

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario-director-editor

REDATOR PRINCIPAL

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

SUMMÁRIO

Páginas

BARREIRO A CACILHAS—II, por J. Fernando de Sousa.....	17
A COMPANHIA REAL EM 1906 E 1907	19
PARTES OFICIAIS — Decreto de 31 de dezembro de 1906 do Ministério da Marinha. Editos de 15 dias, portaria de 4 de janeiro e decreto de 31 de dezembro de 1906 do Ministério das Obras Públicas.....	19
TARIFAS DE TRANSPORTE	21
A PROPOSITO DO CINCOCENTENARIO—IV (continuação)	21
NOTAS DE VIAGEM — IX — Clermont—Montferrant—Royat—Os Syndicatos de Iniciativa	22
PARTES FINANCEIRAS — Boletim Commercial e Financeiro—Maior e menor cotação mensal e anual em 1906 de fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas e estrangeiras—Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeira—Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	23 a 25
VIAGENS EM PORTUGAL	26
BUENOS AIRES—LISBOA	26
COMMERCIO PORTUGUÊS	26
PUBLICAÇOES RECEBIDAS	26
CALENDARIOS E BRINDES	26
TRACÇÃO ELÉCTRICA	27
O MERIDIANICO AFRICANO	27
A TRAVESSIA DA MANCHA	27
AUTOMOBILISMO	27
LINHAS PORTUGUEZAS—Regoa a Chaves—Apeadeiro da Sempre Nova—Evora—Reguengos—Ramal de Montemor-o-Novo—Malange—Ramal de Cascaes—Valle do Youga	28
LINHAS ESTRANGEIRAS—Espanha—França—Suíça—Itália—COMPANHIA ATRAVES D'AFRICA — Relatório do Conselho d'Administração (conclusão)	28
AVISOS DE SERVICO	29
AGENDA DO VIAJANTE	30
HORARIO DOS COMBÓIOS	31
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	32

a linha em parte sobre terreno firme e não inundado, em substituição de 500m sobre lodos.

Approxima-se mais da povoação do Seixal a estação, que fica servindo bem o estabelecimento da Azinheira. Junto da estação fica espaço bastante para alargamento da povoação e para a futura estação da linha de Cezimbra.

Logo depois da estação do Seixal fica a ponte do rio Judeu com 2 tramos fixos de 42m,75 entre centros de apoio e um central levadiço de 12m, igual ao de Coimbra. Para ter maior vasão lembra o sr. Santos Viegas o adicionamento de um tramo na margem direita. Os encontros assentará sobre caixões fundados a ar comprimido, com dimensões para as duas vias, e os pilares serão tubulares, descendo apenas à cota—9m em vista da natureza do fundo.

As pequenas alterações do lanço em planta melhoram o traçado, evitando-se expropriações caras.

O perfil transversal dos diques foi modificado, reduzindo-se-lhe consideravelmente a largura, que no projeto primitivo era determinada pelo destino dos aterros como barragem para reter as águas na praia-mar.

As cotas do fundo vão apenas a—2m. O perfil difere do normal para duas vias em ter banquetas de 1m. Os taludes são revestidos de empedrado sobre uma camada de detritos de pedreira de 0,20 sobreposta a outra de terra forte de 0m,50. O pé do empedrado apoia-se em enrocamentos. A inclinação do talude é de $\frac{1}{2}$. Os taludes não revestidos que sejam banhados por água tem a inclinação de $\frac{1}{4}$. A plataforma na phase da linha com via única terá 6m,60 de largura.

Os taludes do lado de jusante são revestidos. São-o igualmente os de montante na extensão de 250m a contar da ponte.

A entrevia é alargada nas proximidades das pontes.

As servidões são melhoradas. Prevê-se a exploração methodica das areias do Alfeite por uma linha de serviço onde os vagões a recebam, trazendo-a à doca da estação de Cacilhas, onde se carregarão rapidamente e economicamente nas barcas.

A variante abrange 6.116m,53 desde o encontro direito da ponte de Coimbra até o ponto em que o traçado se separa da barreira do Alfeite para tomar a direcção N. S.

O orçamento, feito com muita segurança e larguezas, atinge apenas 276.000.000 réis.

Na memoria é aconselhado o emprego de excavadores para as terraplenagens, que tem inteiro cabimento em terreno da natureza das barreiras arenosas a que se tem de pedir terras para os aterros, custando a extração a terça ou a quarta parte do que custaria feita a braço.

Um apparelho d'essa natureza teria ainda óptima aplicação noutras construções, ficando em pouco tempo amortizado. O custo do excavador é estimado em réis 12.000.000.

Essa despesa é ainda susceptível de redução, ficando abaixo de 400.000.000 réis com algumas modificações que no ultimo lanço se podem introduzir, podendo-se pois asseverar, sem risco de errar que bastam 400.000.000 réis para se alcançar aquelle desideratum.

Apesar d'isso, não falta quem alimente prevenções contra uma obra considerada dispensável, de remuneração duvidosa e que vai utilizar o considerável desperdício feito na estação do Barreiro, prejudicando ao mesmo

Barreiro a Cacilhas

II

Já me referi de um modo geral á profunda alteração do tipo das pontes nos rios de Coimbra e Judeu.

No projecto de 1902 cada uma d'ellas tinha um tramo rolante de 10m, movido por agua sob pressão e 4 vãos fixos de 20m, de tramos independentes, assentando os pilares sobre uma soleira da 120m x 19m x 3m,40.

Na variante de 1906 as fundações são tubulares de grande diâmetro (2m,60). Cada apoio é formado por dois tubos centrais conjugados communs ás duas vias e por dois exteriores privativos de cada via, podendo, pois, deixar de ser cravado desde logo o da segunda via.

Os inconvenientes que se notam na cravação dos apoios tubulares diminuem ou desaparecem em vista do grande diâmetro allegado. Como muito judiciosamente pondera o auctor do projecto, o tubo central é um verdadeiro pilar, que pode ser utilizado para installação de solidos andaimes uteis á cravação dos outros cylindros. Podem-se tambem elevar os tubos sobre um grande caixão cuja descida termine na profundidade que se julgar conveniente, provavelmente entre as cotas—20m e—25m.

O taboleiro é formado por dois tramos independentes de 65m,50 cada um de centro a centro dos apoios e por um tramo móvel central de 12m de vão, levadiço. Este tramo é equilibrado por meio de um contrapeso e manobrado por sarilhos electricos, podendo ser tambem manobrado á mão, caso seja necessário.

Em cada extremo da ponte ha um pequeno tramo destinado a vencer o talude do aterro, assentando no extremo sobre estacaria.

Depois da ponte o traçado modifica-se encostando á barreira da quinta da Trindade, do que resulta assentar

tempo a realização futura de mais grandioso plano baseado na construção da ponte sobre o Tejo.

Poderia deixar de reputar essas asserções, oferecendo para isso allegações anteriormente feitas. Em vista porém da importância do assunto, convém insistir na exposição das razões que se justificam.

Procurarei pois mostrar: 1.º que o prolongamento é de importância capital para as linhas do Sul; 2.º que não prejudica as instalações do Barreiro; 3.º que o capital nesse gasto ha de ter considerável remuneração.

O grande estorvo à organização dos serviços do Sul e Sueste é a grande duração da travessia fluvial, (35 minutos), sujeito na maior extensão ao percurso de um canal, fóra do qual é facil encalhar.

Redução considerável da travessia por aumento de velocidade, só se conseguiria com a renovação completa do material e com grande aumento da despesa d'exploração, que cresce rapidamente com a velocidade. O encargo anual não diferiria muito do que precisa do prolongamento a Cacilhas.

Resulta d'esta não só a redução da travessia á quarta parte em tempo, mas a sua realização na parte onde não ha perigo d'encalhar e onde se pôde portanto navegar com segurança de noite ou em occasião de nevoeiro. E como com o mesmo material e pessoal se podem fazer mais carreiras, pôdem-se ameudar estas, separar os serviços suburbanos dos de longo percurso, melhorando consideravelmente a exploração.

O ultimo lanço do traçado, que na variante foi apresentado apenas como ante-projecto, obedeceu no seu delineamento ás indicações das sondagens geologicas.

O dique que se desprende da barreira do Alfeite foi traçado 300^m mais para oeste. Em vez de se adaptar o traçado dos molhes ás curvas de fundo, como se fizera no projecto primitivo, deixou-se substituir o molhe no prolongamento do dique de avenida, abrindo-se regularmente em leque o feixe de linhas na estação. Na face Leste prevêem-se 800^m de caes com 6^m de agua na baixamar, seguidos de 310^m com 8^m de agua. O molhe destinado á pequena velocidade tem 75^m de largura. Na face Oeste ficam 310^m de caes com 2^m,5.

No terrapleno prevêem-se duas filas de armazens, compreendendo 8 de 60^m×15^m, correspondendo áquelle lanço de 310^m. Entre elles ficam as linhas de serviço e as transversaes de placas. No lanço anterior fica extenso caes descoberto para deposito de carvão, minérios e outras mercadorias. Esse caes é ladeado em parte pelas linhas do serviço de grande velocidade, que vem entestar no muro do caes para serviço dos vapores de passageiros, abrigados pelo molhe, como no projecto primitivo.

Exteriormente áquellas linhas fica ainda uma fila de armazens ao longo de uma doca para pequenos barcos, tendo do outro lado a estação de triagem.

As comunicações da estação com a margem fazem-se por pontes moveis sobre a eclusa dupla, que se prevê para serviço do canal ao longo da margem.

Em frente do Alfeite contou-se com um apeadeiro para serviço do Caramujo, da Cova da Piedade e do palacio do Alfeite.

Entre a linha e aquele canal pôde-se conquistar ainda uma vasta superfície de terrenos de indiscutivel valor junto do terminus da linha.

O ante-projecto prevê uma primeira phase da construção, reduzida ao indispensavel para uma instalação ferroviaria da grande velocidade em harmonia com o plano geral, de modo que se possa, com despesa relativamente pequena, transferir para Cacilhas aqueles serviços sem aguardar a execução de todo o projecto.

Para essa phase provisoria o ultimo lanço importará, segundo uma estimativa segura, cuidadosamente feita, em 164:000\$000 réis.

Importam pois em 440:000\$000 réis, no maximo, os trabalhos a fazer para transferir do Barreiro para Cacilhas a grande velocidade.

Hoje evita-se quanto possível a travessia de noite, sujeitando-se o correio do Algarve a sair de inverno ás 4 horas e 50 minutos da tarde.

Com o terminus em Cacilhas pôde-se partir affrontemente muito mais tarde e, com a multiplicação das carreiras, emancipar, ainda mais do que hoje, o serviço de passageiros do de recovagem.

No de mercadorias de Lisboa conquistam-se tambem enormes facilidades pelo melhor aproveitamento do material fluvial.

As condições d'exploração e a organização dos horários do Sul e Sueste modificam-se radicalmente. Só quem conhece as dificuldades com que ao presente se luta, pôde avaliar a importância que tem a transferencia do terminus para Cacilhas.

Que esta não prejudica as actuaes instalações do Barreiro, facil é prová-lo. Em quanto o serviço de pequena velocidade for feito ali exclusivamente, nada se perde, porque a parte consagrada exclusivamente á grande velocidade é insignificante e pôde ser utilizada para aquella. Mais tarde, quando se complete a estação de Cacilhas, a do Barreiro continuará sendo subsidiaria d'ella, reservada para certos ramos de tráfego. Nos ultimos sete annos foi preciso aumentar muito a sua superficie e a extensão dos muros de caes; está em construção adeantada a ponte-caes; utiliza-se para o serviço de mercadorias o aterro já feito do prolongamento de Cacilhas. Apezar d'isso não é tanto o espaço disponivel, que em curto prazo se não sinta a sua insuficiencia. Seriam então precisas novas ampliações que além de custarem caro, enfermariam do vicio de origem da falta de plano, que torna aquella estação um caso pathologico sem rival.

Complete-se a rede dos caminhos de ferro ao Sul do Tejo e vér-se-ha quanto aumenta o tráfego, exigindo novas e mais amplas instalações, mais bem cabidas em Cacilhas, onde com o mesmo dispêndio se obtém condições incomparavelmente melhores do serviço.

«E a ponte sobre o Tejo? Não se vai despender capital considerável, que essa obra grandiosa permittiria poupar?»

A essa objecção, que surge a cada passo, respondi já aqui, não parecendo preciso repetir argumentos. Bastará recordá-los sumariamente. Admittamos a exequibilidade technica e economica da obra, que é um formidavel ponto de interrogação pelas dificuldades da obra em si e do estabelecimento da estação do Sul em Lisboa; supponha-se que eram tais que levassem a adoptar o traçado do Montijo aos Grilos; e que se podia dispôr dos milhares de contos necessarios, empregando-os na ponte de preferencia á conclusão da rede ferroviaria ao sul do Tejo. Ainda assim a obra de Cacilhas não se devia deixar de fazer desde já, tão grande é a sua utilidade immediata e tão remota está ainda a possibilidade de lançar a famosa ponte sobre o Tejo. Ha ainda que considerar que boa parte do tráfego de mercadorias não virá a Lisboa, podendo ter embarque e desembarque na margem esquerda, que é o porto do Sul.

Exactamente a parte mais cara da obra de Cacilhas continuará pois a ser utilizada, ainda quando a mercadoria puder vir aos caes da margem direita, das quais serão subsidiarias as do Barreiro e Cacilhas.

