo nunca a viagem de Lisboa ao Carregado levar menos de uma hora e doze minutos!

O que diria aquella commissão se visse hoje as velocidades adoptadas nas linhas ferreas, que chegam a attingir 120 kilometros, indo-se de Lisboa-Rocio ao Carregado (que é mais percurso que de Santa Apolonia) já em 38 minutos.

NOTAS DE VIAGEM

V

Um dia no Tarn — Bellesas e aspectos — Le Rosier — A gruta de Dargilan Meyrneis

Quando o sol se levanta, sorridente, dando como um resplendor de fogo por detrás da pequena ermida que, lá no alto, nos recorda o isolamento da Santa Enimie, doirando em tonificações brilhantes os cimos dos montes que se abrem respeitosos para a passagem do pittoresco Tarn e os innumeros grupos d'arvoredo de fructo que semelham jardins suspensos sobre as aguas, desce o excursionista do modesto quarto do hotel *Commerce* tomando, na pequena casa de jantar, a refeição da manhã.

Entretanto, lá em baixo, sobre as pedras do rio, arredondadas como amendoas, os barqueiros preparam a pequena canoa, de fundo chato, que deve levar-nos ao nosso passeio, rio abaixo.

Pelas 7 horas tomamos logar nesta embarcação de modesta madeira crua, em que os assentos são uma simples taboa atravessada nas bordas com uma almofada assás simples... e assás dura.

Tudo perfeitamente primitivo, tudo envolto num ar de singeleza que nos impressiona.

A' placidez das aguas casa-se o silencio das margens, dando-nos a impressão d'um passeio em lago de jardim particular ou em paiz isolado de todo o convívio mundano.

Além dos passageiros do barco, os dois barqueiros, de croque em punho, firmando-o nas pedras do leito do rio, sobre as quaes a agua apenas ciciza.

E assim vamos deslizando entre rochedos dolomíticos, em plena natureza ridente e muda, durante uma hora e meia até que, em Saint-Chely o panorama se transforma.

Rochedos gigantescos elevam-se dos dois lados, dando-nos a perfeita noção de que em tempos imemoriaes

o rio fez estalar aquellas molles immensas, penetrando entre ellas e fazendo-as recuar o bastante para elle passar.

Ha redemoinhos nas aguas, ha pequenos rapidos em que ellas se precipitam, e ha placidos lagos de alguns metros de profundidade onde ellas como que descansam para empreender nova carreira.

Uma barragem faz-nos mudar de barca.

E' uma diversão para os *touristes* e um lucro para os barqueiros que recebem a sua gorgeta e retrocedem, deixando a outros continuar o caminho.

A' direita o velho castello de La Caze, engastado entre pedras e verdura, como guarita de sentinella vigilante da passagem do rio.

Esta antiga vivenda do seculo XV está hoje transformada em hotel para os mais pachorrentos, os que dividem a excursão do Tarn em dois dias, e para os caçadores que teem nos arredores bem onde exercitar a sua pontaria.

Por mais uma hora navegamos entre rochedos até que, em Hauterive, as paredes se abrem de novo.

Pouco depois estamos na Malene, onde almoçamos num hotel, especie de estalagem, entre bem e mal.

D'ahi embrenhamo-nos entre curvas apertadas que nada nos deixam ver para deante nem para traz.

Nesses muros naturaes, grutas e cavernas profundas; sobre a montanha de que a custo se veem os altos, pedras ameaçadoras parecem espreitar os infelizes que a sua queda deverá aniquilar.

As aguas tomam um aspecto escuro e marulhento — estamos nos chamados *Estreitos*, a parte mais emocionante da excursão, a mais grandiosa do percurso.

O afastamento dos rebordos d'esta bocca gigantea, apenas é, por vezes, de 50 a 60 metros, mal nos deixando ver o ceu, a situação é deveras majestosa e interessante.

Passados 5 kilometros as margens abrem-se e a escarpa torna-se menos vertical, formando amphitheatro aos dois lados; estamos no Cirque des Beaumes, onde os barqueiros nos fazem notar varios penhascos que semelham formas humanas. Questão de imaginação que nem sempre se justifica.

Se o viajante quizer deter-se por pouco mais de uma hora tem ali, por entre a pedregosa escarpa, um caminho que o leva a 600 metros d'altura ao Point Sublime, de onde gosa um maravilhoso panorama.

Seguindo, a pouco trecho chegamos aos Chaos, ponto em que o rio se embrenha por entre pedras, dividindo as aguas em rigueiros tão pequenos que a passagem do barco é impossivel. Temos por isso que trasbordar, indo por terra uns 2 kilometros.

Préviamente o barqueiro consultou os excursionistas sobre se querem seguir, de um barco para outro, a pé ou em carro, e tendo-se preferido este ultimo meio, elle toca uma corneta e logo outra corneta lhe responde, como echo longiquo. E' o cocheiro que dá o entendido. Como se vê o serviço acha-se organizado com todas as commodidades.

Por 1 franco por pessoa vale bem fazer, de carro, o trajecto, mais depressa e evitando os ardores do sol.

Quando o barco atraca, já nos espera a pequena carriola puchada a um cavallo e levando 10 pessoas d'uma vez.

Embarcados de novo, temos, pouco tempo depois, o salto dos rápidos, sempre interessante e que emociona os excursionistas mais tímidos ou menos habituados a estas cousas. Para quem, porém, já desceu os rápidos do Oi-gawa no Hudsu, Japão, esta passagem não o impressiona, sendo todavia muito interessante.

Pelas 5 da tarde chega-se á confluencia da Jonte no Tarn, com as suas duas sentinellas, Le Rosier e Peyreleau, pequenas aldeias nas duas margens.

E' a não poder ser mais pittoresco o aspecto d'estes dois pequeninos grupos de casinhas que, entre as duas, não abrigam mais que 600 habitantes.

E não obstante ha, na primeira, dois hoteis, cocheiras de trens e outras commodidades.

Estes trens são baratissimos. Para nos levarem a uma excursão de 122 kilometros por um pessimo caminho em que se gastam dois dias, tendo depois que fazer ainda 22

kilometros de volta, recebem apenas, por 4 pessoas, 80 francos.

Descansemos, pois, a noute no modesto hotel *des Voyageurs*, no Rosier, e na manhã seguinte tomaremos o caminho para uma excursão por certo a mais curiosa de todas.

A estrada sóbe a vertente do Causse de Mejan, em frente do Causse Negro, assim chamado pela cor escura das suas pedras, seguindo a margem direita da Jonte, ribeira a que acima nos referimos. Não tem grande interesse a excursão de 22 kilometros até Meyrueis, onde vamos sómente para voltar atrás pela margem esquerda, a 6 kilometros para Oeste, á gruta de Dargilan, uma das bellas que não deve deixar de se vêr.

O trajecto dura pouco mais de uma hora, mas a visita da gruta é que nos leva o resto do dia.

Os viajantes alugam ao guarda um longo fato especial para evitarem sujar o seu nos sitios em que teem que deixar-se deslizar... assentados

Este enorme conjuncto de grutas é talvez maior do que a parte explorada das de Adelsberg, no Sul da Austria, que já aqui descrevemos.

Como de costume, lá dentro ha as cavernas a que chamam salas, com os nomes dos motivos decorativos que as stalatytes mais semelham: Campanario, Grande cascata, os Orgãos, o Altar, etc.

No percurso ha pontos a descer por escadas de ferro, e outros em que a chuva das infiltrações é constante. Por isso é indispensavel o fato que tomamos á entrada.

Feita a visita á gruta voltamos a Meyrueis, onde se póde ficar muito commodamente no hotel Europa, sempre por um preço baratissimo (2,50 francos o jantar, 2 francos o quarto e 0,50 o café da manhã, total 900 réis!) para se partir na manhã seguinte para Bramabiau onde temos que vêr, e que descreveremos no proximo artigo.