Não me cançarei de repetir que é preciso que a miragem da ponte não prejudique a execução de obras relativamente modestas e inadiaveis, para mais de rendimento seguro.

Todos sabem quão grande é a elasticidade do tráfego suburbano. Haja vista a enorme frequencia dos comboios *tramways* nas imediações de Lisboa e Porto, no littoral do Algarve, em toda a parte onde a população é densa e se desloca ameude. Haja vista ainda o extraordinario movimento de passageiros em Lisboa desde que se estabeleceu a tracção electrica e pela multiplicidade das carreiras se deram consideraveis facilidades ao publico.

Basta attentar no seguinte confronto.

Os vapores do Sul e Sueste, servindo todo o Sul do paiz e a zona até Setubal, transportam entre o Barreiro e Lisboa cerca de 500.000 passageiros. O movimento entre Lisboa e Cacilhas é muito superior a um milhão. De que provém a diferença senão das condições da travessia fluvial? E se em Cacilhas o serviço de *tramways* até Setubal se combinar com as carreiras frequentes, até onde irá o desenvolvimento do tráfego nessa região, que

tantas relações tem já com Lisboa e tantos encantos oferece para a expansão da população da capital?

Importa ainda não esquecer a linha de Azeitão a Cenizimbra, que virá engrossar esse movimento.

O sr. Santos Viegas calcula em 30:000\$000 réis o aumento da receita proveniente da transferência do serviço de grande velocidade para Cacilhas.

Pela minha parte não hesito em prognosticar maior rendimento com a certeza de não exagerar.

O prolongamento da linha do Sul e Sueste é pois um melhoramento de primeira ordem, que dará rendimento muito superior aos encargos do capital e que pela sua extraordinaria importancia deve ser effectuado quanto antes.

O projecto do sr. Santos Viegas está feito de modo que permitte collocar junto da estação de Cacilhas o novo arsenal, com vantagem para ambos os estabelecimentos, não ficando porém a immediata construcção de aquella dependente da d'este. Mais uma razão pois para não adiar tão util e necessário empreendimento.

Pode-se considerar encerrado o largo periodo de estudos e hesitações. O projecto Serrão, consideravelmente melhorado pelo sr. Santos Viegas e já aprovado pelo governo, está em condições de merecer inteira confiança para servir de base aos trabalhos de construcção. Não deve haver o minimo receio de assumir com ella encargos sem compensação. A necessidade da obra é instante.

Haja pois iniciativa rasgada e corajosa e ter-se-ha prestado um relevante serviço a Lisboa e à região ao Sul do Tejo, sem sacrificio, antes com lucro, para o Thesouro.

J. Fernando de Souza.

A Companhia Real em 1906 e 1907

Temos á vista o relatorio que o sr. Leproux, o distinto engenheiro director geral da companhia apresentou ao conselho de administração em sim do anno e foi aprovado em sessão do conselho de 31 do mez passado.

Divide-se em tres partes: resultados provaveis de 1906, previsões para 1907 e orçamento extraordinario.

No calculo dos resultados de 1906 prevê prudentemente o sr. Leproux um aumento de receitas de 180 contos; pelo botetim que hoje reproduzimos se vê que só até 23 de dezembro o excesso já ultrapassa 200 contos. Este aumento deve-se, só, à pequena velocidade, porque no serviço de passageiros notou-se uma certa diminuição, por não ter havido em 1906 festas que movimentassem o publico, como em 1905.

A garantia de juro que o governo terá a pagar pelas linhas de Alfarellos e Beira Baixa será muito inferior este anno, especialmente nesta linha em que orçará a diferença entre 30 e 40 contos de réis.

Não havendo liquidação a fazer, nesse anno, proveniente da linha de Vendas Novas, o excedente da receita líquida é calculado em 230 contos.

Passou de 120.000 kilometros o excesso de percurso sobre o de 1905, elevando-se a cerca de 5.900.000 kilometros-trem. E para o anno corrente propõe-se ainda um aumento de mais de 100.000 kilometros, o que elevará o percurso total a 6 milhões.

Devemos notar que em 1901 o percurso trem-kilometro muito pouco excede a cinco milhões, o que significa que teremos em 1907 mais 20% d'esse percurso, o que é muito importante para beneficio do serviço.

Sobre aquellas bases de um previsto desenvolvimento de receitas e o consequente aumento do movimento, o sr. director da companhia propõe uma série de medidas tendentes a melhorar a situação do pessoal, as quaes principiaram a vigorar em 1º do corrente, e de que destacamos, como mais importantes, as seguintes:

A cada agente que exerce funções de chefe de estação, chefe de posto ou encarregado de apeadeiro é concedida uma gratificação mensal que se regula por uma tabella em que as estações foram classificadas em oito categorias, recebendo o chefe, ou quem o substitua, entre 15\$000 réis e 13500 réis; e o agente que alterne com aquelle, entre 5\$000 réis e 13500 réis por mez.

Além disso, os agentes graduados, das estações, quando a companhia não lhes dê alojamento, terão um abono para renda de casas, e entre aquelles que residam em localidades onde a carestia dos generos seja mais elevada ou as condições de salubridade más.

Os abonos por deslocação, foram elevados, de 200 para 400 réis aos agentes graduados das estações, e de 50 a 80 réis aos carregadores; além d'isso foi criado um abono sobre o mesmo título aos conductores, de 200 réis, e de 100 réis aos guarda-freios.

O orçamento extraordinario prevê uma despesa de 580 contos.

Para material circulante figura a verba de 157:000\$000 réis, destinada á compra de locomotivas, construção de 152 vagons, sendo dois reservatorios, substituição de caldeiras, transformação de carroagens de antigo modelo por outras de corredor lateral e illuminadas a gaz, e illuminação a gaz de 5 salões e 25 carroagens, pelo sistema que tão bons resultados está dando nas carroagens em serviço entre Porto e Lisboa, Lisboa-Madrid e Lisboa-Beira-Baixa.

Ao estabelecimento da segunda via entre Coimbra e Alfarellos são fixados, por conta, 130:000\$000 réis; ampliação da estação de Caxarias, 3:000\$000 réis; construção de uma estação com duas linhas de resguardo e agulhas ao kilometro 156, 11:000\$000 réis; ampliação de terceira linha de Vermoil, lado de Albergaria; construção de um caes descoberto em Mogofores; idem, idem coberto na Granja; uma linha de resguardo em Mogofores; instalação de una terceira linha com agulhas em Albergaria; modificação de aqueductos; prolongamento da linha da cocheira de Pombal e sua ligação por agulha com a linha do lado de Vermoil; aumento do edificio central de Santa Apolonia, 15:000\$000 réis; transformação das officinas de creosotagem do Entroncamento, (por conta) 20:000\$000 réis; diversos trabalhos nas linhas de Cintra-Torres, 15:200\$000 réis; por conta da substituição de carros na linha de Cascaes, 30:000\$000 réis; conclusão da divisoria da linha entre Caes do Sodré e Belem, 6:000\$000 réis; habitações do pessoal em Lisboa P., 15:000\$000 réis; cocheira de carroagens em Campolide, 20:000\$000 réis; continuação das instalações electricas em Lisboa P., Entroncamento, Gaia e Alcantara, 10:000\$000 réis; modificações em Lisboa R. da forma a tornar esta estação mais commoda para o serviço de passageiros e acabar com a falta de aceito de que hoje se resente, 9:000\$000 réis; etc., etc.

No orçamento do conselho de administração, que foi aprovado na referida sessão, consignam-se os maiores louvores á competencia e zelo do illustre engenheiro director geral, cujas propostas foram todas aprovadas, e faz-se o calculo do anno corrente da seguinte forma:

Despesas originarias de exploração, 2.491:170\$000 réis; despesas complementares e extraordinarias, 580:000\$000 réis; encargo das obrigações dos Meridionais, 83:265\$000 réis; encargo das obrigações da Companhia Real, em circulação, 1.440:1613340 réis; amortizações de obrigações de 1.º e 2.º graus, 323:229\$000 réis; impostos em Portugal, 70:000\$000 réis. Total, 4.987:8263229 réis.

Receitas do trafego, approximadas, 5.950:000\$000 réis; receitas fóra do trafego, 16:000\$000 réis; garantias de juros, 300:000\$000 réis. Total, 6.266:000\$000 réis.

Haverá, portanto, um saldo approximado de réis 1:278.1733771.

PARTÉ OFICIAL

*Ministerio dos Negocios da Marinha
e Ultramar*

7.º Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

Com fundamento no artigo 2.º do decreto de 27 de maio de 1905 e nas disposições do artigo 32.º, §§ 1.º e 2.º da carta de lei de 24 de novembro de 1904, provisoriamente mandadas vigorar no exercicio de 1906-1907, nos termos do artigo 7.º da carta de

lei de 3 de abril de 1896, pela portaria de 21 de junho ultimo: hei por bem, tendo ouvido o Conselho de Ministros e guardadas as prescrições do § 9º do artigo 1º da carta de lei de 30 de junho de 1891 e do artigo 1º do decreto n.º 2 de 15 de dezembro de 1894, determinar que no Ministerio dos Negocios da Fazenda seja aberto um credito especial devidamente registado na Direcção Geral da Contabilidade Pública, a favor do Ministerio da Marinha e Ultramar Direcção Geral do Ultramar, pela importancia de réis 120:000\$000, destinada a satisfazer despesas com a construção de um caminho de ferro desde o porto de Mossamedes ao planalto da Chella, devendo para esse fim a referida importancia ser adicionada ao capítulo 3º da tabella da despesa extraordinaria do Ministerio da Marinha e Ultramar, Direcção Geral do Ultramar, no exercicio de 1906-1907.

O Tribunal de Contas declarou achar-se este credito nos termos legaes de ser decretado.

O Conselheiro de Estado, Presidente do Conselho de Ministros e Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino e os Ministros e Secretarios de Estado das outras Repartiçãoes assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 31 de dezembro de 1906.—REI.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco—José de Abreu do Couto de Amorim Novaes—Ernesto Driesel Schröter—Antonio Carlos Coelho de Vasconcellos Porto—Ayres de Ornellas de Vasconcellos—Luiz Cipriano Coelho de Magalhães—José Malheiro Reymão.*

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas

Editos de quinze dias

Faz-se publico, nos termos e para os efeitos do artigo 14º do regulamento das concessões, estabelecimento e exploração das industrias electricas, aprovado por decreto de 28 de fevereiro de 1903, que estará patente nesta inspecção geral, pelo prazo de quinze dias, a contar de 5 do corrente, o projecto apresentado pela Companhia Carris de ferro de Coimbra para a construção e exploração de linhas ferreas, por meio de tracção electrica, naquelle cidade.

Todas as reclamações contra a aprovação d'este projecto devem ser presentes nesta Inspecção Geral no citado prazo.

Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas, em 4 de janeiro de 1907.—Pelo Engenheiro Inspector General dos Telegraphos e Industrias Electricas, *Antonio de Albuquerque*.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto e orçamento do 1º lanço da 1ª secção da linha do Guadiana, compreendido entre a estação de Evora e a herdade denominada de Perdigonito, com a extensão de 43.353m.14, elaborada pela Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, com data de 22 de outubro do anno findo, em obediencia ao determinado em portaria de 19 de janeiro de 1904: hei por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, com data de 13 de dezembro ultimo, aprovar o referido projecto e respectivo orçamento na importancia de 133:300\$000 réis, devendo na sua execução ser attendidas as indicações do referido parecer.

Paço, em 4 de janeiro de 1907.—*José Malheiro Reymão.*

Nos termos do artigo 9º do regulamento aprovado por decreto de 16 de novembro de 1899, hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1º Os quadros e vencimentos do pessoal administrativo das Direcções dos Caminhos de ferro do Estado serão regulados pela tabella annexa ao presente decreto, que substituirá para todos os efeitos a tabella annexa ao decreto de 9 de março de 1905, ampliada por decreto de 6 de janeiro de 1906.

Art. 2º Só serão admittidos ao concurso para promoções os empregados com um anno de serviço na respectiva classe. Aos concursos de lugares graduados só serão admittidos os empregados subalternos que tenham pelo menos tres annos de serviço na classe a que pertençam, salvo o caso de não haver concorrentes aprovados num primeiro concurso, podendo no segundo ser dispensado esse limite.

Art. 3º E' reduzido a tres o número de annos tomado para base do calculo de vencimento médio a que se refere o artigo 27º do regulamento de 31 de janeiro de 1901.

Art. 4º Serão providos nas vagas que ocorrerem de escriturarios de 3º classe os empregados administrativos e auxiliares dos diversos serviços de obras publicas cuja idoneidade for comprova da por provas documentaes e praticas, sem prejuizo do disposto no artigo 112º do regulamento de 16 de novembro de 1899.