LISBOA—BUENOS AIRES

O governo argentino recusou as propostas apresentadas no concurso para a navegação rapida entre aquelle paiz e a Europa.

Foram tres as propostas apresentadas: uma por um grupo francez, outra por um grupo italiano, e a terceira por um grupo italo-argentino. Cada um d'estes grupos propunha-se a formar companhia caso lhe fosse acceita a sua proposta.

Das companhias já existentes nenhuma concorreu.

D'est'arte continuam as empresas de navegação em plena liberdade de lucta, e em condições eguaes, o que redunda em vantagem para o nosso porto.

E' curioso que das tres propostas nenhuma tivesse aproveitado o porto de Vigo como terminus da carreira, apesar da campanha feita neste sentido pelos nossos visinhos.

Segundo informa um collega parisiense, *Le Brésil*, o grupo francez, que é constituído com o apoio do Banco de Paris e do Banco União Parisiense, e dispõe do capital de quarenta milhões de francos, vae estudar um plano de navegação rapida entre Lisboa e os portos do Brazil.

Sendo assim, logo que tenhamos o Sud-Express diario, a viagem do Rio de Janeiro a Paris, poderá ser feita em dez dias.

Temos já garantidas as carreiras rapidas de Buenos Aires, empenhemo-nos por obter tambem viagens rapidas do Rio de Janeiro, e veremos Lisboa ser o caes de desembarque de todos os viajantes da America do Sul.

O que seria de enorme vantagem para Portugal.

Caminho de ferro através d'Africa

Sob a presidencia do sr. conselheiro José Ignacio Xavier, tendo por secretario o sr. José Antonio da Costa Vianna, reuniram em assembleia geral os accionistas da Companhia Real dos Caminhos de ferro através d'Africa. Sendo presentes o relatorio e contas, relativas ao anno findo, foram approvados sem discussão.

Começamos hoje a publicação do relatorio.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de novembro de 1906.

Foi finalmente assignado, em 8 do corrente, o contrato definitivo entre o governo e a Companhia dos Tabacos, em que a esta é concedido o exclusivo por mais 19 annos, mediante a renda annual de 6.520 contos. No contrato, cujo texto foi publicado na folha official e em varios jornaes, foram incluídos as aclarações approvadas pelo parlamento.

Com a assignatura do contrato dos Tabacos, a não ser qualquer complicação inesperada em que aliás os financeiros são ferteis, principalmente quando tratam com paizes pequenos, póde dizer-se que ficou encerrada uma das mais celebres campanhas politico-financeiras do nosso paiz.

Resta-nos ao menos a esperança de que a tranquillidade que do termo de tão escabrosa questão resulta para o nosso meio economico, financeiro e politico venha a ser de resultados benéficos para o paiz.

—Entrou ha dias em discussão na camara electiva a proposta de lei reformando a contabilidade publica. Já demos os tópicos essenciaes d'esta importantissima medida que a ser approvada pelo parlamento e rigorosamente executada muito poderá contribuir para o nosso resurgimento moral e financeiro.

A discussão acalorada que tem havido sobre a proposta governativa raro tem incidido sobre a sua parte technica, tendo os oradores da opposição orientado os seus ataques principalmente pelo lado politico.

Segundo todas as probabilidades, a discussão deve ser encerrada na camara dos deputados dentro de poucos dias.

—O assunto que neste momento preoccupa as attensões do governo e de todo o paiz é a questão vinicola. E' indubitavelmente um assunto de primacial importancia que está creando sérios embaraços ao governo, pois que este mui difficilmente encontrará uma solução que concilie os interesses das regiões vinícolas do norte e sul do paiz, principalmente depois dos solemnes compromissos tomados pelo governo com a região do Douro, já directamente, já indirectamente pelas promessas feitas ha mezes pelo chefe do Estado na sua passagem por aquella região.

Entretanto o chefe do governo pediu aos delegados dos viticultores do sul, que ha dias o procuraram, que lhe apresentassem os alvitres que julgassem convenientes para a boa solução do assunto.

—Concluiu os seus trabalhos a conferencia internacional que se reuniu em Bruxellas para tratar do regimen das bebidas alcoolicas em Africa.

Este assunto que tanto interessa á nossa provincia d'Angola acaba de ser resolvido de modo favoravel áquella nossa importantissima possessão.

Se os resultados não foram tão lisongeiros como seria para de-sejar, representam, comtudo, como correcção ao regimen actualmente em vigor, uma conquista bastante valiosa.

Na conferencia anterior — em 1889 — havia sido fixado o imposto de producção ou importação do alcool em 70 francos por hectolitro. Esse imposto foi agora elevado a 100 francos para todas as colonias e regiões, incluindo o Togo e o Dahomey, fazendo-se excepção unica para a nossa provincia de Angola, onde o governo portuguez poderá restituir aos productores 30 francos por hectolitro do imposto por elles pago, com o fim de os auxiliar a gradual e successivamente poderem transformar as suas distillações de alcool em fabricas e refinações de assucar.

Segundo parece os interessados acolheram com satisfação os resultados obtidos.

*

O mercado de fundos publicos esteve bastante apathico durante a quinzena. Foi diminuto o numero de transacções effectuadas, especialmente a praso. Como consequencia os preços dos diversos valores registaram em geral ligeiras oscillações.

—O cambio do Rio sobre Londres ficou hoje a 15 ¹/₃₂.

	EM 31 DE OUTUBRO		EM 15 DE NOVEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	52 ¹ / ₂	52 ³ / ₈	52	51 ⁷ / ₈
» 90 d/v.....	53 ⁵ / ₁₆	—	52 ⁷ / ₈	—
Paris cheque.....	543	545	547	549
Berlim ».....	222 ¹ / ₂	223 ¹ / ₂	225	226
Amsterdam cheque.....	376 ¹ / ₂	378	380	382
Madrid cheque.....	825	835	830	840