Art. 5º A execução do artigo 1º do presente decreto fica de-

pendente do prévio cumprimento das disposições do artigo 9º do regulamento de 16 de novembro de 1899.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Públicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 31 de dezembro de 1906.—REI.—*José Malheiro Reymão.*

Tabella dos quadros e vencimentos mensais dos empregados administrativos das Direcções dos Caminhos de ferro do Estado

Designação	Vencimentos		Número	
	Categoria	Exercicio	Sul e Sueste	Minho e Douro
Chefes de serviço de secretaria, contabilidade, fiscalização e estatística, tráfego e movimento.	Regulados por decreto de 4 de janeiro de 1906		5	5
Chefe do serviço de saúde	35\$000	15\$000	1	1
Sub-chefe do serviço de saúde	32\$000	8\$000	1	1
Sub-chefe do serviço de movimento	45\$000	15\$000	1	1
Medico chefe da secção principal	28\$000	7\$000	1	1
Chefes de secção de contabilidade, fiscalização e estatística, tráfego e expediente do movimento, armazens geraes, tração e oficinas	35\$000	15\$000	8	9
Inspectores de fiscalização e tráfego	35\$000	15\$000	4	2
Inspectores de movimento e tráfego	35\$000	15\$000	4	3
Inspectores de telegraphos	35\$000	15\$000	1	1
Sub-inspectores de fiscalização e tráfego	35\$000	7\$000	-	1
Sub-inspectores de movimento e tráfego	35\$000	7\$000	4	2
Comprador-despachante	25\$000	10\$000	1	-
Guarda-livros contratado (comum das duas direcções)	45\$000	15\$000	1	-
Escrutarios principaes	30\$000	5\$000	10	11
Escrutarios de 1.ª classe	25\$000	5\$000	20	22
Escrutarios de 2.ª classe	20\$000	5\$000	42	46
Escrutarios de 3.ª classe	15\$000	5\$000	11	12
Fabricantes de bilhetes	20\$000	5\$000	1	1
Fieis de bilhetes	20\$000	5\$000	1	1
Fiel dos armazens geraes	25\$000	5\$000	1	1
Continuo-porteiro	17\$500	5\$000	1	1
Continuos	14\$000	4\$000	3	3
Chefes de estação de 1.ª classe	28\$000	7\$000	9	9
Chefes de estação de 2.ª classe	25\$000	5\$000	15	14
Chefes de estação de 3.ª classe	21\$000	5\$000	18	7
Chefes de estação de 4.ª classe	18\$000	5\$000	35	31
Fieis de 1.ª classe	16\$000	5\$000	30	34
Fieis de 2.ª classe	14\$000	5\$000	30	34
Bilheteiros de 1.ª classe	25\$000	5\$000	1	3
Bilheteiros de 2.ª classe	20\$000	5\$000	2	3
Bilheteiros de 3.ª classe	15\$000	5\$000	4	4
Telegraphistas de 1.ª classe	14\$000	4\$000	19	9
Telegraphistas de 2.ª classe	12\$000	4\$000	19	9
Factores de 1.ª classe	12\$000	4\$000	60	56
Factores de 2.ª classe	11\$000	4\$000	60	56
Factores de 3.ª classe	9\$000	3\$000	37	33
Conductores de comboios de 1.ª classe	19\$000	5\$000	15	18
Conductores de comboios de 2.ª classe	15\$000	5\$000	15	18
Fiscal de revisores de bilhetes	32\$000	8\$000	-	1
Revisores de bilhetes de 1.ª classe	15\$000	5\$000	10	13
Revisores de bilhetes de 2.ª classe	14\$000	4\$000	10	13
Chefes de machinistas	35\$000	15\$000	1	1
Chefes de officinas	35\$000	15\$000	1	1

Abonos por deslocações

Chefes de serviços administrativos—1\$300 réis por dia.
 Chefe do movimento—1\$500 réis por dia, até dez dias por mez.
 Sub-chefe do movimento—1\$200 réis por dia, até dez dias por mez.
 Inspectores de fiscalização—1\$000 réis por dia, até dez dias por mez.
 Inspectores e sub-inspectores do movimento e inspectores dos telegraphos—5 réis por kilometro, até 10\$000 réis por mez.

Empregados do movimento fazendo temporariamente serviço—até 30 dias fora da residencia habitual, 200 réis por dia.

Empregados da fiscalização, em serviço de balanços—13000 réis por dia.

Revisores de bilhetes e conductores de comboios—2 réis por kilometro.

Chefes de machinistas e de officinas—a participação nos abonos a machinistas por percursos, horas de serviço e economias que fôr fixada em instruções especiaes.

Os vencimentos e ajudas de custo dos thesoureiros e pagadores serão regulados pelo decreto de 24 de outubro de 1901.

Aos chefes das estações de superior importancia serão abonadas gratificações não superiores a 60\$000 réis annuaes, devidamente incluidas no orçamento.

Ao thesoureiro de cada direcção será abonada, para falhas, a quantia fixada no orçamento.

Paço, em 31 de dezembro de 1906.—José Malheiro Reymão.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Bilhetes de ida e volta no Sut e Sueste.—Foi autorizado e seu estabelecimento entre as estações de Beja e Loulé.

Tarifa P. n.º 11 p. v. do Sut e Sueste.—Tornou-se extensiva esta tarifa ás estações entre Fuzeta e Villa Real e de Estremoz a Villa Viçosa.

À propósito do Cincocentenario

Synopse dos directores do Caminho de ferro do Leste e Norte

IV

(Continuação)

El-Rei D. Pedro dando o braço ao duque da Terceira caminhava vagarosamente pela linha seguido por todos os que tinham tomado parte na excursão e parando só na estação da Povoa.

Ali o marquez de Ficalho chamando o antigo agente e dizendo-lhe que El-Rei ia dar ordem para que as carruagens do Paço viesssem ali buscá-lo, pediu-lhe que salvasse a administração de tal vergonha e fizesse avançar a machina de Sacavem.

O duque de Loulé, sabedor do ocorrido, poz á disposição do sr. Queriol um magro cavallo branco da leziria, montado o qual e levado a toda a brida até Sacavem, ainda chegou a tempo de tomar logar na locomotiva e seguir para Alverca.

Ao fim da rampa além de Sacavem, encontrando El-Rei D. Fernando perfeitamente fresco, acompanhado por Gromicho Couceiro completamente extenuado, parando a locomotiva, foi Sua Majestade instado para tomar logar no tender ao que insistentemente se recusou seguindo a pé até Lisboa.

Chegada a locomotiva a Povoa teve o sr. Queriol uma verdadeira ovação, e El-Rei apertando-lhe a mão, prophetizou-lhe um bom futuro no serviço ferroviario.

O regresso a Lisboa effectuou-se já noite, estando em sobressalto todos os que ignoravam o sucedido e anciavam pela chegada de Sua Majestade.

El-Rei D. Fernando chegou pouco depois, fazendo o caminho sempre a pé. El-Rei D. Pedro nunca mais tornou efectiva a sua inspecção habitual.

Verificou-se posteriormente ser origem do sinistro, a impericia do machinista Pilkington, por falta de alimentação da caldeira, occasionando rebentarem cincuenta e tantos tubos, o que, por felicidade e por um acaso providencial, não foi mais além produzindo a grande fatalidade do exterminio do chefe do estado, seus herdeiros e respeitabilissimos caracteres que representavam feitos

historicos notaveis, acompanhados pelos mais principaes membros de administração ferroviaria e funcionários do governo incumbidos da fiscalização do serviço apenas em inicio no paiz, e isso mais provou que em todos, apezar de boa vontade, faltava a indispensavel experienca e tirocinio praticos.

Tendo fallecido em França o sogro do engenheiro Albaret quando este exercia o cargo de chefe dos serviços de material e tracção da Empresa Salamanca, teve este distinto funcionario que recoller com sua familia para tomar conta de seguimento da direcção e administração dos importantes estabelecimentos metallurgicos de Beauvoir que eram propriedade de familia.

A sua partida de Lisboa deixou já em via de conclusão o edificio das officinas e installada, a machina a vapor, motor das machinas,—ferramentas que permittiam suprir as exigencias cada vez mais avultadas do serviço da construcção em febril actividade nas linhas de Leste e Norte sem desattender ao serviço da exploração.

O engenheiro que dirige os serviços de material e tracção é, como todos sabem, o chefe do serviço de saude que sob a competencia technica tem uma das mais importantes especialidades do funcionamento ferroviario.

A sciencia da engenharia mechanica trazendo a miudo a pratica de novos elementos de absoluta necessidade de applicação obrigam o funcionario a quem incumbe superintender na direcção d'este serviço a continuos estudos de theory e a possuirem a experienca da sua applicação adaptando e habilitando o pessoal operario no desempenho de sua missão.

Na epoca em que se iniciou o serviço ferroviario em Portugal ainda não estavam em vigor, mesmo nos principaes caminhos de ferro europeus, muitos dos detalhes que hoje parecem indispensaveis e que então eram ainda desconhecidos.

A Empresa Salamanca no proposito de adquirir para superintender no serviço que ia ser abandonado pelo engenheiro Albaret nomeou para substituir este laureado discípulo da Escola Polytechnica de Paris, outro não menos valioso discípulo da mesma escola e que por indicação do eminent professor Seauvage, e como um dos seus alumnos predilectos Alfred Ghebard, que tendo recolhido da Russia onde a asperesa do clima punha em risco a saude de suas mãe e irmã que sempre o acompanhavam, aceitou gostoso a sua situação em Lisboa pelo beneficio resultado que da amenidade do clima devia produzir á familia estremecida.

Alfred Ghebard tendo já encontrado os meios que o seu antecessor creara para bem poder estabelecer um serviço regular de material e tracção, fez-se acompanhar de um numeroso pessoal habilitado pela pratica para, sob sua direcção, amestrarem o pessoal operario portuguez que, apesar de já bem posto a caminho, ainda não possuia cabal conhecimento de execução nos diversos ramos em que este difficil serviço se subdivide.

A testa do seu pessoal subordinado, trouxe Alfred Ghebard, para Lisboa como mestre geral das officinas, o tão sympathico como competente chefe de operarios, Henri Brasseur, que pela sua muita experienca e urbanidade no trato se tornou, desde logo, querido e respetado dos operarios portuguezes.

Alfred Ghebard era o verdadeiro typo de elegante parisense. Alto, de cabello e barba castanho claro, figura insinuante, de educação esmerada, a sua convivencia atraiu desde logo as sympathias da primeira sociedade lisbonense. Possuindo vastos conhecimentos profissionaes, foi decerto ao seu sistema que o serviço de material e tracção em Portugal deve o desenvolvimento do seu regular funcionamento.

Aquelle elegante gentleman em occasião de se effectuar comboios reaes ou mesmo de serviço de inspecção á linha envergava sobre o traje de cerimonia, casaca e gravata branca, uma ampla blusa de brim, apertada ao pescoço e aos punhos, substituindo o chapeu alto por um bonet de operario e as luvas gris perle por outras de camurça cinzenta. Nunca deixava de empunhar o regulador da locomotiva e dar o exemplo aos seus subordinados na maneira de conduzir um comboio com o maximo rigor de exactidão no cumprimento do itinerario.

(Continua)...

NOTAS DE VIAGEM

IX

Clermont.—Montferrant.—Royat.—Os Syndicatos de Iniciativa

Clermont-Ferrant—ou melhor, Clermont, porque a eufonia franceza, tendo que reunir duas cidades cujos nomes acabavam numa e principiavam noutra pela mesma sílaba, suprimiu uma d'estas reduzindo Monferrant a simples Ferrant — é um dos centros de excursionismo, em França, mais conhecido dos portuguezes que viajam, ou que tomam aguas.

Porque é caminho de Bordeus, e portanto de Portugal, para essa grande cidade, estação de banhos, de aguas, de applicações terapeuticas e de diversões, tão conhecida de todo mundo: Vichy.

De Clermont, dissémos que é uma cidade aprazivel em que se empregam bem dois dias, mas ha que notar que os seus arredores exigem outros dois; e não é muito.

A posição da cidade, disse Chateaubriant, é uma das mais bellas do mundo. Imagine-se um semi-círculo de montanhas, ao centro das quaes, sobre um montículo está Clermont, aos pés da qual corre a Limagne estendendo-se por um valle de cincuenta kilometros de comprimento por oito de largura.

A esta posição geologica deve, por certo, Clermont a sua posição social de capital do Auvergne, governando como rainha no seu throno, em frente do qual, como condestavel, se eleva o Dôme, esse elegante monte de 1.465 metros, cuja posição desafogada de todos os lados o torna notável entre os notaveis.

Outra particularidade de Clermont é a construeção das suas casas, em pedra preta, de antiga lava vulcanica, da qual é feito o seu bello monumento historico, a cathedral (do alto de cuja torre se gosa um maravilhoso panorama) a celebre basilica da Senhora do Porto a obra mais finamente pura da escola romana, e tudo quanto de antigo ha de notável na cidade.

Contrastando com esse aspecto sombrio, a praça de Jaude, que forma o centro do movimento, é alegre, clara, com os seus monumentos muito artisticos, de pedra branca, o seu theatro, os tapetes de relva e a animação da vida nos cafés que a rodeiam.

Além d'este passeio temos o bello parque, de cinco hectares, bem tratado e espaçoso, graças ao legado de nove contos do seu antigo director Lecoeq.

Outra curiosidade a ver é a fonte petrificadora; uma nascente d'água, a 18°, por tal forma carregada de calcareo que em tudo sobre que passa deixa uma camada petrificada que dia a dia aumenta a ponto de ter, por si propria, construído uma ponte. O proprietario do estabelecimento construiu diversas canalizações que levam a agua ao alto de umas escadarias nos degraus das quaes estão depositos objectos de todas as classes, em cartão, barro ou verga; a agua passando sobre elles em breve os cobre de uma camada branca, deixando-os como feitos de jaspe.

Por este sistema teem sido preparadas grandes figuras representando personagens historicos, e até um boi empalhado faz a admiração dos visitantes.