A. C.

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	NOVEMBRO													
	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	-	-
Lisboa : Inscriptões de assent.	43	42,95	43,95	43	43	43	42,95	43	42,95	42,95	43,30	43,05	-	-
» coupon ..	42,70	42,70	43,25	42,80	42,80	42,68	42,80	42,65	42,80	42,80	42,65	42,70	-	-
Obrig. 4 % 1888.....	-	20.800	20.800	20.850	-	20.850	-	-	-	-	-	20.850	-	-
» 4 % 1890 assent.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 % 1890 coupon ...	-	53.800	53.800	-	-	-	-	53.500	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 % assent.	-	61.500	61.500	61.500	-	61.400	-	-	61.500	61.200	-	62.000	-	-
» 4 1/2 % coupon int ..	60.600	60.600	60.600	60.600	60.600	60.600	-	60.600	60.600	60.600	-	61.900	-	-
» externo 1.ª série.....	-	64.400	64.400	64.400	64.600	64.500	65.000	64.600	64.600	-	64.700	65.000	-	-
» 3 % 1903.....	9.000	9.050	9.050	9.050	9.050	9.050	9.050	9.050	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accções B. de Portugal.....	-	175.500	175.500	-	175.000	175.000	175.000	-	-	-	-	175.000	-	-
» » Commercial	136.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » Nac. Ultramarino	-	95.000	95.000	95.000	95.000	95.000	94.500	-	-	94.900	94.700	94.800	-	-
» » Lisboa & Açores	-	112.800	112.800	-	112.700	112.800	-	-	112.800	112.800	113.000	-	-	-
» Tabacos coupon	105.200	-	105.100	-	105.000	105.000	104.600	104.700	104.500	-	105.000	105.000	-	-
» Comp. Phosphoros..	66.500	66.600	66.500	66.600	-	66.600	-	67.000	-	67.200	67.200	-	-	-
» » Real	82.500	82.500	82.000	-	82.200	82.500	-	-	-	-	-	82.500	-	-
» » Nacional	12.500	-	12.500	12.500	-	12.600	12.550	-	-	12.500	-	-	-	-
Obrig. predias 6 %	-	-	-	92.200	-	-	92.000	91.850	-	91.900	92.150	92.100	-	-
» 5 %	87.000	86.800	86.700	87.000	86.700	-	87.000	86.800	87.000	87.200	87.200	87.300	-	-
» C.ª Beira Alta	-	-	-	39.200	39.150	-	-	39.000	39.000	39.000	39.000	-	-	-
» » Real 3 % 1.º grau	-	-	71.200	71.200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » » 3 % 2.º »	59.600	59.600	-	59.600	-	-	-	59.500	-	59.200	-	59.450	-	-
» » Nacional 1.ª série.	-	72.400	72.500	-	-	-	-	72.400	-	72.400	72.400	-	-	-
» » Atravez d'Africa..	-	-	86.700	-	87.000	-	87.100	87.200	87.300	87.300	87.300	87.300	-	-
Paris : 3 % portuguez 1.ª série	71	70,25	70,15	70,10	70,15	70,25	70,40	70,40	70,35	70,30	70,60	-	-	-
Accções Comp. Real	-	-	454	455	-	-	450	452	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres	-	-	-	62	-	64	69	66	68	66	66	-	-	-
» Madrid-Zaragoza....	421	419	420	420	417	420	421	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes	240	240	235	232	237	-	231,50	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	377	377	376	-	375	-	376	376	376	378	378	-	-	-
» » » 2.º »	328	-	326	327	326	326	328	328	327	327	326	-	-	-
» » Beira Alta ...	215	218	218	214	215	214,50	211	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	182	182	184	187,75	195	200	207,50	202	198	195	-	-	-	-
Londres : 3 % portuguez.....	70,25	70,37	70,37	70,37	70,50	70,50	70,50	70,50	70,50	70,50	70,50	-	-	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	93,12	-	93,12	-	-	93,37	93,18	-	93,18	-	93,18	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1906			1905			Totaes desde 1 de janeiro		Differença 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	15 21 Out.	693	113.252.000	163.422	693	110.20.445	158.9.3	4.085.462.000	3.958.635.776	126.826.224	-
	22 28 »	»	112.171.000	161.862	»	110.120.445	158.9.3	4.197.633.000	4.068.756.221	128.876.779	-
	29 4 Nov.	»	99.627.000	143.906	»	96.881.596	139.800	4.297.260.000	4.165.637.817	131.622.183	-
	15 21 Out.	380	15.718.000	41.363	380	15.570.555	40.975	572.052.000	550.010.224	22.041.776	-
	22 28 »	»	15.267.000	40.176	»	15.570.555	40.975	587.319.000	565.580.779	21.738.221	-
	29 4 Nov.	»	14.497.000	38.150	»	13.964.404	36.748	601.816.000	579.545.183	22.270.817	-
Sul e Sueste.....	15 21 Out.	70	2.407.000	34.385	70	2.040.000	29.142	78.800.000	80.647.000	-	1.847.000
	22 28 »	»	1.869.000	26.700	»	2.040.000	29.142	80.669.000	82.687.000	-	2.018.000
	29 4 Nov.	»	2.240.000	32.600	»	1.730.000	24.714	82.909.000	84.417.000	-	1.508.000
Minho e Douro	-	586	-	-	586	-	-	-	-	-	-
Beira Alta.....	-	350	-	-	350	-	-	-	-	-	-
Nacional—Vizeu e Mirandella.....	24 30 Set.	253	18.022.728	71.236	253	17.102.943	67.600	339.325.288	322.445.422	16.879.866	-
Guimarães	1 7 Out.	»	9.239.737	36.520	»	9.708.472	38.373	348.565.025	332.153.894	16.411.131	-
	8 14 »	»	9.801.583	33.741	»	9.094.347	35.946	358.366.608	341.248.241	17.118.367	-
	28 3 Set.	162	4.607.469	28.442	105	2.869.945	27.332	73.148.628	62.030.541	11.118.087	-
Porto á P. e Famalicão	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norte de Espanha.	11 20 Set.	34	2.504.565	73.663	34	3.531.145	103.857	73.587.069	73.778.149	-	191.680
	13 1 Ag.	64	19.751.816	308.622	64	19.716.582	308.071	99.185.208	92.838.636	6.346.572	-
	7 13 Out.	3681 Ps.	2.893.592	786.3681 Ps.	2.626.508	713 Ps.	94.327.78	90.473.578	3.854.207	-	-
Madrid — Zaragoza — Alicante	14 20 »	»	2.791.679	758	»	2.389.521	649	97.119.464	92.863.099	4.256.365	-
	21 27 »	»	2.566.969	697	»	2.446.013	664	99.686.433	95.309.113	4.377.320	-
	15 21 »	3650	2.383.796	653.3650	2.274.871	623	85.673.064	81.477.950	4.195.114	-	-
Andaluzes	22 28 »	»	2.280.846	624	»	2.152.623	589	87.953.910	83.630.573	4.323.337	-
	8 14 Out.	1083	380.304	351.1083	461.232	425	15.746.011	16.655.084	-	909.073	-
	15 21 »	»	400.466	369	»	438.122	404	16.146.477	17.093.206	-	946.729
Madrid-Caceres e Portugal	22 28 »	»	361.051	333	»	398.488	367	16.507.529	17.491.695	-	984.166
	22 28 »	777	179.158	230.777	188.857	243	6.981.475	6.496.687	484.787	-	-
	29 4 Nov.	»	182.593	234	»	187.176	240	7.164.068	6.683.864	480.204	-
Zafra a Huelva	8 14 Out.	180	77.819	432.180	59.165	328	2.565.899	2.065.286	500.613	-	-
	15 21 »	»	83.080	461	»	68.489	380	2.648.979	2.133.775	515.204	-
	22 28 »	»	67.562	375	»	55.505	308	2.716.542	2.189.281	527.261	-

Engenheiro Georg Ritter Krauss

Acabamos de receber a triste noticia do fallecimento de um grande industrial e um distinctissimo engenheiro allemão, cuja amizade nos honrava.

Georg Krauss, um respeitavel velho que conhecemos quando ha cinco annos passámos em Munich, era então presidente do conselho d'administração da importante Sociedade Krauss & C., uma das principaes fabricas de locomotivas da Allemanha, e seu director tecnico desde 1866. Era um entusiasta da industria ferroviaria.

Damos os nossos sentimentos a sua familia e á numerosa classe da engenharia allemã, que perdeu um dos seus mais valiosos ornamentos.

A industria da pesca do bacalhau

Regressou num dos primeiros dias de mez o primeiro dos nossos navios que fazem annualmente a pesca do bacalhau.

Trouxe 185.000 kilos do precioso peixe e dois cascos de oleo feito com os figados, oleo que tão grande consumo vae tendo em pharmacia como reconstituinte e alimento de grande valor.

Cerca de vinte navios portuguezes foram este anno á Terra Nova durante a epoca da pesca. Imaginando que em média cada um d'elles traria carregamento igual, teremos que o bacalhau pescado pelos navios portuguezes, e secco em Portugal, attinge 3.700.000 kilos, quantidade esta que deixa este anno de ser importada do estrangeiro, revertendo, portanto, em uma economia importante para o paiz.

Se pozermos de parte o oleo, que, por ser em pouca quantidade, quasi não vale a pena mencionar, pôde-se afoutamente dizer que, pelo menos, 740 contos de réis deixam de ir para o estrangeiro, concorrendo assim para que se chegue a obter o equilibrio commercial da nação, que para isso tão longe está ainda de realizar-se.