Vista a cidade no primeiro dia consagremos o segundo à visita da sua irmã siameza, Montferrant, a 3 kilometros de distancia, onde se vai no tremvia electrico em 10 minutos por 20 centimos.

Entre parenteses diremos que estes tremvias são primitivos, de carroto sobre o fio aereo e *trolley* flexivel, como os antigos de Bordeus, de Vevey e outros.

A particularidade d'esta pequena cidade são as suas casas antigas, dos séculos XII a XVII, algumas das quaes bastante interessantes.

Nesta visita deixamo-nos guiar por qualquer dos rapazitos que nos veem atacar logo à descida do carro.

Não são exigentes, os pequenos, contentando-se com o que lhes dão, e elles só por si são já uma curiosidade local, em vista da rapidez com que falam, ou melhor

com que cantam as mais phantasticas descrições dos edifícios.

E escusa o visitante de lhes dizer que falem menos apressadamente, ou de lhes fazer perguntas, ou diligenciar que nos expliquem qualquer cousa por outras palavras; são imutaveis como um phonograph.

Se dez vezes se disser que não lhes percebemos a cantilena, dez vezes elles a repetirão no mesmo tom, com as mesmas palavras e igual rapidez.

A visita acaba regularmente pela habitação de uma velha antiquaria, que nos mostra preciosidades de bric-a-brac algo curiosas e algo ridiculas, como a camisa de sua bisavó, a crinoline de sua avó e outras semelhantes.

O terceiro dia devemos consagrá-lo a Royat, uma elegante estação d'aguas mineraes a pouco mais de 2 kilometros de Clermont.

Ahi temos bem em que empregar o tempo: antes do almoço visitando o estabelecimento thermal, á hora em que elle é frequentado pelos numerosos doentes que ali vão receber as variadissimas applicações em que as aguas são ministradas.

Entre estas, é singular neste estabelecimento a do suadouro, amphitheatre em que os doentes tomam lugar envoltos em mantas de lã, e supportam uma temperatura asfixiante.

Depois do almoço, que pôde tomar-se em qualquer dos luxuosos hoteis que abundam em Royat, estabelecimentos que abordam pelo principesco e se elevam em maravilhosas posições na encosta, ha o concerto no parque. Terminado elle uma visita á Gruta do Cão é interessante e indispensavel.

Esta gruta, formada pela queda de varios blocos arremessados, ha séculos, pelo vulcão de Gravenoire, assinala-se pela sua configuração geologica e por um phenomeno natural interessantissimo. O acido carbonico sae continuamente do solo depositando-se numa camada espessa quasi á altura d'un homem, e constituindo assim uma sala natural d'aspiração que muitos doentes utilizam como remedio para a tosse.

Todavia poucos segundos se consegue permanecer assentado no banco que o proprietario da gruta lá tem a tentar os curiosos.

Uma luz apaga-se mal a fazemos tocar a camada gaseosa; uma bola de sabão sobrenada á superficie sem já mais mergulhar na atmosphera impregnada.

Pela noute, e depois do passeio ordinario do *après dinner*, funcionam os theatros, ha o concerto no parque, os jogos no casino e kursal, e por vezes festas nocturnas, para entreter.

E sobretudo ha uma atmosphera limpida, um clima secco que constitue a saude dos achacados e o encanto dos sãos, tornando Royat uma deliciosa estancia de verão.

O quarto dia deve destinarse a uma das mais bellas excursões que pôdem fazer-se, a do *Puy du Dôme*.

Os viajantes abastados, ou familias de 4 ou 5 pessoas, tomam, para elles um trem de cocheira, que custa 25 francos; os isolados ou mais economicos tomam lugar nos carros alpinos que todas as manhãs ás 9 horas partem da porta do escritorio do Syndicato de Iniciativa do Auvergne.

Não confundir com outros carros, de empresa diferente, que partem do outro lado da praça e cujo serviço, ao que presenciamos, é muito inferior.

No mesmo escritorio, d'onde o excursionista traz uma agradavel impressão, pela amabilidade com que é recebido, se pôdem tomar bilhetes para o almoço do restaurante do Col de Ceissat, que custa 3 francos.

As poucas linhas que poderemos ainda consagraro a este artigo, que já vai longo, não nos permitem a descrição d'esta excursão, uma das mais encantadoras da viagem; consagrá-las-hemos a notar os excellentes serviços que estão prestando, aos viajantes e á França, os syndicatos d'iniciativa, instituições similares ás que de ha muito existem na Suissa sob o titulo de Sociedades de Desenvolvimento.

Nos escritorios d'estas associações encontra o excursionista todos os esclarecimentos, todos os guias, todas as facilidades; bilhetes combinados para qualquer excursão.

são, bilhetes de hoteis e comidas em restaurantes, serviços de trens de passeio e de carros de carreira para excursões — e tudo isto fornecido com o maior agrado, como convém a quem quer atrair e manter uma corrente de visitantes.

Para este fim, tão útil ao paiz, se tem fundado d'estes centros por toda a parte; na côte d'Azur como nos altos Pyreneos; no Auvergne como na Saboia; no Delphinado como na Provença; no Monte Branco como na Arge- lria.

Quando se resolverão os nossos centros d'atração, que tanto precisam de tratar dos seus próprios interesses, a fundar semelhantes instituições, o que hoje se lhes torna facil visto ser para isso bastante agremiar os socios da «Propaganda» e estabelecer as delegações?

A nossa indolencia tem sido a causa dos nossos ma- les...

PARTÉ FINANCIERA

Boletim Commercial e Financeiro

A despeito de todas as previsões pessimistas é certo que o anno de 1906 terminou sem que haja a registar perturbações violentas, afora as catastrophes de Courrières, da Formosa, de S. Francisco, e do Chili e a erupção do Vesuvio.

O que ha sobretudo a salientar no balanço do anno ha pouco findo, é, á parte a tensão de relações entre alguns paizes, o desenvolvimento do espirito pacifista nas resoluções internacionaes.

O extraordinario incremento do commercio e industria provocou uma alta consideravel principalmente nos metaes. Se é inne- gável que a especulação contribuiu em parte para esse resultado não é menos certo que as necessidades industriaes foram a causa principal d'essa alta.

De resto, esse grande movimento industrial manifestou-se genericamente e d'uma forma mais ou menos intensiva em todos os povos civilizados, sendo verdadeiramente collo-sal nos Estados Unidos e muito importante na Alemanha.

Como consequencia houve uma certa perturbação na situação monetaria, especialmente em Nova-York. O Banco de Inglaterra teve, por diversas vezes, de elevar a taxa do seu desconto. Essa situação ter-se-hia aggravado sem o auxilio eficaz do Banco de França.

A repercussão d'este movimento de negocios fez-se sentir nas cotações dos diversos títulos, aproveitando com elle os valores de rendimento variavel e soffrendo um certo abandono das economias particulares os de rendimento fixo.

A título de curiosidade publicamos a seguir uma tabella comparativa das cotações de alguns dos principaes fundos de Estados no fin dos ultimos tres annos:

	1904	1905	1906
Consolidado inglez	88,60	89,30	87,25
3 % frances	97,70	99,15	95,20
5 % italiano	105,40	106,50	103,40
4 % espanhol	90,75	92,90	95,30
3 % portuguez	63,50	69,30	71,25
4 % austriaco	101,40	99,25	98,70
4 % hungaro	102	97,75	97,80
4 % russo 1889	89,30	83	76
3 % " 1891	74	73	64,75
5 % argentino 1886	529	522	524,75
4 % turco	88,20	91,50	94,25
4 % brasileiro 1899	83,25	87,50	85

Do exame d'esta tabella resulta que o fundo externo portuguez não sofreu a depressão que se nota na maior parte dos fundos dos principaes Estados, devido ás razões acima enumeradas. Attribue-se a melhoria de cotação do nosso fundo externo principalmente ao novo contrato dos Tabacos. Por outro lado o importante jornal financeiro — *Moniteur des Intérêts Matériels* — falla vagamente da conversão das obrigações dos Tabacos, acrescentando que o assunto não é de tão facil solução como a principio parecera. Confirmam-se assim os boatos que por ahí correm de que a questão dos Tabacos não ficou definitivamente liquidada e breve voltará à tela da discussão. Como, porém, a imprensa vai ser amordaçada não perigarão d'esta vez os interesses d'aquelles que á viva força querem presentear o nosso paiz com um bom negocio.

Pelo que respeita ao consolidado inglez apesar da sua depreciação é ainda um dos melhores fundos de Estado. Além do progressivo desenvolvimento do comércio britânico tem-se ainda como factor favorável, o advento ao poder do partido liberal.

O exterior hispanol beneficiou da nova e importante melhoria cambial, que não foi inferior a 20 %.

E' indubitable que a situação económica da Espanha melhorou consideravelmente e o papel que ella representou na conferencia de Algeciras foi na verdade importante.

A entravar porém os progressos do paiz vizinho ha a crise religiosa que ainda ha pouco provoco successivas crises ministeriales.

Na Italia houve a conversão da renda que teve um excelente exito e assegura ao Estado um lucro annual de 30 milhões. Além d'isso a situação do paiz é boa e em nada sofreu com o resgate dos caminhos de ferro.

A renda francesa, tambem depreciada na sua cotação em relação ao anno anterior, resistiu, ainda assim, heroicamente à campanha, mas politica que financeira, do 1º de maio, e ainda à repercução da tensão monetaria e a outros incidentes de importância secundaria.

Os fundos austriacos e hungaros que se haviam resentido em virtude da tensão de relações entre as duas nacionalidades quasi se refizeram da depreciação sofrida, visto ter-se modificado em sentido favorável a excitação dos animos.

Foram os fundos russos os que mais sofreram. Os attentados políticos foram numerosos e ainda não cessaram.

Durante umas pequenas treguas, em abril, pôde proceder-se ao empréstimo russo, contando-se com as importantes reformas que deviam ser votadas pela Duma. A dissolução d'esta, os motins militares na Finlandia, em julho, a divulgação do relatorio confidencial de Kokovtsoff deram em resultado o abandono das operações sobre estes fundos.

Com tudo as medidas mais liberaes do novo ministerio teem restaurado pouco a pouco a tranquilidade na maior parte do imperio.

Tem-se exagerado muito uma pretendida divergência recente entre a Russia e o Japão por causa de varias questões, entre elles a da pesca no Extremo-Oriente. Segundo todas as probabilidades as duas partes chegarão a acordo amigavel.

A Turquia, segundo os relatórios da comissão da Dívida Pública gosa actualmente de melhor situação econômica.

Nos Balkans a guerra dos porcos parece não ter fim. Com tudo parece estar para breve o reatamento de relações comerciaes entre a Austria Hungria e a Servia. Esta projecta um novo empréstimo.

Na Roumania as finanças e o comércio estão prosperos.

A Bulgária não reatou ainda as suas relações com a Grecia.

A Republica Argentina beneficia de ha muito de uma grande prosperidade que mais irá augmentando com o desenvolvimento da sua rede de estradas, caminhos de ferro e portos. Os fundos argentinos ficaram no fim do anno bastante firmes.

O Brazil acaba de adoptar o projecto de valorização do café que parece ser bastante perigoso e anti-económico. A criação da caixa de conversão e a fixação do cambio em 15 pence por 4\$000 réis deram logar a appreensões e a criticas que a muitos parecem exageradas. Em todo o caso é demasiado cédo para se fazer a apreciação definitiva do novo estado de cousas na Republica Sul-Americana.

Os fundos dos Estados secundarios conservavam em 31 de dezembro ultimo, approximadamente, as mesmas cotações que registraram no fim do anno de 1905.

Segundo o uso dos annos anteriores, publicamos hoje, no logar competente, o mappa comparativo das cotações dos principaes títulos portuguezes no anno de 1906, com a indicação da cotação maxima e minima em relação não só a cada mez mas tambem ao anno todo.

Pelo exame d'esse mappa verifica-se que não houve oscilações de excepcional importancia para a maioria dos títulos, principalmente tendo em vista que a diferença de cotações provém em muitos casos de ellas incluirem ou não, segundo as épocas, os juros ou dividendos a pagar ou já pagos.

Contra o que geralmente se esperava, a primeira quinzena do novo anno decorreu bastante desanimada para o nosso mercado bolsista.

Foi resumido o movimento de operações a dinheiro e quasi nulo pelo que respeita a operações a prazo.

Os cambios manteem-se frouxos, como se vê da nota que abaixo publicamos e em que vão mencionadas as ultimas cotações do dia de hoje.

O cambio do Rio sobre Londres ficou a 15 1/2.

As lbras compraram-se a 4\$560 e venderam-se a 4\$590 réis.

	EM 31 DE DEZEMBRO		EM 15 DE JANEIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	52 1/2	52 3/8	52 7/16	52 5/16
" 90 d/v.....	53 5/16	—	53 1/8	—
Paris cheque.....	542	545	544	546
Berlim	222 1/2	223 1/2	223	224
Amsterdam cheque.....	377	379	377	379
Madrid cheque.....	830	840	840	845

A. C.

Maior e menor cotação mensal e annual, em 1906, de fundos portuguezes

Bolsas	Títulos	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho		
		Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	
Lisboa..	Inscrições de assentamento.....	43,50	42,45	43,47	42,83	44,05	43	44,21	43,90	44,50	43,60	44,20	42,75	
	» de coupon	43,20	42,35	43,40	42,75	43,90	42,95	44,15	43,05	44,05	42,65	43,80	42,65	
Obrigações 4 %, 1888.....	20,500	20,100	20,600	20,500	20,750	20,550	20,850	20,800	21,000	20,800	20,600	20,400		
» 4 %, 1890, assentam..	54,000	54,000	53,00	53,000	54,000	54,000	-	-	53,500	53,000	-	52,500	52,500	
» 4 %, 1890, coupon.....	54,500	53,000	54,000	54,000	54,000	53,700	53,500	53,000	-	-	52,200	62,200	61,100	
» 4 1/2 %, assentamento.	63,000	62,000	63,300	62,300	63,000	63,000	-	-	63,200	63,000	62,200	61,200		
» 4 1/2 %, coupon int....	62,000	60,000	62,500	62,000	63,000	62,400	62,500	61,300	61,300	60,800	61,200	61,200		
» 4 1/2 %, ext., 1.ª série.	65,400	64,800	65,40	65,200	66,30	65,200	66,600	66,200	67,800	66,200	67,100	66,800		
» 3 %, 1905.....	9,400	9,300	9,350	9,350	9,550	9,40	9,550	9,450	9,200	9,150	9,300	9,150		
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	97,000	97,000	-	-		
Ações Banco de Portugal..	182,000	179,200	180,000	179,500	180,000	173,500	175,150	175,000	175,650	175,400	177,000	176,000		
» » Commercial.....	135,000	134,500	134,000	130,00	131,000	130,500	130,500	130,500	131,500	131,000	132,500	131,500		
» » Nac. Ultramarino...	102,500	100,000	97,000	93,000	95,500	89,000	98,500	94,000	98,600	96,800	98,550	97,000		
» » Lisboa & Açores...	120,000	119,000	119,500	115,500	116,000	115,500	115,500	115,000	115,600	115,000	115,300	115,000		
» Tabacos coupon.....	107,500	102,400	105,306	102,500	107,800	103,000	104,600	102,60	102,300	97,500	105,500	103,400		
» Companhia Phosphoros...	68,50	67,50	67,700	66,500	69,000	66,200	68,500	67,500	68,600	65,200	66,000	65,500		
» » Real.....	67,500	67,000	67,500	66,500	67,000	66,60	68,000	67,10	67,200	66,000	69,200	66,200		
» » Nacional.....	11,700	11,350	11,400	10,550	10,750	10,500	11,050	10,900	11,100	10,30	11,900	10,000		
Obrigações prediaes 6 %.....	93,500	91,700	94,150	93,000	93,150	91,500	92,700	91,500	92,400	91,700	94,400	93,000		
» » 5 %.....	87,150	86,700	87,200	86,900	87,50	87,200	87,800	87,300	87,800	87,200	89,900	87,300		
» C.º Beira Alta.....	34,850	34,500	33,900	33,300	34,500	33,300	36,000	34,850	36,900	35,400	37,750	36,900		
» » Real 3 % (1.º gr.)..	71,000	70,100	71,400	70,700	75,000	70,700	72,500	72,500	71,000	70,800	70,500	70,500		
» » » 3 % (2.º gr.)..	57,750	56,200	57,000	56,500	57,200	56,000	57,800	57,00	58,000	57,000	59,000	58,000		
» » Nacional (1.ª série).	71,000	70,500	72,500	71,500	72,500	70,600	73,500	71,600	73,800	73,000	74,200	71,500		
» » Através d'Africa..	88,000	87,000	87,600	87,40	88,800	87,300	89,600	89,100	89,800	89,100	89,900	87,300		
Paris...	3 % portuguez, 1.ª série.....	70,20	68,05	69,35	68,05	71,30	69,12	71	69,90	71,40	70,15	71,80	71,5	
Ações Companhia Real.....	368	358	360	356	363	356	365	360	358	355	380	354		
» Madrid-Cáceres	37,50	35,50	42	38	47	39,25	46	42	69	42,25	51	46		
» Madrid-Zaragoza	317	301	355	321	379	368	378	364	419	370	403,50	382		
» Andaluzes	200	171	218	199	234	203	239	224	254	223,50	231	210		
Obrigações Comp. Real (1.º grau)..	385	373	385	379	389	380,50	394	380	386	380	386,50	385		
» » (2.º grau)	305	302	304	301	307	300	312	303	310	305	318	310,5		
» » Beira Alta.....	185	181	184	179	189	176	190,50	186,25	195,50	187,50	207	195		
» Madrid-Cáceres	128	124	140	128	144	131	145	138,50	166	136	154	146,25		
Londres.	3 % portuguez	69,75	68,75	69,12	69	70,50	69	71	70,25	71,37	70,50	72	71,62	
Amsterd	Obrigações Através d'Africa.....	93,68	93,06	93,68	92,93	94,25	93,50	95,50	94,62	94,87	93,75	94,87	93,62	

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	JANEIRO													
	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	-	-
Lisboa : Inscrições de assent.	42,20	42,20	42,40	42,65	42,80	43,35	43,30	43,30	43	43	43	42,90	-	-
» coupon ..	42	42,05	42,20	42,40	42,90	43	43	42,85	-	42,70	42,65	42,55	-	-
Obrig. 4 % 1888.....	20.300	-	20.400	20.450	20.550	20.550	20.550	20.600	-	-	-	-	-	-
» 4 % 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 % 1890 coupon ..	-	53.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 % assent	-	60.700	-	-	-	61.000	61.700	-	-	61.800	62.000	-	-	-
» 4 1/2 % coupon int ..	60.600	60.500	69.700	60.800	-	61.100	61.100	61.200	61.100	61.100	61.200	61.200	-	-
» externo 1.ª série....	-	64.300	64.700	64.700	64.500	-	64.600	64.400	-	64.300	64.300	-	-	-
» 3 % 1903.....	-	-	-	9.100	-	-	9.200	-	9.250	9.250	9.300	9.300	-	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	-	180.000	-	-	-	180.000	180.000	180.100	180.100	180.100	180.100	180.000	-	-
» » Commercial	-	-	-	136.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » Nac. Ultramarino	-	94.700	94.700	95.000	95.500	-	95.500	95.500	-	95.900	96.000	95.900	-	-
» » Lisboa & Açores	-	-	-	-	-	-	-	-	115.000	-	115.000	-	-	-
» Tabacos coupon	104.500	104.500	104.800	105.000	105.000	-	105.000	105.000	-	-	-	104.700	-	-
» Comp. Phosphoros..	-	67.000	-	-	-	67.800	-	-	-	69.000	68.800	68.000	-	-
» » Real	-	82.000	82.200	-	82.300	82.200	-	-	82.200	82.200	82.200	-	-	-
» » Nacional	-	-	12.500	12.500	12.550	12.600	12.650	-	12.650	12.650	12.600	12.600	-	-
Obrig. prediaes 6 %	93.000	90.500	-	-	-	91.150	91.150	91.000	91.150	91.000	-	-	-	-
» » 5 %	86.250	86.000	86.150	86.000	86.100	86.000	86.400	86.450	86.450	86.450	86.450	86.000	-	-
» C.º Beira Alta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38.600	-	-
» » Real 3 % 1.º grau	-	-	68.100	-	-	68.000	-	-	-	-	-	-	-	-
» » 3 % 2.º »	-	-	-	-	59.400	59.400	59.000	59.300	59.200	59.200	59.050	59.000	-	-
» » Nacional 1.ª série.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	72.500	-	-
» » Atravez d'Africa..	85.500	85.500	86.000	86.500	86.500	86.100	86.200	-	-	86.100	86.100	86.000	-	-
Paris : 3 % portuguez 1.ª série	71	71,25	71,80	71,80	70,35	70	69,90	69,80	70	70,05	70	-	-	-
Acções Comp. Real	-	-	455	-	-	-	-	451	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres....	66	-	68,25	69,50	68,50	67	67,50	-	-	66	67	-	-	-
» Madrid-Zaragoza....	440	445	447	448	447	448,50	447	446	448	-	-	-	-	-
» Andaluzes	255	256	257	-	258,50	258	2.350	-	257	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	380	384,50	389,50	382	-	-	376	372	375	372	372	-	-	-
» » 2.º »	326	-	325	324,25	-	324,50	324	325	325	324	324	-	-	-
» » Beira Alta ...	216	216	216	-	214	215	-	215	24	-	-	-	-	-
» » Madrid-Caceres....	190,50	194,50	200	201	197	188,50	196	-	199	198	197	-	-	-
Londres : 3 % portuguez.....	69,75	69,75	69,75	70	70	70	70,25	70	70	70	70	-	-	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	94	-	-	94	-	94,12	93,62	-	-	-	94,25	-	-	-

e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Durante o anno	
Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
43,61	43	43,90	42,65	43,10	42,70	43,10	42,70	43,95	42,30	43,30	42,15	Maior.....	44,50
43,61	43,10	43,80	42,30	42,40	42,25	43,50	42,25	43,25	41,80	43,10	41,92	Abril.....	44,15
20 600	20 450	20 700	20 550	20 950	20 800	21 000	20 900	21 150	20 800	20 700	20 250	Novembro..	21,15
52 000	52 0 0	54 000	52 0 0	53 900	53 000	53 500	53 000	-	-	53 500	53 500	Janeiro....	54 000
53,000	52,200	53,500	53,000	53,600	53,500	53,500	52,000	53,800	53,500	53 500	53 000	Fevereiro..	54,50
62,500	62,000	62,300	60,800	62,000	62,000	61,500	60,500	62,000	61,200	61,800	60,700	Março.....	63,300
61,200	61,000	61,500	61,200	62,400	62,000	62,000	60,500	61,900	60,000	60,500	60,400	Maio.....	63,000
65,800	65,200	65,3 0	64 000	64,500	64,100	64,800	64,200	65,500	64,400	65 600	64,100	Agosto....	64,000
9 500	9,300	9,450	9,400	9,450	9,400	9,450	9,000	9,200	9,000	9,050	9,000	Outubro....	9,000
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Maio.....	97,00
179,000	175,700	177,300	177,000	177,000	176,650	175,500	175,500	175,000	177,600	175,100	175,100	Janeiro....	182,000
132,500	130,500	133,500	133,500	134,000	134,000	136,500	135,000	136,500	136,000	136,000	136,000	Outubro....	136,500
97,000	94,400	98,000	94,600	98,800	98,000	98,000	95,000	95,000	94,000	95,000	93,400	Janeiro....	102,500
115,000	112,500	113,300	113,000	113,000	112,850	112,500	113,100	112,700	113,400	113,200	"	120,000	112,500
107,000	104,400	107,000	100,0 0	102,500	101,000	106,300	102,000	105,2 0	103,800	105,200	104,400	Março.....	107,800
67,300	66,500	68,200	67,400	68,500	67,600	68,200	66,500	67,200	66,500	67,000	66,800	"	69,000
71,300	68,500	76,300	69,500	80,600	77,800	85,000	81,500	82,500	82,000	82,000	81,600	Outubro....	85,000
11,700	10,800	12,000	11,400	12,500	12,000	12,650	12,450	12,600	12,400	12,450	12,000	"	12,650
92,250	91,600	91,650	91,200	92,000	91,400	92,150	91,500	93,000	91,850	93,000	92,900	Junho.....	94,400
87,650	86,800	87,100	86,500	86,800	86,600	87,550	86,700	88,100	86,700	88,350	86,300	"	89,900
37,200	37,000	38,000	36,75	38,600	38,250	39,900	38,800	39,200	38,600	38,700	38,400	Outubro....	39,900
69,800	69,300	69,100	69,000	69,000	68,200	-	-	71,200	71,200	70,000	69,000	Março.....	75,000
58,700	57,100	57,800	57,100	59,95	58,700	60,000	59,400	59,700	59,200	59,450	58,900	Outubro....	60,000
74,500	74,5 0	75,000	70,500	74,500	70,800	72,400	70,800	72,500	72,000	72,500	71,800	Agosto....	75,000
87,500	86,800	87,30	86,500	86,500	86,200	87,00	86,300	87,500	86,700	87,800	87,200	Junho....	89,900
71,70	69,15	70,95	70	71	70,25	70,50	69,75	71,35	70,10	72,25	70,90	Dezembro..	72,25
385	370	401	383	448	435	470	450	455	446	450	440	Outubro....	470
54	47	53 50	46	57	51	64	54	69	62	64,50	61,50	Maio.....	69
395	580	416	398	428	413	435	415	434	417	425	415	Outubro....	435
217,75	210	239	219	252	233	251	237	250	231,50	247	240	Maio.....	254
388	376	380	378	383	380	381	362	384,25	375	392	379	Apr 1.....	394
317	307,50	322	310	332	322	338	327,50	328	323	327	324	Outubro....	338
202	199	210	202	216	203	222	212	218	210	212,50	210,50	"	222
150	142,25	151	149	160	153	179	156,50	207,50	182	195	188,25	Novembro..	207,50
70,50	70,25	71,25	70,25	71,12	70,37	70,62	69,87	70,85	70,25	7,25	71	Junho....	72
94,87	94,31	94	92	94,62	94	94,18	93	93,43	93,12	93,50	93,12	Agosto....	95,50
													92

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhas	Período de exploração	1906-1907		1905-1906		Totais desde 1 de janeiro			Diferença a favor de		
		Kil.	Total	Kilom.	Total	Kilom.	1906	1907	1905-1906	1906-1907	1905-906
COMPANHIA REAL	de 8 17 a 23 Dez	1073	106,618.000	99,364.1073	96,154.000	89,425	5,632.358.000	5,431.481.000	200,877.000	-	-
Réde Geral	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Vendas Novas	17 a 23 Dez	70	2.826.000	40,371	70	1.675.000	23,928	99,432.000	95,474.000	3.958.000	-
Coimbra à Louzã	17 a 23 Dez	29	386.000	13,310	-	-	-	541.000	-	-	-
Sul e Sueste.....	21 a 31 Dez	597	43.229.835	72.411	556	31.810.918	57.213	1.392.834.809	1.272.425.339	120.409.470	-
Minho e Douro	21 a 31 Dez	372	54.949.000	147.712	343	49.846.687	145.325	1.561.122.000	1.512.657.091	48.464.909	-
Beira Alta.....	26 a 2 Dez	253	12.702.462	50.207	253	11.829.658	46.757	426.573.823	410.509.14	16.064.809	-
Nacional — Vizeu, Miranda e Bragança.	3 a 9	»	7.834.396	30.965	»	7.856.022	31.51	434.			