Mas não é esta apenas a unica vantagem que se auferê da pesca do bacalhau. Outras, e talvez de maior importancia ainda, deviam levar os nossos governos a proteger e ajudar o desenvolvimento d'esta industria, tão rendosa e tão util.

Um paiz colonial como o nosso não pôde deixar de ter ao seu serviço uma boa marinha. E para ella nem sómente navios são precisos; exige-se marinheiros.

Não ha mais prejudicial preconceito do que o patriotismo quando elle nos leva a trair a verdade. Por isso devemos dizer francamente que a raça portugueza tem definhado de uma maneira extraordinaria, vendo-se a mocidade de hoje toda anemica e enfesada sem resistencia physica para as luctas da vida, incapaz de supportar impunemente os rigores do clima africano, as inclemencias da vida colonial.

Onde não ha força, não ha dominio. Quem tem força, manda; quem a não tem, obedece.

E' por demais rançosa a phrase: o futuro de Portugal está nas colonias; no emtanto força é não esquecê-la. E para que possamos desenvolvê-las como é necessario e urgente fazê-lo, é preciso ter robustez sufficiente para supportar a vida naquelles climas ainda inhospitos, ter o desembaraço de quem está habituado a luctar com difficuldades, e o expediente necessario para não precisar de auxilio alheio e saber sair dos embaraços.

A escola dos grandes exploradores e dos colonizadores é a escola da força e do desembaraço.

A educação dada á mocidade portugueza torna-a incapaz de produzir homens proprios para as luctas do trabalho nas regiões em que é preciso arrostar com o sol dos tropicos, com as emanções pestilentas de rios podres. Durante cincoenta annos a educação e disciplina gradescia perverteram a raça portugueza. E um dos melhores meios de reconstituí-la, enquanto se não genera-

liza a educação physica obrigatoria em todas as escolas primarias e secundarias, é a escola das grandes pescas.

Em todos os paizes colonias e maritimos a industria da pesca é a escola de marinheiros.

A pesca é a infancia da marinha.

Assim o compreendeu a Hollanda, chamando a si os pescadores biscainhos que iam á pesca da baleia; assim o entende a França, protegendo com grandes subsidios e premios a sua pesca do bacalhau. E' entre os numerosos tripulantes dos navios baleeiros e de pesca de bacalhau que se recrutam os marinheiros inglezes, francezes e hollandezes.

Um portuguez, dos da velha raça de audazes navegadores, dos que deram ao mundo velho um mundo novo, Gaspar Corte Real, descobriu nos Açores um banco de bacalhau que muito devia ser superior ao da Terra Nova, e no emtanto deixou-se perder aquella importantissima industria, que educa homens para os perigos, que lhes dá a confiança em si proprios, á força de verem como sabem vencer difficuldades.

A protecção official á pesca do bacalhau é um dos meios mais efficazes para reconstituir a raça e as finanças.

Para a raça, vê-se qual a acção benefica d'esta industria; para as finanças, basta dizer que d'aquelle precioso peixe tudo se transforma em riqueza: as linguas são pagas carissimas pelos gastronomos ricos; dos figados extráe-se o conhecido oleo tão preconizado pela medicina, e que quando sohe tem applicação na industria; os ovos são empregados na pesca da sardinha; dos intestinos faz-se um incomparavel adubo para as terras; e finalmente a parte carnosavende-se em Lisboa a 260 réis o kilo.

COMMERCIO PORTUGUEZ

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

	(Valores em mil réis)	
Importação para consumo	1906	1905
I—Animaes vivos	1.054.162	1.043.479
II—Materias primas para as artes e industrias.....	9.933.732	10.599.950
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	3.409.184	3.263.009
IV—Substancias alimenticias	8.017.547	8.218.483
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	2.321.188	1.443.427
VI—Manufacturas diversas.....	2.187.975	2.143.751
Taras.....	49.243	53.226
Totaes	26.973.031	26.765.325
Exportação nacional e nacionalizada		
I—Animaes vivos	1.463.646	1.226.560
II—Materias primas para as artes e industrias.....	2.695.053	2.336.113
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	724.004	693.738
IV—Substancias alimenticias.....	6.081.866	6.322.130
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	38.657	29.647
VI—Manufacturas diversas.....	800.149	784.627
Totaes.....	11.803.375	11.392.815

Tracção electrica

Lisboa

Foi inaugurada no dia 10 de novembro o novo serviço da Companhia Carris de Ferro, do Carmo para o Principe Real.

E' possivel que d'elle advenham grandes vantagens para o publico, o que é certo, porém, é que essas hypo-

theticas vantagens são em demasia compensadas pelo supplicio da irritante musica que produzem os carros nas apertadas curvas da linha.

Imagina-se facilmente o martyrio dos moradores das ruas por onde passam os carros do Carmo dizendo-se que se ouve nas ruas Garrett, Carmo e Almada o guinchar continuo produzido pela passagem dos vehiculos sobre os carris. Isto desde as 7 horas da manhã até a uma hora da noute.

Ainda não ha muito em Berlim, o proprietario d'um hotel exigiu pelos tribunaes uma indemnização contra a empresa dos tremvias, fundamentada em que o ruido produzido pelos carros lhe tinha afugentado os hospedes. E obteve-a.

No nosso paiz em todas as terras, mesmo as de menor importancia, são multados os conductores dos carros que fazem chiadeira nas ruas. Em Vizeu, muito longe da cidade, veem-se postes com lettreiros dizendo «cale o carro»; na Guarda e na Regoa veem-se identicos avisos.

Todas as camaras municipaes, no seu codigo de posturas, incluem penas contra os conductores de carros que chiem.

No codigo de posturas da camara municipal de Lisboa, o artigo 60.º impõe a pena de mil réis de multa aos vehiculos que chiam.

Porque razão os carros da Companhia Carris serão isentos de cumprir a postura da camara? E' porque a chiadeira não é produzida pelo eixo, mas pelos carris? Se assim é, a interpretação do artigo parece-nos erronea, porque o legislador teve em vista apenas poupar um supplicio insupportavel aos municipes e nem por sombras teve a ideia de aperfeiçoar o sistema de ligação das rodas ao eixo, e como nesse tempo não havia vehiculos que transitassem sobre carris não incluiu esse caso no artigo 60.º

Ex.^{ma} Camara: tende commiserção dos habitantes das ruas por onde passam os carros do Carmo, e dos das suas visinhanças. Das 7 da manhã á uma da noute andam todos com os cabellos em pé. Providencias, Ex.^{ma} Camara, providencias.

Espanha

A Companhia Madrileña de Urbanización tem já 4.000 carros e os carris necesarios para a construcção dos tres kilometros de linha que vão de Fuencarral a Colmenar Viejo.

Japão

Em Tokio, o publico está em plena revolta contra a companhia de tremvias que o explora além de todos os limites toleraveis.

As companhias ali existentes são tres; d'antes, faziam-se uma guerra de concorrência exterminante, mas por fim reuniram-se em uma que elevou os preços em todas as carreiras.

Comícios, manifestos, todos os meios de protesto o publico de Tokio está pondo em pratica, achando-se disposto a ir até a greve.

Aviso ás companhias similares da Europa que nem a camisa querem deixar ao publico.

LINHAS PORTUGUEZAS

Bragança. — Não está ainda terminado o ultimo troço d'esta linha, esperando-se, porém, que em breve possa ser inaugurada.

Na cidade prepara a classe commercial grandes festejos para solemnizar o acontecimento.

Benguella. — A companhia Tanganyka Concessions vae emitir dois milhões de libras em obrigações, destinadas ao proseguimento da construcção d'esta linha.