VIAGENS EM PORTUGAL

The Travel Bureau, importante agencia de viagens em Londres, prepara uma serie de viagens de luxo a Portugal, que, não obstante todo o conforto e comodidades que oferecem aos passageiros, são por um preço rasoavel, orçando entre 21 e 40 libras.

Os quatro itinerarios d'estas viagens são os seguintes:

a) Preço, £ 18-18 sch., para 18 dias; Liverpool a Lisboa em vapor, do Pacifico, ou Southampton a Lisboa no Royal Mail, com paragem em La Rochelle, e Leixões.

Demora até 7 dias em Lisboa, e regresso a Liverpool.

Em toda a parte o alojamento, incluido no bilhete, é nos melhores hoteis, sendo em Lisboa no Grande Hotel de Inglaterra e no Monte Estoril no Grande Hotel.

b) A mesma viagem, com vinda do Porto a Lisboa em caminho de ferro, parando em Bussaco, Coimbra e Batalha, e visitando Cintra e os Jeronymos—£ 21-10 sch.

c) Em 25 dias, preço, £ 34. Vapor a Lisboa, partindo 4 dias depois para Sevilha, Cordova, Granada, e saindo da Peninsula por Algeciras para Inglaterra.

d) Em 32 dias, por £ 40. A mesma viagem anterior até Granada, d'onde vão a Madrid, Toledo, Escorial, vindo d'ahi embarcar a Lisboa.

Os passageiros que quizerem detér-se, de sua conta, mais tempo na Peninsula podem fazê-lo, sendo os bilhetes de transporte válidos para o regresso de Lisboa durante 6 meses.

O luxuosamente impresso folheto que annuncia estas viagens, e que pessoalmente foi enviado ao nosso director, contém interessantes esclarecimentos sobre o nosso paiz, varias gravuras de diferentes pontos, e traz annexa uma elogiosa descrição de Portugal.

Agradecemos reconhecidos não só a offerta de tão precioso folheto, como, e sobretudo, o bem que o *Travel Bureau* considera a patria lusitana.

Buenos Aires-Lisboa

E' o seguinte o projecto de lei apresentado ao congresso argentino pelo ministro de relações exteriores, modificando a lei Luro sobre viagens rápidas entre os portos argentinos e os europeus;

Art. 1º—O presidente da Republica aceitará propostas privadas ás companhias que fazem viagens ao Rio da Prata assim como aquellas que concorreram á licitação realizada em cumprimento da lei 489.

Art. 2º—O subsidio maximo indicado na mesma lei applicar-se-ha para assegurar o estabelecimento de um serviço de tres ou mais vapores por mez, efectuado por uma companhia do norte da Europa e outra do Mediterraneo, na proporção que o poder executivo julgar mais conveniente.

Art. 3º—O artigo 11º da lei de que se trata subsistirá sómente no que respeita á execução dos direitos de porto e maiores impostos fiscais que oneram os vapores procedentes do ultramar.

Art. 4º—Aggrega-se o porto de Lisboa aos indicados como inicias da travessia, fixando-se esta em doze dias e dez horas, com augmento para a viagem de regresso equivalente á diferença de meridiano e seis horas para as correntes.

Art. 5º—O poder executivo marcará o prazo em que devem ser-lhe apresentadas as propostas.

Art. 6º—Os gastos que occasione a licitação sairão dos rendimentos geraes, imputados à presente lei.

Art. 7º—Ficam em vigor as disposições da mesma lei 819º que não estejam em oposição com a presente.

Comunique-se, etc.

Como se vê, o nosso porto foi muito expressamente incluído, e ahí encontramos a razão da enorme intriga que os elementos contrários ali teem levantado contra o nosso representante que tanto tem trabalhado em favor do seu paiz.

—A *España Nueva*, jornal diario de Madrid, diz constar-lhe que tres sociedades constructoras da França foram encarregadas de facultar os vapores precisos para garantir a travessia, entre Portugal e a Republica Argentina, em 12 dias.

No mesmo sentido, affirma o referido jornal ter sido estabelecido acordo entre a Companhia dos Wagons-Lits e a rede dos caminhos de ferro portugueses, a fim de duplicar o actual serviço do *Sud-Express*.

A seguir da parte d'esta notícia deve de ser antiquada, quando ainda se tratava de tornar diário o *Sud-Express*, porque hoje não se pensa em duplicar o serviço diário actual.

No entanto não faz mal que estas cousas se escrevam.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação, por classes de pauta, de Janeiro a Julho

	(Valores em mil réis)	
Importação para consumo	1906	1905
I—Animaes vivos	1.365.100	1.537.808
II—Materias primas para as artes e industrias.....	13.981.098	14.014.067
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	4.387.134	4.434.913
IV—Substancias alimenticias	10.441.445	11.273.229
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na scienzia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos	3.255.223	2.199.462
VI—Manufacturas diversas.....	2.960.636	2.893.573
Taras.....	66.379	74.453
Totaes.....	36.457.013	36.147.205
Exportação nacional e nacionalizada		
I—Animaes vivos	2.329.535	1.860.381
II—Materias primas para as artes e industrias.....	4.022.493	3.537.437
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	963.184	938.388
IV—Substancias alimenticias.....	8.797.396	8.749.812
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na scienzia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos	57.154	45.524
VI—Manufacturas diversas.....	1.171.194	1.142.267
Totaes.....	17.341.206	16.273.809

Publicações recebidas

Oração proferida na sessão solemne da abertura da Escola do Exercito, 1906-1907. por J. M. d'Oliveira Simões.—Mais uma vez o illustrado engenheiro e professor manifestou a sua erudição e vastos conhecimentos científicos na oração agora proferida por occasião da abertura dos trabalhos escolares naquelle estabelecimento.

No seu eloquente discurso, procurando combater as ideias antimilitaristas que entre nós começam a despotar, poe em evidencia o valioso concurso da scienzia da guerra para o progresso e aproveitamento de todas as grandes descobertas científicas.

E nesta ordem d'ideias desenvolveu a sua oração de modo a torná-la interessante, e merecer a atenção dos amadores de boa litteratura.

Agradecemos o exemplar que nos foi enviado.

Accordãos do Tribunal da Relação de Loanda.—Recebemos os volumes correspondentes aos annos de 1904 e 1905.

Agradecemos.

CALENDARIOS E BRINDES

Fabrica de calçado—A Portugal, Porto.—De entre todos os calendarios almanachs e diversas cartonagens que recebemos este anno destaca-se pela sua galanteria, o da grande fabrica a vapor de calçado do sr. M. G. Frederico, na rua da Vigorosa 474, Porto; uma arvore sob a qual um par de jovens, puro Directorio, se entrem dobando séda; formando calendario de meza.

A finura do reclame corresponde á importancia da fabrica que é uma das primeiras do paiz, avultando já na estatística da exportação pela grande quantidade dos artefactos que envia ás colonias e ao Brazil.

Fabrica da Panipulha.—O proprietario d'esta grande fabrica de bolachas, tão conhecida e tão acreditada no nosso mercado, remetteu-nos dois exemplares do seu calendario de parede em que, este anno, como nos anteriores, o activo industrial faz reproduzir um notavel facto historico. D'esta vez commemora-se, numa bella chromolithographia, a morte de Miguel de Vasconcellos, pelos revoltados de 1640.

Agradecemos.

Conservas de Brandão, Gomes & C.º—Recebemos um elegante volume, artisticamente impresso, com os preços correntes d'esta casa.

Agradecemos.

Tracção electrica

Coimbra

Foi já aprovado o projecto de contrato feito entre a Camara Municipal de Coimbra e a Companhia Carris de ferro d'aquella cidade.

A Camara subsidia a empresa com um conto de réis, annualmente, desde o dia da inauguração até findar o prazo dos trinta annos da concessão para a tracção animal, enquanto a receita liquida não excede 5 p. c. A companhia pôde explorar a tracção electrica durante 40 annos a contar da data em que começou a explorar a tracção animal.

A companhia é obrigada a começar as carreiras ás 7 horas da manhã, durante o verão, e ás 8 durante o inverno, terminando o serviço ás 10 horas da noite.

O trajecto da tracção electrica, na parte alta da cidade será pela Cércia dos Jesuitas, cimo da Couraça dos Apóstolos, Arco do Bispo, ruas Sá de Miranda, S. Pedro, Trindade, Militares, Arco do Castello, Arco de S. Sebastião, Penitenciaria, rua conselheiro Pedro Monteiro, rua Lourenço de Almeida Azevedo e entroncar no largo de D. Luiz; na parte baixa, será o das linhas actualmente existentes, com o accrescentamento da linha que, partindo do largo do Príncipe D. Carlos, siga pela Estrada da Beira até o Calhabé.

A construção da linha para Santo António dos Olivais será obrigatoria, logo que se tenha aberto uma comunicação apropriada, quer seja em seguimento pela rua Lourenço de Almeida Azevedo á Cumeada, quer seja por Cellas.

E' obrigatoria a ligação da linha do Calhabé com o largo D. Luiz, pela rua Alexandre Herculano, quando esteja construída uma comunicação conveniente entre a Estrada da Beira e o Bairro de S. José.

Hontem já começaram as obras de construção do edifício destinado ás instalações electricas.

Espera-se que o serviço comece no proximo mez de outubro.

O meridianico africano

Segundo o jornal inglez, *Railway News*, prosegue-se na realização da grande ideia de Cecil Rhodes—a linha ferrea do Cabo ao Cairo.

Esta linha entre Capetown e o Cairo deve medir a respeitável extensão de 5.875 milhas inglezas.

Para economia de tempo e dinheiro, ao principio dispensa-se a construção de 1.880 milhas de via ferrea, utilizando-se a via aquatica pela navegação nos lagos ou no Nilo.

No diagramma que segue se representa graficamente a situação d'esta grande obra e a proporção do que está feito para o que ha ainda a fazer.

A esta linha, que denominamos meridianica pelo modo

como corta o continente negro, deve ir dar a nova linha transversal do Lobito.

Estão construidas e em exploração já 3.000 milhas; falta construir 1.200.

Cairo	390	milhas				
Assuan	220	via ferrea em exploração desde 1897				
Wadi Halfa	380	canal				
Berber	180	via ferrea " "	"	"	"	1898
Kartum	450	Nilo Branco				
Rejaf	550	" "	"	"	"	
Dufilé	100	via ferrea em construção				
Lago Alberto ...	200	lago				
Lago Kau	220	via " "	"	"	"	
	50	lago				
Urambara	90	via " "	"	"	"	
Lago Tanganika ..	400	lago				
Kitula	450	via " "	"	"	"	
Broken Hill	380	exploração desde 1906				
Cascata Victoria ..	275	" "	"	"	"	
Bulowaio	490	" "	"	"	"	1904
Mafking	96	" "	"	"	"	1897
Vriburgo	126	" "	"	"	"	1900
Kimberley	648	" "	"	"	"	
Capetown	" "	" "	"	"	"	1885

A travessia da Mancha

Parece que largos annos decorrerão ainda antes que seja uma realidade o planeado tunel sob a Mancha.

Rasões de segurança teem sido oppostas á ideia, e o receio de pôr a Inglaterra na contingencia de ser facilmente invadida por importantes forças militares são o espectro com que assustam os mais desejosos de verem realizado o grandioso empreendimento.

Nesta ordem de ideias teem visto a luz varias publicações e bastos discursos teem sido proferidos.

Ainda no mez passado na assembleia geral dos accionistas da «Intercontinental railway», em Londres, lord Woardale fallou da proposta para o estabelecimento de um serviço de «ferries» entre as duas costas, declarando que o Parlamento tinha sancionado o projecto e nomeara uma comissão para estudá-lo definitivamente.

E visto que uma companhia tão importante mette homens á empresa, e o Parlamento sanciona o projecto, é porque a realização do tunel está ainda para muito tarde.

Automobilismo

Entrou no ministerio das obras publicas um requerimento do sr. José de Paiva Raposo, pedindo a concessão por 30 annos, sem onus para o Estado, para a exploração de transporte de passageiros e de carga, por meio de automoveis, entre a estação do caminho de ferro da Malveira, pela estrada real n.º 61, e Peniche, servindo assim parte do concelho de Mafra e os concelhos de Torres Vedras, Lourinhã e Peniche.

Foi pedida a concessão para o estabelecimento de um

serviço de transporte de passageiros e de mercadorias, por meio de carreiras de automóveis, na estrada de Loures por Bucellas. Sobral de Mont'Agraço à Merceana e d'ali pela estrada distrital 140 a Dois Portos e estrada distrital 143 de Torres Vedras a Lisboa.