Valle do Vouga — Vae entrar em discussão na camara dos deputados uma proposta de lei concedendo a garantia de juro á empresa concessionaria d'esta linha.

Esta garantia de juro não passará de 3 por cento, sendo reembolsavel a quantia paga pelo Estado logo que o rendimento kilometrico exceda determinados limites.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Um grupo de capitalistas francezes vae fazer construir a linha ferrea do litoral do norte, entroncando com a linha do Cantabrico. Quando a linha esteja terminada, far-se-ha a viagem do Ferrol a Hendaya em doze horas.

Estão já terminados os estudos da linha de Baza a Huezcar. Os trabalhos de construcção terão principio logo que estejam satisfeitas as condições expressas na lei.

Foram já feitas as experiencias da linha de Guadix a Baza, esperando-se a todo o momento a auctorização para ser aberta ao serviço publico.

Emquanto a ponte do Gor não estiver pronta, haverá trasbordo neste sitio.

FRANÇA

A Companhia de Oeste faz circular entre Paris e Cherburgo um comboio denominado o «Comboio das estampas». E' uma experiencia.

Estampas varias colladas nos vidros das carruagens facilitam aos viajantes, quando se apeam, reconhecerem qual é o seu compartimento.

Foi aberta ao serviço publico a secção da linha ferrea de interesse local de Saint Florent a Marçais compreendida entre Marçais e Liguieres, na extensão de 20.637 metros.

A companhia P. L. M. deliberou crear um novo expresso diario entre Lyon e Genova, e vice-versa.

ITALIA

A «Società Mediterranea» apresentou ao governo um pedido de concessão para o prolongamento da Varese-Porto Ceresio, até Laveno, em Ponte Tresa, costeando o lago e indo entroncar com a linha de S. Gotardo na estação de Lugano.

Trata-se da concessão de uma nova linha que ligue Aosta com Chamonix através do Monte Branco.

A linha partirá de Aosta, 580 metros acima do nivel do mar, sobe a Pré-San Didier, 996 metros de altitude, e atravessa o Monte Branco em um tunel de 48 kilometros de extensão, desembocando em Chamonix, 1.050 metros de altitude.

INGLATERRA

A London and North-Western Railway, a pedido das interessadas, passou a reservar nos seus comboios varios compartimentos para as fumadoras.

Uma chapa onde se lê «Ladies smokers», indica quaes os compartimentos reservados ás senhoras, que se deliciasam com o fumo do tabaco, sem tédio pelo mau halito, nem horror pelo amarellecer dos dentes.

RUSSIA

Actualmente o numero de locomotivas em serviço na rede dos caminhos de ferro moscovitas é de 17.247. Porém d'estas, 2.000 estão em pessimo estado, e 4.500 não produzem força sufficiente.

AFRICA

Continuam avançando os trabalhos da linha ferrea de Conakry ao Niger. Está já pronta até o kilometro 220 e espera-se que no principio de 1908 chegue ao monte Kumi, o ponto culminante da linha, pois que attinge 736 metros de altitude, e marca o meio da linha.

Actualmente já os viajantes que partam de Conakry no comboio diario das 6,30 chegam a Kindia ao meio dia e meia hora encontrando nesta localidade um bello restaurante confortavelmente montado.

MEXICO

A Companhia do Mexicano, a mais antiga das companhias de caminhos de ferro no Mexico resoven após um anno de experiencias, adoptar o petroleo como combustivel. Na linha vão ser construidos depositos para alimentação das machinas.

INDIA

Na linha de Burma estão sendo feitas experiencias para a iluminação electrica das carruagens.

Os resultados tem sido muito satisfactorios.

CHINA

Continua activa a febre dos caminhos de ferro do imperio mongolico. O troço de Pekim-Kolgan vae muito adeantado e falla-se na construcção do Transmongolico, feita com recursos exclusivamente chinezes.

Falla-se tambem na construcção de outras linhas intermédias, estando o governo a estudar a questão financeira antes de aventurar-se a novas despesas, apesar das propostas e facilidades apresentadas pelos governadores das provincias.

JAPÃO

Em Tokio vae ser organizado um comboio-exposição, destinado a percorrer todo o paiz, levando um stock dos principaes artigos manufacturados em Tokio.

Nas estações far-se-ha vendas.

Notas varias

Telefones automaticos.—Nos Estados Unidos está sendo adoptado um sistema de telefones que evita aos assignantes muitas maçadas e perda de tempo.

O aparelho é muito semelhante ao usado entre nós, mas differe em que por baixo do receptor apresenta os dez algarismos.

Quando se quer communicar com alguém carrega-se nos algarismos que formam o numero do assignante a quem se deseja fallar e, por meio de uma combinação de electroimans e commutadores existentes na estação central, estabelece-se a comunicação desejada.

Quando se acaba de fallar basta pôr o auscultador no seu logar para que a ligação se desfaça.

Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho d'Administração

Apresentado á assembleia geral de 10 de novembro de 1906

SENHORES ACCIONISTAS:

Em cumprimento do disposto nos artigos 52.º e 53.º dos estatutos, temos a honra de submeter á vossa apreciação o relatorio dos actos da nossa administração, até 30 de junho do corrente anno, accusando os livros nesta data o seguinte:

Balanço da Companhia Real dos Caminhos de ferro através d'Africa

Mala Real Portugueza.....	180:000\$000	
Propriedade.....	59:028\$937	
Moveis e utensilios.....	20:669\$786	
Deposito no Banco de Portugal.....	29\$422	
Construcção.....	12.732:575\$468	
Capital.....	—	3.600:000\$000
Obrigações.....	—	8.384:400\$000
Tesouro portuguez.....	—	1.333:270\$225
J. Mathieu & Fils.. Fr.* 15,58	—	2\$804
Banco de Portugal.....	—	479:708\$566
Letras a pagar em Loanda....	—	2:500\$000
Diferença na subvenção.....	—	1.402:592\$652
Obrigações sorteadas.....	—	4:950\$000
Lucros suspensos.....	—	334:035\$861
Letras a receber.....	20:000\$000	—
Estudos além d'Ambaca.....	36:842\$236	—
Accções de conta propria.....	153:000\$000	—
Direcção em Loanda.....	34:985\$919	—
Papeis de credito.....	202:492\$500	—
Fornecedores..... Fr.* 172,30	—	122\$586
Reclamações.....	6.167:255\$830	—
Ministerio da fazenda, conta de subsidio.....	—	3.713:376\$924
Augmento de tarifas.....	—	914:713\$540
Letras a pagar.....	—	26:382\$545
Administrador-delegado em Lisboa.....	2:513\$318	—
Trustees..... £ 53.015.0.6	238:567\$631	—
Caixa.....	582\$835	—
Devedores e crédores.....	94:747\$200	—
Exploração.....	252:764\$621	—
Réis.....	20.196:055\$703	20.196:055\$703
S. E & O.		