O governador civil do Porto sollicitou do governo providências contra o abuso que os automobilistas fazem da busina, que incomodam altamente os habitantes, principalmente durante a noite.

Não é só no Porto que tales providências se tornam urgentes. Era bom que em Lisboa se providenciasse no mesmo sentido.

LINHAS PORTUGUEZAS

Regoa a Chaves. — Foi aprovada a modificação das estações a construir no vale de Villa Pouca. Em vez de duas estações, da Tourencinha e Parada, constrói-se uma estação em Limão e dois apeadeiros, um em Tourencinha e outro em Soutelo, ficando assim mais bem servida a região.

Apeadeiro da Sempre Nova. — Foi elaborado o projeto de um apeadeiro com aquele nome entre as estações da Senhora da Graça e de Arraiolos.

Evra a Requengos. — Foi aprovado o projecto do primeiro lanço d'este troço. No proximo numero daremos notícia mais circunstanciada d'esse projecto.

Ramal de Montemor-o-Novo. — Uma comissão d'infuentes locaes veio pedir ao governo a construção d'este ramal. O sr. presidente do conselho ficou de interessar-se pelo assunto.

Malange. — Dizem de Loanda que a construção da linha de Malange deve estar concluída até o kilometro 90 (Matefe), em fins de fevereiro próximo.

O tenente de infantaria sr. Montalvão fôr encarregado de fazer um reconhecimento, para além de Malange, numa extensão de 300 kilometros, para o prosseguimento dos estudos d'esta linha.

Ramal de Caças. — A delegação de saude do distrito de Lisboa officiou á Companhia Real, sobre diversos melhoramentos que entende serem indispensaveis na estação do Caes do Sodré.

Valle do Vouga. — O engenheiro francez sr. Louis Billema e os apontadores Charles Phillipert e Jourdan, tem andado examinando o traçado do caminho de ferro estudando mais demoradamente a forma de approximarem, tanto quanto possível, as estações dos centros a que elas se destinam.

— Pela companhia, actual concessionaria d'esta linha, foi depositada na Caixa Geral de Depositos a importância necessaria para complemento do deposito de cincuenta contos exigido pelo contrato ultimamente aprovado por carta de lei.

— Estão em Lisboa os srs. Gordfreneaux e Chatelier, dos quaes este ficará sendo o director da nova linha.

Assim que seja assignado com o governo o contrato definitivo da concessão do caminho de ferro do Valle do Vouga, irá ordem para Paris, a fim de que o empreiteiro geral da linha inicie os trabalhos sem demora.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Pode considerar-se já como um facto a construção da linha de via reduzida entre Cáceres e Trujillo.

A nova linha terá a extensão de 60 kilometros.

Vão começar brevemente os estudos de uma linha ferrea que partirá de Toledo e terminará em Cordova, passando por Navahermosa, Logrosan, Herrera del Duque, Puebla d'Alcorcer, Pozo de la Costa, Castro del Rio, Priego de Cordoba e Alcalá la Real.

* Espera-se que por todo este mez esteja concluída a linha de Loma a Liñares.

FRANCIA

A camara do commercio francesa de Londres enviou ao ministro das obras publicas uma representação instando pela construção de uma linha que encurte a distância entre Paris e Londres.

Lembra, para isso, a linha de Pontorie que seria dupla até Dieppe, e que dá sobre a linha de Rouen uma vantagem de quarenta kilometros, e permitte fazer o trajecto de Paris a Dieppe em duas horas, ou menos ainda.

Foi auctorizada a abertura á exploração das linhas de Fanjeaux a Saint Denis, troço entre Fanjeaux e Proutille, 3⁴,612; d'Aumale a Envermen; e a de Juniville a Vouziers, 32⁴,378.

* A «Compagnie de l'Ouest» foi auctorizada a contratar a compra de vinte locomotivas e dois mil vagons.

SUISSA

Foi entregue, o mez passado, na Camara federal suissa, o pedido feito pelo cantão de Grigione para a construção da linha de Spluga.

A extensão total entre Coira e Chiavenna, é de 83 kilometros, com a inclinação maxima de 25 por 1.000.

O grande tunnel do Spluga medirá 26,13 kilometros de extensão, dos quaes 13,93 correm em territorio suíso. A despesa está avaliada em 124.200.000 francos.

ITALIA

Constituiu-se uma companhia para a construção e exploração de tremvias e linhas ferreas economicas na província de Vicenza, com sede na cidade de Vicenza, sob a denominação de «Società Tramvie Vicentine».

O capital é de 900.000 liras, emitido em 9.000 acções, podendo ser elevado a 4 milhões por simples deliberação do Conselho de Administração.

Vae ser completamente transformada, ficando muito mais ampla e com melhores acomodações, a estação terminus de Roma.

Para a construção da nova estação de Milão foi aberto concurso de projectos, a que podem concorrer os engenheiros e arquitectos italianos.

Os dois projectos melhor classificados terão os premios de 40.000 e 5.000 liras, respectivamente.

O concurso fecha no dia 30 de junho.

Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração

(Conclusao)

Este assunto não teve seguimento, por enquanto.

Pelo nosso director technico em Loanda foi-nos dada conta d'uma visita, em comboio especial por nós organizado, do Ex.^{mo} Governador Geral, á linha de Malange, visita em que foi acompanhado não só pelo nosso director, mas também por pessoas gradas de Loanda.

Sobre este assunto dignou-se o Ex.^{mo} Governador Geral enviar ao nosso director em Loanda o officio seguinte :

Governo Geral de Angola. — Repartição do Gabinete — Numero quatorze. — Illustrissimo e Excellentissimo Senhor. — Tenho a honra de, por esta maneira, agradecer todas as gentilezas de tratamento que recebi de Vossa Excellencia e do pessoal sob as suas ordens, durante a viagem que ultimamente fiz até a linha Lucalla-Malange, em comboio expresso, da Companhia que Vossa Excellencia superiormente dirige em Angola.

A rapidez da viagem e a regularidade do serviço ferroviario, que tive occasião de apreciar, são seguras indicações do papel importante que a linha de Ambaca pôde desempenhar no desenvolvimento economico da província, debaixo d'uma intelligente direcção como é a de Vossa Excellencia. — Deus Guarde a Vossa Excellencia. — Loanda, vinte de julho de mil novecentos e seis — Illustrissimo e Excellentissimo Senhor Director Technico do Caminho de ferro de Ambaca — O Governador Geral, (a.) Eduardo da Costa.

D'esta visita parece ter resultado, segundo as informações recebidas, a seguinte impressão geral:

— que a linha de Malange não deve ser aberta á exploração antes de chegar a Matate, isto é, para abril ou maio de 1907;

— que a exploração não pôde ser feita senão pela entidade que explore a linha de Loanda a Ambaca;

— que a Companhia tem material de sobra para servir para a exploração da linha de Ambaca a Malange.

Depois de maduro estudo e vencendo da melhor forma que podíamos as dificuldades resultantes de ser creada agora uma Caixa de Reformas e Pensões, vinte annos depois da organização da Companhia, conseguimos organizar o respectivo regulamento, que podemos examinar, e que foi enviado para Loanda, para se estudar a melhor forma de o pôr em prática.

A razão por que esta Caixa, cuja criação é facultada pelo nosso estatuto, não foi organizada ha mais tempo, já vos foi apresentada em um anterior relatorio. Parece-nos, porém, que a forma por que a questão foi resolvida remedieia o atraso permittindo-nos atender ao instante pedido do nosso pessoal, que, na generalidade, é digno da nossa consideração e auxilio.

Senhores accionistas :

Assignalou-se este anno com um facto dolorosissimo para nós — o falecimento de Carlos Lopes, presidente do Conselho de Administração

Companheiro de vinte annos de trabalhos, amigo leal e franco, collega correctissimo, carácter irrepreensivel e honesto, d'uma lucida intelligencia e d'um saber profundo, Carlos Lopes pôde dizer-se que foi a alma da Companhia e o seu mais valioso e seguro esteio.

Nos tempos de maiores provações e desgostos que a Companhia atravessou, — e vós sabeis se os houve — elle nunca perdeu a serenidade e a coragem, saíndo sempre da prova com a maior resignação e sempre com a mesma fé e a mesma crença no dia da justiça.

Homem de bem como poucos e como poucos recto e justo, o que mais o preocupava e o que mais fazia vibrar a sua sensibilidade era a injustiça com que muitas vezes foi tratada a Companhia e os homens, que, em um meio como o nosso, saturado de utilitarismo pratico e egoista, se arriscaram a uma empresa da natureza, da importância e da vastidão da nossa.

Quando a nossa importantíssima colónia da África Occidental estava entregue a si mesma, encarada pela metrópole simples e unicamente como matéria collectável e de exploração, quando esse manancial, que os governos supunham inexgotável, começava a mostrar-se exausto, principalmente porque, devido a várias razões, o sistema de comerciar com o interior mudava radical e rapidamente, sendo preciso ir buscar ao sertão, para procurar o tráfico, o preto que até então vinha à costa, quando o estrangeiro procurava avassalar e conquistar pacífica mas seguramente o nosso commercio e desviá-lo a seu sabor em benefício das suas colónias, nossas vizinhas, arrancando ao paiz o que, como mais tarde se viu, foi um dos maiores elementos para debellar a temerosa crise que o paiz atravessou, então é que se reconheceu o perigo que aquella importante colónia corria e procurou-se, mas tarde já, remediar o mal. No entanto o remedio não era de facil applicação, muito embora se visse de que natureza era, logo que se pôde diagnosticar com segurança o mal do enfermo.

E o mal era a falta absoluta de comunicação rápida com o interior, para ir fazer esse commercio tão disputado e tão esquivo; o mal era o estar-se à mercé do preto, único meio de transporte, incerto, perigoso e caríssimo.

Esse era o mal.

O remedio era o estabelecimento imediato da viação acelerada, a construção de uma linha de penetração, que, estabelecendo solidamente ligação comercial entre o sertão e a costa, fosse ao mesmo tempo um braço potente, que segurasse para o paiz a importante colónia que ia fatalmente ser-lhe arrebatada.

Esse era o remedio; e assim o comprehendeu o grande estadista Manuel Pinheiro das bagas, o homem a quem o paiz mais deve em matéria de fomento colonial.

Mas como aplicar-se o remedio, se o tesouro estava importante perante uma tão importante e tão custosa tentativa, que, para que fosse eficaz, tinha de ser rápida, e o capital particular se resentia ainda, medroso, das consequências da crise de 75, achando ao mesmo tempo ser mais commodo e mais seguro a hypotheca e a agiotagem?

Era quasi impossível

Foi então que um grupo de homens energicos e audaciosos, apontados por esse facto como visionários aos patriotas, que não deviam embarcar-se em tentativas para elles mais que incertas, metteram hombros à empresa, de que bem conheciam as dificuldades e os perigos, e sacrificando os seus baveres, o seu socego e a sua saúde, deram a Angola uma linha ferrea de 364 quilometros d'extensão, que veio estabelecer para o commercio da província o indispensável equilíbrio.

A Companhia tinha conquistado para a economia e para a autonomia portuguezas o que com razão se chamava a perola das nossas possessões africanas.

Não pouiam esses homens os importantíssimos capitais necessários para levar a cabo tão ousada empresa; mas empenhando nisso os que tinham, e empregando a sua influencia e os seus esforços em obter o que faltava, não no paiz descrente e desconfiado, mas no estrangeiro, onde curtiram muitas disillusões e dissabores, conseguiram chegar a um resultado satisfatório, para atingir o fim que se propunham.

Quando a construção da linha avançava, apesar das dificulda-

des de toda a ordem, e a Companhia tinha para isso em Londres os capitais indispensáveis, foi, como em relatórios anteriores se disse, a Companhia sollicitada para emprestar ao governo, sobre escritos do Tesouro, £ 370.000 ou 1.665.000 réis, isto em occasião em que o Tesouro estava absolutamente exausto e o crédito do paiz abalado até os fundamentos.

E a Companhia, que já tinha saído da ruina e da garra estrangeira a colónia africana, não pôz dúvida em ajudar por essa forma o governo a vencer dificuldades, cujas consequências não podiam ser, em sentido algum, lisonjeiras.

E que fizeram os governos para auxiliar tão importante e tão útil empreendimento?

Com relação á parte material, levantaram sempre as maiores dificuldades, tais como a exigência d'uma linha irrepreensível em construção e em material circulante, tal qual ou melhor do que algumas do continente, descurando tudo o que seja adaptação das condições locais ao melhoramento, quer em providências e em concessões para facilitar o commercio com as regiões marginais da linha, quer em facilidades de comunicação da linha com as regiões do interior.

Com relação à parte económica, faltaram ao compromisso contraído, resultante do auxilio prestado pela Companhia ao Tesouro, dando lugar às dificuldades em que a Companhia se tem debatido desde 1891, como se tem demonstrado em anteriores relatórios, e lançando sobre a Companhia o descredito que lhe difficultou extraordinariamente a conclusão da linha.

Deu isto lugar a que a maior parte do material tivesse de ser adquirido no período mais agudo da crise, suportando uma enorme diferença cambial, e obrigou a Companhia a recorrer a sucessivos empréstimos, sobrecarregando-se, além d'isso, com importantíssimas verbas de juros, principalmente na conta do governo.