Balanço da Companhia Real dos Caminhos de ferro através d'Africa em 30 de junho de 1906

Activo

Mala Real Portugueza.—Saldo	—	180:000\$000
Propriedades.—No Porto e Loanda.....	—	59:028\$937
Moveis e utensilios.—No Porto, Londres e Loanda.....	—	20:669\$786
Deposito no Banco de Portugal.—Saldo.....	—	29\$422
Construcção.—Saldo.....	—	12.732:575\$468
Letras a receber.—Saldo....	—	20:000\$000
Estudos além d'Ambaca.—Importancia d'estes a reclamar do governo.....	—	36:842\$236
Accções de conta propria.—Saldo.....	—	153:000\$000
Direcção em Loanda.—Saldo.	—	34:985\$919
Papeis de credito.—Saldo a saber:		
1.413 obrigações da Companhia a 79\$500.....	112:492\$500	
2.000 accções da Companhia das Aguas de Loanda a 45\$000.	90:000\$000	202:492\$500
Reclamações.—Pelas que ha a fazer ao governo em virtude da rescisão do contrato de 1891, conforme o annexo B.	—	1.167:255\$830
Administrador-delegado em Lisboa.—Saldo.....	—	2:513\$318
Trustees.—Importancia em consolidados e em dinheiro.	—	238:567\$631
Caixa.—Saldo existente.....	—	582\$835
Devedores e crédores.—Saldo.	—	94:747\$200
Exploração.—Saldo conforme o annexo C.....	—	252:764\$621
		20.196:055\$703

Passivo

Capital.—Importancia de 40 000 accções a 90\$000....	—	3 600:000\$000
Obrigações — Creadas:		
9.450 de 450\$000.....	4.252:500\$000	
47.250 de 90\$000.....	4.252:500\$000	
Menos sorteadas:	8.505:000\$000	
135 de 450\$000. 60:750\$000		
665 de 90\$000. 59:850\$000	120:600\$000	8.384:400\$000
Explicações		
Somma de obrigações creadas.	8 505:000\$000	
Da qual:		
Recebido dos Trustees em pagamento da construcção . 6.186:150\$000		
Diferença na emissão..... 2.296:350\$000		
Em consolidados inglezes em poder dos Trustees conforme o contrato respectivo £ 5.000 22:500\$000	8 505:000\$000	
Tesouro portuguez.—Saldo da conta do contrato de 20 de outubro de 1894.....	—	1.333:270\$225
J. Mathieu & Fils.—Saldo....	—	2\$804
Banco de Portugal.—Saldo...	—	479:708\$566
Letras a pagar em Loanda.—Saldo.....	—	2:500\$000
Diferença na subvenção.—Saldo.....	—	1.402.592\$652
Obrigações sorteadas.—Pelas sorteadas em 21 de junho de 1906 a pagar em Londres...	—	4:950\$000
Lucros suspensos.—Saldo....	—	334:035\$861
Fornecedores.—Saldo de facturas de material fornecido	—	122\$586
Ministerio da Fazenda, conta de subsidio.—Saldo.....	—	3.713:376\$924
Augmento de tarifas.—Saldo.	—	914:713\$540
Letras a pagar.—Saldo.....	—	26:382\$545
		20.196:055\$703

Annexo A

Desenvolvimento da conta de Lucros e Perdas

Debito		
Coupon de 1 de julho de 1905 e 1 de janeiro de 1906.....	438:370\$870	
Menos: differença de cambio levada á conta de Reclamações	18:565\$870	419:805\$000
Pago por gastos de administração	—	20:250\$000
Idem por gastos geraes	—	12:121\$702
Idem por despesas em Londres	—	10:245\$750
Idem por commissões e transferencias.....	—	966\$232
Idem por gastos geraes de exploração	—	376:070\$400
Transferencia para a conta Augmento de tarifas	—	89:962\$970
Importancia transferida para a conta de Lucros suspensos..	—	60:518\$355
		<u>989:940\$409</u>
Credito		
Recebido de alugueis de parte do predio no Porto.....	—	950\$000
Idem de juros no deposito em poder dos Trustees.....	—	534\$375
Subvenção segundo o contrato	873:578\$158	
Menos: rendimento da linha pelas tarifas antigas.....	207:938\$580	665:639\$578
Differença em diversas contas para fechar.....	—	1\$550
Coupon em obrigações pertencentes á Companhia.....	—	10:367\$500
Lucro na venda de diversos materiaes e em trabalhos feitos nas officinas.	—	11:933\$536
Rendimento geral da linha....	—	300:513\$870
		<u>989:940\$409</u>

(Continúa).

Avisos de serviço

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Faz-se publico que a partir d'esta data é ampliada á estação de Lisboa (Caes do Sodré) a tarifa de camionagem actualmente em vigor. —Lisboa, 31 de outubro de 1906.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Marcação antecipada de logares nas carruagens de 1.ª classe

Desde 8 de novembro de 1906, á partida de estações origens de certos comboios, os passageiros que tenham de effectuar um percurso além de determinado limite, poderão marcar antecipadamente logares de 1.ª classe nesses comboios, quando estes comportem carruagens munidas deapparelhos especiaes a esse fim destinados, mediante o pagamento de uma sobretaxa de 200 réis por logar.

Naquellas estações, estarão patentes as plantas do interior das carruagens com os logares numerados, plantas pelas quaes os passageiros poderão escolher, mediante a apresentação dos seus bilhetes ou outras auctorizações de percurso, os logares que estiverem disponiveis, recebendo em troca da importancia do aluguer um boletim que lhes assegurará a posse do logar marcado até a estação a que se destinem, visto que o numero correspondente ao mencionado boletim será registado no apparelho especial collocado dentro da carruagem, por cima do logar reservado.

A marcação dos logares terminará um certo tempo antes da partida dos referidos comboios, nas supra mencionadas estações.

Só aos passageiros munidos do boletim de logar marcado será permittida a occupação d'esses mesmos logares.

Opportunamente será avisado o publico, por meio de annuncios affixados nas estações, dos comboios e percursos em que esta marcação se estabelecer. —Lisboa, 3 de novembro de 1906.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de 90.000 kilos de petroleo

No dia 3 de dezembro pela 1 hora da tarde, na estação de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 90.000 kilos de petroleo.

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

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio exterior da estação central do Rocio. —Lisboa, 3 de novembro de 1906.

Fornecimento de 90.000 toneladas de carvão meudo

No dia 3 de dezembro 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 65.000 toneladas de carvão meudo «Cardiff» e 25.000 toneladas «Newcastle».

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

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

Lisboa, 7 de novembro de 1906.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Leilão de remessas retardadas e volumes abandonados

Em 26 do corrente e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermédio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 108 da tarifa geral d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 26 de setembro de 1906, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço de Reclamações e Investigações, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados até 24 do corrente inclusive das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde. —Lisboa, 10 de novembro de 1906.

Remessa n.º 29.965 expedida em 6-6-1906, de Cintra para Alcantara T., 1 casco de vinho pesando 850 kilos consignado a Antonio Costa.—N.º 79.508, em 25-6-906, da Covilhã para Braço de Prata, 5 caixas de licores, 270 k. a João Lopes Leal.—N.º 29.375, em 17-4-906, Cintra a Alcantara T., 1 caseo de vinho, 875 k. a Antonio Costa.—N.º 53.392, em 23-5-906, Braga a Villa Franca, 1 barril de aguardente, 100 k. a Manuel dos Santos Raloeiro.—N.º 13.449, em 27-7-906, Dois Portos a Lisboa P., 1 barril de vinho, 104 k. a Eugenio Sant'Anna.—N.º 34.830, 14-8-906, Lisboa R. a Santarem, 1 grade com motocicleta, 138 k. a Paula & Duarte.—N.º 69.085, em 14-8-906, Porto-Campanhã a Braço de Prata, 1 caixote com perfumarias, 72 k. a J. A. Oliveira.—N.º 34.203, em 17-8-906, Abrantes a Ponte de Sôr, 240 saccos de adubos, 11.960 k. a Joaquim Beja.—N.º 34.234, em 18-8-906, Abrantes a Ponte de Sôr, 280 saccos de adubos, 13.570 k. a Joaquim Beja.—N.º 66.169, em 26-7-906, Gaia a Lisboa P., 1 casco de vinho, 650 k. a Manuel José Gomes.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

CINTRA **Hotel Netto.**—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de 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.—Prop., Serafim Pereira

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

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

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

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

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 accomodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500.—Reducção de preços para caixeiros viajantes.

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

MONT'ESTORIL **Grand Hotel d'Italie.**—De 1.^a ordem construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas—Accomodações para familias. Cozinha e serviço á franceza. Mesa redonda e por iista. Aberto todo o anno. Proprietario.—Petracchi Felice.

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

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

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

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

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

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

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 800 REIS.

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

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

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta edacção.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de Novembro de 1906

COMPANHIA REAL

C. Sodré		Algés		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-45 m.	9-29 m.	9-40 m.	9-55 m.		
9-35 m.	9-49 m.	10-10 m.	10-25 m.		
4-0 t.	4-14 t.	4-23 t.	4-44 t.		
5-40 t.	5-54 t.	6-20 t.	1-5 t.		
11-25 n.	11-39 n.	12-0 n.	12-15 n.		

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

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
5-30 m.	6-5 m.	5-20 m.	5-50 m.
7-0 m.	7-28 m.	7-25 m.	7-55 m.
7-40 m.	8-15 m.	8-24 m.	8-59 m.
10-10 m.	10-38 m.	8-59 m.	9-23 m.
11-30 m.	11-58 m.	10-55 m.	11-15 m.
1-0 t.	1-28 t.	12-10 t.	12-36 t.
2-30 t.	2-58 t.	1-40 t.	2-6 t.
4-52 t.	5-20 t.	3-10 t.	3-36 t.
5-24 t.	5-56 t.	5-31 t.	5-57 t.
7-0 t.	7-38 t.	7-40 t.	8-6 n.
8-30 n.	8-58 n.	9-10 n.	9-36 n.
10-0 n.	10-28 n.	10-40 n.	11-6 n.
12-30 n.	1-5 n.	—	—

Mais os de Cascaes, excepto os a

	C. Sodré	Cascaes		C. Sodré	
	6-15 m.	7-15 m.		6-0 m.	7-0 m.
	8-19 m.	9-3 m.		8-10 m.	8-57 m.
a	9-40 m.	9-46 m.	a	8-56 m.	9-32 m.
	9-45 m.	10-38 m.		9-15 m.	10-5 m.
a	10-40 m.	11-16 m.	a	9-56 m.	10-32 m.
	10-45 m.	11-52 m.		10-50 m.	11-54 m.
	12-15 t.	1-22 t.		11-26 m.	12-2 t.
a	1-40 t.	2-26 t.		12-15 t.	1-19 t.
	1-45 t.	2-52 t.		1-50 t.	2-34 t.
a	3-40 t.	3-46 t.	a	2-26 t.	3-2 t.
	3-45 t.	4-15 t.		3-15 t.	4-19 t.
a	4-40 t.	5-16 t.	a	3-36 t.	4-32 t.
	4-47 t.	5-37 t.		4-28 t.	5-15 t.
l	5-20 t.	6-10 t.		5-26 t.	6-2 t.
a	6-19 t.	6-46 t.		6-15 t.	7-19 t.
	6-15 t.	7-22 t.		6-56 t.	7-32 t.
a	7-40 t.	8-16 n.	l	7-5 t.	7-52 t.
	7-45 t.	8-52 n.		8-0 n.	9-4 n.
	9-15 n.	10-22 n.		9-20 n.	10-24 n.
a	10-10 n.	11-16 n.	a	9-56 n.	10-32 n.
	10-45 n.	11-52 n.		10-50 n.	11-54 n.
	12-25 n.	1-15 n.	a	11-25 n.	12-2 n.

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio	
9-35 m.	10- 6 m.	10-36 m.	11- 6 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-3 t.	1- 4 t.
1-46 t.	2-17 t.	2-33 t.	3- 3 t.
3-50 t.	4-21 t.	4-35 t.	5- 5 t.
7-11 t.	7-42 t.	8-33 n.	9- 3 n.
9-50 n.	10-21 n.	11-50 n.	12-20 n.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio		Cintra	Lisboa-Rocio	
6-30 m.	7-33 m.	5-0 m.	5-59 m.	
7-26 m.	8-32 m.	6-40 m.	7-38 m.	
8-50 m.	9-51 m.	7-53 m.	8-50 m.	
10-37 m.	11-41 m.	9-5 m.	10-4 m.	
a 11-21 m.	12-1 t.	11-1 m.	12-3 t.	
12-44 t.	1-44 t.	1-0 t.	1-59 t.	
3-3 t.	4-7 t.	3-4 t.	4-3 t.	
4-37 t.	5-36 t.	a 4-40 t.	5-15 t.	
5-23 t.	6-18 t.	4-54 t.	5-55 t.	
6-15	7-17 t.	5-59 t.	6-35 t.	
8-50 n.	9-48 n.	6-57 t.	7-58 t.	
11-0 n.	12-1 n.	9-10 n.	10-3 n.	
12-20 n.	1-24 n.	10-45 n.	11-37 n.	

Lisboa-Rocio		Sacavem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-10 m.	7-54 m.	c 9-40 m.	p 9-5 m.		
8-15 m.	8-59 m.	9-40 m.	10-24 m.		
9-54 m.	10-35 m.	10-30 m.	11-14 m.		
10-45 m.	11-29 m.	11-31 m.	12-15 t.		
11-30 m.	12-14 t.	12-30 t.	1-14 t.		
1-29 t.	2-13 t.	1-35 t.	2-19 t.		
3-11 t.	3-55 t.	3-30 t.	4-11 t.		
4-15 t.	5-29 t.	4-39 t.	5-23 t.		
5-40 t.	6-24 t.	5-45 t.	6-29 t.		
6-42 t.	7-26 t.	7-7 t.	7-51 t.		
8-5 n.	8-49 n.	7-55 t.	8-39 n.		
9-42 n.	10-26 n.	9-27 n.	10-11 n.		
—	—	11-5 n.	11-49 n.		

Lisboa-Rocio		Povoa		Lisboa-Rocio	
12-30 t.	1-28 t.	7-32 m.	8-30 m.		
10-30 n.	11-28 n.	2-27 t.	3-25 t.		

Lisboa-Rocio	V Franca	Lisboa-Rocio	
4-30 t.	5-39 t.	5-27 m.	6-33 m.
4-35 t.	5-39 t.	5-27 m.	6-50 m.
6-5 t.	7-26 t.	7-55 t.	9-23 n.
12-30 n.	1-53 n.	—	—

Lisboa-Rocio	Setil	Lisboa-Rocio
6-50 m.	8-24 m.	7-16 m. 9-15 m.

Setil	Vendas Novas	Setil
4-50 m.	8-11 m.	4- 5 m.
8-39 m.	10-31 m.	11-15 m.
3-50 t.	7- 5 t.	7-36 t.
		9-14 n.

—	Entroncamento Lisboa-R.	
	1 40- 0 m.	12-57 t.

Lisboa Rocio	Porto	Lisboa-Rocio	
8-5 m.	7-1 t.	6-55 m.	4-8 t.
9-45 m.	3-21 t.	a 8-49 m.	2-10 t.
2-0 t.	12-22 n.	12-45 t.	1-13 n.
5-30 t.	11-46 n.	a 5-0 t.	10-50 n.
9-30 n.	7-47 m.	8-55 n.	6-21 m.

Figueira	Porto	Figueira	
7-30 m.	1-43 t.	9-50 m.	3-29 t.

Aveiro	Porto	Aveiro
3-54 m.	6-33 m.	5-46 t.
		8-21 n.

Ovar	Porto	Ovar
7-21 m.	9-2 m.	5-20 m.
5-55 t.	7-37 t.	3-38 t.

3-55 t.	1-37 t.	3-38 t.	5-16 t.
Esmoriz	Porto	Esmoriz	
4-48 m. g	6- 0 m. g	3-15 t.	4-20 t.