Do apuramento d'estas contas resultou a conta de *Reclamações*, a resolver pela arbitragem, com que os governos, apesar de todas as instâncias da Companhia, ainda não concordaram, e em cuja justiça a Companhia está tão confiada, que não deixa de insistir nisso em todas as ocasiões que se lhe oferecem.

D'esta resenha que fazemos dos factos passados, mais ou menos apresentados nos anteriores relatórios, se pôde depreender quantas atribulações, quantos desgostos e quantas injustiças torturaram tantos annos Carlos Lopes, que, sempre ao nosso lado, tirando forças do próprio desanimo e resignação do próprio desespero, nos animou sempre sem fraquejar e sempre esperançado em que um dia se nos devia fazer justiça.

Nós assim o crêmos, tal foi a convicção e a crença que nos incutiu. Ha de fazer-se, ainda que não seja senão quando os factos passados sejam relatados com a indispensável minuciosidade, se tal for necessário; mas infelizmente já o nosso pobre e saudoso amigo não terá essa compensação para tantos desgostos, que lhe minaram e abreviaram a existência.

Carlos Lopes, quando menos se esperava, porque os seus padecimentos parecia terem-lhe dado uma certa tregua, faleceu em 4 d'outubro passado. Cabe-nos deixar consignado neste relatório, a par da nossa íntima saudade pelo amigo sincero que para sempre desapareceu, o testemunho da nossa viva gratidão pelo homem incansável e pertinaz, que gastou a maior e melhor parte da sua vida no serviço e no engrandecimento da nossa Companhia.

Senhores accionistas :

São estas as informações que temos a dar-vos sobre os negócios da nossa empresa no exercício findo; e, encerrando aqui o nosso relatório, cumpre-nos agradecer a todos aqueles que nos tem coadjuvado, mórtemente ao nosso Conselho Fiscal, pela sua eficaz colaboração.

Porto 31 de outubro de 1906.—Pelo conselho de administração, Joaquim Domingos Ferreira Cardoso, Jorge Pinto da Silva, Augusto Gama.

Avisos de serviço

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro
Transporte de fructas e legumes

Desde o dia 10 do corrente, as remessas de fructas, hortalicas e legumes verdes, que forem acondicionadas em termos de se poderem sobrepor os volumes, e as remessas a granel por vagão completo, com o mínimo de seis toneladas, serão transportadas em grande velocidade, applicando-se-lhes a taxa de 1.^a cla se da tarifa geral, pequena velocidade, 30,24 réis por tonelada e quilómetro.

A administração reserva-se a faculdade de alargar, quando seja necessário, o prazo de transporte estabelecido nas tarifas para a grande velocidade; não podendo, porém, exceder 48 horas, desde a apresentação da remessa da estação expedidora, até ser posta à disposição do consignatário na de chegada.

Sera concedida a devolução gratuita das taras.

Porto, 8 de janeiro de 1907.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEU —

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MAFRA **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia ate 1\$500. — Redução 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'Italle.** — De 1.^{er} ordem construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinha e serviço à francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Proprietario. — Petracchi Felice.

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

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

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

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

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

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

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

SEVILHA **Gran Fonda de Madrid.** — Principal estabelecimento de Sevilha — 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 500 REIS.

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

		3 letras	4 letras	5 letras	6 letras
De 2	a 4 $\frac{1}{2}$ millimetros	11\$000	11\$800	12\$600	13\$400
De 5	e 5 $\frac{1}{2}$ "	11\$400	12\$200	13\$000	13\$800
De 6	e 6 $\frac{1}{2}$ "	11\$800	12\$600	13\$400	14\$200
De 7	e 7 $\frac{1}{2}$ "	13\$000	14\$200	15\$400	16\$600
De 8	a 9 "	14\$200	15\$400	16\$600	17\$800
De 9 $\frac{1}{2}$ e 10	"	15\$400	16\$600	17\$800	19\$000

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta Redacção.

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

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
9-15 m.	9-20 m.	9-10 m.
9-35 m.	9-40 m.	10-10 m.
4-0 t.	4-14 t.	4-23 t.
5-30 t.	5-34 t.	6-20 t.
11-25 n.	11-39 n.	12-0 n.
Mais os de Paço d'Arcos e C. s. a. os, excepto os a. e. o. t.		12-15 n.

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
5-30 m.	6-5 m.	7-20 m.
7-0 n.	7-18 m.	7-25 m.
7-40 m.	8-1 m.	8-19 m.
10-10 m.	10-38 m.	9-44 m.
11-30 m.	11-53 m.	9-25 m.
1-0 t.	1-25 t.	1-10 t.
2-30 t.	2-58 t.	2-10 t.
4-52 t.	5-30 t.	4-6 t.
5-24 t.	5-30 t.	3-10 t.
7-0 t.	7-28 t.	7-40 t.
8-30 n.	8-58 n.	8-6 n.
10-0 n.	10-28 n.	9-10 n.
12-3 n.	1-5 n.	11-6 n.
Mais os de Cascaes, excepto os a.		

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
6-15 m.	7-15 m.	6-0 m.
8-10 m.	9-3 m.	8-5 m.
a 9-10 m.	9-40 m.	8-56 m.
9-45 m.	10-38 m.	9-15 m.
a 10-10 m.	11-16 m.	10-32 m.
10-45 m.	11-52 m.	10-30 m.
12-15 t.	1-22 t.	11-54 m.
a 1-40 t.	2-46 t.	12-15 t.
a 4-45 t.	2-52 t.	1-12 t.
a 8-10 t.	3-40 t.	2-34 t.
3-15 t.	3-46 t.	2-26 t.
a 4-40 t.	4-15 t.	3-15 t.
l 4-47 t.	5-17 t.	4-28 t.
l 5-20 t.	6-40 t.	5-16 t.
a 6-10 t.	6-46 t.	6-1 t.
6-15 t.	7-22 t.	7-49 t.
u 7-30 t.	8-16 n.	7-5 t.
7-45 t.	8-52 n.	8-0 n.
9-15 n.	10-42 n.	9-4 n.
10-10 n.	11-16 n.	10-24 n.
10-45 n.	11-5 n.	10-2 t.
12-25 n.	1-5 n.	10-50 n.
Mais os de Cintra, excepto os a.	1-15 n.	11-51 n.
Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio
1-30 m.	10-6 m.	10-30 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-34 t.
1-46 t.	2-17 t.	2-33 t.
3-50 t.	4-21 t.	4-35 t.
7-11 t.	7-42 t.	8-33 n.
9-50 n.	10-21 n.	9-3 n.
Mais os de Cintra, excepto os a.	11-5 n.	10-50 n.
Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio
1-30 m.	7-33 m.	5-0 m.
7-20 m.	8-32 m.	6-40 m.
8-50 m.	9-51 m.	8-50 m.
10-37 m.	11-41 m.	10-50 m.
a 11-21 t.	12-1 t.	9-5 m.
12-44 t.	14-4 t.	11-4 m.
3-6 t.	4-7 t.	4-0 t.
4-37 t.	5-36 t.	4-40 t.
5-23 t.	6-18 t.	4-54 t.
6-15 t.	7-19 t.	5-59 t.
8-30 n.	9-48 n.	6-57 t.
11-0 n.	12-1 n.	9-10 n.
12-20 n.	1-24 n.	10-3 n.
Lisboa-Rocio	Sacavem	Lisboa-Rocio
7-10 m.	7-54 m.	9-40 m.
8-15 m.	8-59 m.	9-40 m.
9-31 m.	10-35 m.	10-24 m.
10-5 m.	11-29 m.	10-39 m.
11-33 m.	12-14 t.	12-30 t.
1-29 t.	2-13 t.	1-14 t.
3-11 t.	4-55 t.	3-30 t.
4-15 t.	5-29 t.	4-33 t.
5-10 t.	6-24 t.	5-46 t.
6-12 t.	7-26 t.	7-7 t.
8-5 n.	8-42 n.	7-35 t.
9-42 n.	10-20 n.	9-27 n.
—	—	11-5 n.

Lisboa-Rocio Povoa Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
12-30 L	1-28 L	7-32 m.	8-30 m.
10-30 n.	11-28 n.	9-27 t.	3-25 t.

Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-30 L	5-39 t.	c 5-27 n.	p 6-35 m.
p 4-35 t.	c 1-39 t.	5-25 m.	6-50 m.
6-5 t.	7-26 t.	7-33 t.	9-23 n.
12-30 n.	1-53 n.	—	—

Lisboa-Rocio Setil Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-5 m.	6-24 m.	7-16 m.	9-15 m.
Setil	Vendas Novas	Setil	
4-50 m.	8-11 m.	4-5 m.	7-8 m.
8-39 m.	10-31 m.	11-13 m.	2-20 t.
3-50 t.	7-5 t.	7-30 t.	9-14 n.

Entroncamento Lisboa-R.

	10-0 m.	12-51 t.
Lisboa Rocio	Porto	Lisboa-Rocio
8-0 m.	7-1 t.	6-35 m.
a 9-45 m.	9-15 m.	4-48 t.
10-45 m.	10-35 m.	2-10 t.
11-30 m.	11-50 m.	11-35 m.
12-15 t.	1-22 t.	12-25 t.
a 1-40 t.	2-45 t.	1-20 t.
a 4-45 t.	3-51 t.	3-15 t.
a 8-10 t.	4-26 t.	3-2 t.
3-15 t.	4-19 t.	4-19 t.
a 4-40 t.	5-16 t.	4-32 t.
l 4-47 t.	5-17 t.	4-28 t.
l 5-20 t.	6-40 t.	5-15 t.
a 6-10 t.	6-46 t.	6-2 t.
6-15 t.	7-22 t.	7-49 t.
7-30 t.	8-16 n.	7-5 t.
7-45 t.	8-52 n.	8-0 n.
9-15 n.	10-42 n.	9-4 n.
10-10 n.	11-16 n.	10-24 n.
10-45 n.	a 9-56 n.	10-2 t.
12-25 n.	11-5 n.	10-50 n.
Mais os de Cintra, excepto os a.	11-51 n.	11-54 n.

Figueira Porto Figueira

Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-30 m.	1-43 t.	9-20 m.	3-20 t.
3-54 t.	6-33 m.	5-16 t.	8-17 n.

Ovar Porto Ovar

Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-2 m.	9-2 m.	5-20 m.	6-38 m.
5-35 t.	7-57 t.	3-38 t.	5-38 t.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 22 de Janeiro sairá o paquete **Clyde** para

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

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Suez), vapor alemão **Markgraf**. Sairá a 28 de janeiro.

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



Bahia, Macedonia, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Macedonia**. Sairá a 27 de janeiro.

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



Barcelona, Saint Barthélemy n.^o 1. Sairá a 26 de janeiro Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bolonha e Hamburgo, vap. alemão **Prinz Sigismund**. Sairá a 17 de janeiro.

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



Bordeos, vapor inglez **Moratin**. Espera-se a 10 de janeiro.

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



Bordeos, vapor frances **Amazone**. Sairá a 24 de janeiro.

Messagei's Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^o



Buenos Aires (directo), vapor alemão **Cap Vilano**. Sairá a 23 de janeiro.

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



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. frances **Chili**. Sairá a 21 de janeiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.^o



Glasgow (directo), vapor inglez **Baron Lovat**. Espera se de 1^o a 15 de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Hamburgo, vap. alemão **Pernambuco**, co. Sairá a 26 de janeiro.

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



Havre e Liverpool, vapor inglez **Anselm**. Sairá a 13 de janeiro.

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

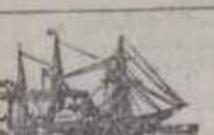


Havre e Liverpool, vapor inglez **Obidens**. Sairá a 29 de janeiro.

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



Inia e Macau, vapor espanhol **Isla de Pinay**. Sairá a 23 ou 24 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Iquitos, vapor inglez **Napo**. Sairá a 25 de janeiro.

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



Liverpool e Nova York, vap. espanhol **Aliante**. Sairá a 31 de janeiro ou 1 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Londres (directo) e Antwerpia, vapor inglez **Almagro**. Sairá a 18 de janeiro Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Madeira, dirense, Pará e Manaus, vap. inglez **Maideira**. Sairá a 19 de janeiro Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Vila das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **S. Miguel**. Sairá a 20 de janeiro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



Madeira, Clement, Pará e Manaus, vap. inglez **Clement**. Sairá a 27 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Trav. da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Madeira, S. Thomé, Loanda, Lobito, Cidade do Cabo, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vapor portuguez **Malange**. Sairá a 1 de fevereiro. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.^o



Palomós, Barcelona, Cete e Marselha, vapor frances **saint Thomas** n.^o 5. Sairá a 18 de janeiro Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Paranaguá, Cartago, Sul, vapor alemão **Cartago**. Sairá a 24 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Penang, Singapura, Hong-Kong, Shanghae, Yokoama, Kobe e Macau, vapor alemão **Habsburg**. Sairá a 25 de janeiro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. por alemão **Tijueca**. Sairá a 17 de janeiro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco, Maceió, vap. inglez **Mataador**. Sairá a 25 de janeiro Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pernambuco, São Nicolau, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão **San Nicolau**. Sairá a 30 de janeiro. 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, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Guine**. Sairá a 22 de janeiro. Empresa Nacional de Navegação Rua de El-Rei, 85, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. inglez **Clyde**. Sairá a 22 de janeiro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El Rei, 31, 1.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vap. inglez **Orissa**. Sairá a 23 de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Vigo, Oropesa, La Pallice e Liverpool, vap. inglez **Oropesa**. Sairá a 23 de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o