9-34 m.	10-34 m.	8-10 m.	9-9 m.
---------	----------	---------	--------

10-50 m.	11-50 m.	9-20 m.	10-17 m.
1-15 t.	2-15 t.	11-5 m.	12-2 t.
2-53 t.	4-53 t.	4-31 t.	2-37 t.

3-53 t.	4-53 t.	4-31 t.	2-27 t.
9-30 n.	10-53 n.	7-55 t.	8-32 n.
—	—	12- 0 n.	12-57 n.

Lisboa-R.	Valencia	Alcantara	Lisboa-R.
Partida	Chegada	Partida	Chegada
10-30 m.	6-30 t.	6-0 m.	11-46 m.
7-25 t.	12-50 n.	8-40 m.	4-58 t.
7-35 t.	5-58 m.	6-35 t.	6-17 m.

7-30 m.	5-15 m.	6-10 m.	7-35 m.
6-5 t.	7-44 t.	14-10 m.	12-45 t.
—	—	10-15 n.	11-56 n.

Lisboa-Rocio		Badajoz		Lisboa-Rocio	
10-50 m.	7-20 t.	6-5 t.	6-27 m.		

7-35 t.	6-52 m.	8-15 m.	4-58 t.
Lisboa-R.	Valencia	Alcantara	Lisboa R.
4-30 m.	6-30 t.	6-40 m.	11-40 m.

6-30 m.	6-30 t.	6-0 m.	11-46 m.
7-25 t.	12-50 n.	8-40 m.	4-58 t.
7-35 t.	5-58 m.	6-35 t.	6-27 m.

1-5 n.	4-22 m.	12-25 n.	1-13 n.
7-56 t.	8-35 n.	7-14 t.	8-1 n.
11-25 m.	12-19 t.	6-18 t.	7-33 t.
5-0 m.	6-10 m.	10-5 m.	11-20 m.
Partida	Chegada	Partida	Chegada
Lisboa-Rocio		Guarda Lisboa-Rocio	
10-30 m.	40-30 n.	6-10 m.	7-24 t.

Amefra		Figueira		Amefra	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-56 t.	5-17 t.	2 15 n.		3- 7 n.	
6-20 t.	6-41 t.	12 50 t.		4-31 t.	
—	—	4- 8 t.		5- 3 t.	

BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira	
7-50 m.	9-25 m.	5-15 m.	7-10 m.
4-5 t.	3-55 t.	10-50 m.	12-30 t.
7-5 t.	8-55 n.	4-25 t.	6-0 t.

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

Pampilhosa		V. Formoso		Pampilhosa	
5-10 m.	1-45 t.	9-25 m.	3-40 t.		
9-50 m.	4-0 t.	s 1-50 t.	6-45 t.		
1-35 t.	7-2 t.	4-15 t.	11-50 n.		

SUL E SUESTE

Lisboa	Barreiro	Lisboa	
5-50 m.	6-25 m.	5-35 m.	6-10 m.
8-0 m.	8-35 m.	8-0 m.	8-35 m.
9-45 m.	9-50 m.	9-15 m.	9-50 m.
10-50 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-55 m.
1-53 t.	2-30 t.	12-25 t.	1-0 t.
3-2 t.	4-0 t.	3-20 t.	3-55 t.
4-50 t.	5-25 t.	4-51 t.	5-23 t.
6-30 t.	7-10 t.	9-13 n.	9-53 n.

Lisboa	Setubal	Lisboa	
8- 0 m.	9-28 m.	8- 5 m.	9-50 m.
10-50 m.	12-40 t.	10-15 m.	11-35 m.
1-53 t.	3-16 t.	2- 5 t.	3-53 t.
3-25 t.	5- 2 t.	4- 0 t.	5-26 t.
4-50 t.	6-27 t.	8-21 n.	9-53 n.

Pinhal Novo	Setúbal	Pinhal Novo	
8-45 n.	9-7 n.	5-29 t.	5-51 t.

5-45 n.	5-7 n.	5-10 t.	5-53 t.
Lisboa	Evora	Lisboa	
5-50 m.	10-50 m.	5-10 t.	9-53 n.

6-30 n.	7-35 n.	8-15 t.	8-35 n.
Casa Branca	Evora	Casa Branca	
6-30 t.	7-17 t.	7-37 t.	8-15 n.

Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	
8-0 m.	3-21 t.	5-38 m.	1-0 t.

4-50 t.	11-53 n.	11-38 n.	6-10 m.
Lisboa	Moura	Lisboa	

8- 0 m.	3-48 t.	5-20 m.	1- 0 t.
4-50 t.	3-34 m.	8- 5 n.	6-10 m.

Lisboa	Villa Real	Lisboa
5-50 m. } 8-0 m. }	44-49 n.	5-0 m. } 4-46 t. }
		7-53 n. } 6-10 m. }

8-10 m.	4-15 t.	6-10 m.
4-50 t.	5-51 m.	—
Lisboa	Portimão	Lisboa

Lisboa	Portimão	Lisboa
5-50 m. } 8- 0 m. }	9-26 n. 6-40 t.	7-45 m. 6-40 t.
		9-53 n. 6-10 m.

Faro	Villa Real	Faro
Partida	Chegada	Partida



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 19 de Novembro sairá o paquete **Nile** para
Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Suez), vapor allemão **Prinzregent**. Sairá a **19** de novembro.

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



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor inglez **Erlangen**. Sairá a **20** de novembro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Pernambuco**. Sairá a **1** de dezembro.

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



Barbados, Trinidad e Demerara, vap. inglez **Albanian**. Sairá a **26** de novembro. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Bolonha e Hamburgo, vapor allemão **Borussia**. Sairá a **26** de novembro.

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



Bordeos, vapor francez **Cordillere**. Sairá a **29** de novembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.^o



Cherburgo, Southampton e Londres, vapor inglez **Magdalena**. Espera-se a **21** de novembro.

Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El Rei



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Magellan**. Sairá a **26** de novembro.

Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^o



Glasgow (directo), vapor inglez **Baron Kelvin**. Espera-se de **18** a **19** de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Hamburgo, vap. allemão **Petropolis**. Sairá a **21** de novembro.

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



Havre e Hamburgo (via Vigo), vap. allem. **La Plata**. Sairá a **17** de novembro.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Havre e Liverpool, vapor inglez **Obidense**. Sairá a **29** de novembro

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



Liverpool (directo), vapor inglez **Minho**. Espera-se a **16** de novembro.

Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Liverpool, (directo), vap. inglez **Douro**. Espera-se a **18** de novembro.

Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Liverpool, vapor inglez **Anselm**. Sairá a **19** de novembro.

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



Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. inglez **Nile**. Sairá a **19** de novembro. Agentes, James Rawes & C.^a, R. de El-Rei, 31, 1.^o



Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villa das Vellas). Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **S. Miguel**. Sairá a **20** de novembro.

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



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

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



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Augustine**. Sairá a **27** de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Trav. da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Spartia**. Sairá a **24** de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Penang, Singapura, Hong-Kong, Shanghai, Yokoama e Kobe, vapor allemão **Silesia**. Sairá a **25** de novembro.

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



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Prinz Sigismund**. Sairá a **21** de novembro.

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

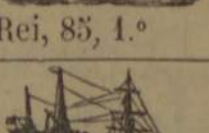


S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, St. Antonio do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Lobito, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez **Zaire**. Sairá a **22** de novembro. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.^o



S. Thomé, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vapor portuguez **Lusitania**. Sairá a **1** de dezembro.

Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vap. inglez **Orita**. Sairá a **28** de novembro.

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



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Esmeralda**. Sairá a **3** de dezembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.^o



Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez **Saint Barthélemy** n.^o 21. Sairá a **19** de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o