

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario-director-editor

REDACTOR PRINCIPAL

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

Redacção e administração

TELEPHONE N.º 27

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

Endereço telegraphico: Camiferro

SUMMARIO

BARREIRO A CACILHAS—II, por J. Fernando de Sousa.....	17
A COMPANHIA REAL EM 1906 E 1907	19
PARTE OFFICIAL — Decreto de 31 de dezembro de 1906 do Ministerio da Marinha Editos de 15 dias, portaria de 4 de janeiro e decreto de 31 de dezembro de 1906 do Ministerio das Obras Publicas.....	19
TARIFAS DE TRANSPORTE	21
A PROPOSITO DO CINCOCENTENARIO—IV — (continuação)	21
NOTAS DE VIAGEM — IX — Clermont—Montferrant—Royat—Os Syndicatos de Iniciativa	22
PARTE FINANCEIR—Boletim Commercial e Financeiro—Maior e menor cotação mensal e annual em 1906 de fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portugueza e estrangeiras—Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	23 a 25
VIAGENS EM PORTUGAL.....	26
BUENOS AIRES—LISBOA	26
COMMERCIO PORTUGUEZ.....	26
PUBLICACOES RECEBIDAS.....	26
CALENDARIOS E BRINDES.....	26
TRACÇÃO ELECTRIC.....	27
O MERIDIANO AFRICANO.....	27
A TRAVESSIA DA MANCHA	27
AUTOMOBILISMO	27
LINHAS PORTUGUEZAS—Regoa a Chaves—Apeadeiro da Sempre Noiva—Evora a Reguengos—Ramal de Montemor o Novo—Malange—Ramal de Cascaes Valle do Youga	28
LINHAS ESTRANGEIRAS—Espanha França—Suissa—Italia.....	28
COMPANHIA ATRAVES D'AFRICA — Relatorio do Conselho d'Administração (conclusão).....	28
AVISOS DE SERVICO	29
AGENDA DO VIAJANTE	30
HORARIO DOS COMBOIOS	31
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	32

Barreiro a Cacilhas

II

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

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

Na variante de 1906 as fundações são tubulares de grande diametro (2^m,60). Cada apoio é formado por dois tubos centraes 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 diametro allegado. Como muito judiciosamente pondera o auctor do projecto, o tubo central é um verdadeiro pilar, que póde ser utilizado para installação de solidos andaimes uteis á cravação dos outros cylindros. Pódem-se tambem elevar os tubos sobre um grande caixão cuja descida termine na profundidade que se julgar conveniente, provavelmente entre as cotas—20^m e—25^m.

O taboleiro é formado por dois tramos independentes de 65^m,50 cada um de centro a centro dos apoios e por um tramo movel central de 12^m 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 necessario.

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

a linha em parte sobre terreno firme e não inundado, em substituição de 500^m 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 42^m,75 entre centros de apoio e um central levadiço de 12^m, igual ao de Coima. Para ter maior vasão lembra o sr. Santos Viegas o additionamento de um tramo na margem direita. Os encontros assentarão sobre caixões fundados a ar comprimido, com dimensões para as duas vias, e os pilares serão tubulares, descendo apenas á cota—9^m 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 projecto primitivo era determinada pelo destino dos aterros como barragem para reter as aguas na praia-mar.

As cotas do fundo vão apenas a—2^a. O perfil differe do normal para duas vias em ter banquetas de 1^m. Os taludes são revestidos de empedrado sobre uma camada de detritos de pedreira de 0,20 sobreposta a outra de terra forte de 0^m,50. O pé do empedrado apoia-se em enrocamentos. A inclinação do talude é de 3/2. Os taludes não revestidos que sejam banhados por agua teem a inclinação de 3/4. A plataforma na phase da linha com via unica terá 6^m,60 de largura.

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

A entrevista 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 vagona a recebam, trazendo-a á doca da estação de Cacilhas, onde se carregará rapida e economicamente nas barcas.

A variante abrange 6.416^m,53 desde o encontro direito da ponte de Coima 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 largueza, attinge apenas 276:000\$000 réis.

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

Um aparelho d'essa natureza teria ainda optima applicação noutras construcções, ficando em pouco tempo amortizado. O custo do excavador é estimado em réis 12:000\$000.

Essa despesa é ainda susceptivel de redução, ficando abaixo de 400:000\$000 réis com algumas modificações que no ultimo lanço se pódem 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 dispensavel, de remuneração duvidosa e que vae inutilizar o consideravel desperdicio feito na estação do Barreiro, prejudicando ao mesmo

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

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

Procurarei pois mostrar: 1.º que o prolongamento é de importancia capital para as linhas do Sul; 2.º que não prejudica as installações do Barreiro; 3.º que o capital nelle gasto ha de ter consideravel remuneração.

O grande estorvo á 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.

Reducção consideravel da travessia por augmento de velocidade, só se conseguiria com a renovação completa do material e com grande augmento da despesa d'exploração, que cresce rapidamente com a velocidade. O encargo annual não differiria 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 póde portanto navegar com segurança de noute ou em occasião de nevoeiro. E como com o mesmo material e pessoal se podem fazer mais carreiras, podem-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 baixa-mar, 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, minerios 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 communicações 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 áquelle canal póde-se conquistar ainda uma vasta superficie de terrenos de indiscutivel valor junto do terminus da linha.

O ante-projecto prevê uma primeira phase da construção, reduzida ao indispensavel para uma installação ferroviaria da grande velocidade em harmonia com o plano geral, de modo que se possa, com despesa relativamente pequena, transferir para Cacilhas aquelles 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 pos-ivel a travessia de noute, sujeitando-se o correio do Algarve a sair de inverno ás 4 horas e 50 minutos da tarde.

Com o terminus em Cacilhas póde-se partir affoutamente 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 horarios do Sul e Sueste modificam-se radicalmente. Só quem conhece as dificuldades com que ao presente se luta, póde avaliar a importancia que tem a transferencia do terminus para Cacilhas.

Que esta não prejudica as actuaes installações do Barreiro, facil é prová-lo. Emquanto o serviço de pequena velocidade fôr feito ali exclusivamente, nada se perde, porque a parte consagrada exclusivamente á grande velocidade é insignificante e póde 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 trafego. Nos ultimos sete annos foi preciso augmentar 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. Apesar d'isso não é tanto o espaço disponivel, que em curto praso se não sinta a sua insufficiencia. Seriam então precisas novas ampliações que além de custarem caro, enfermariam do vicio de origem da falta de plano, que torna áquelle estação um caso pathologico sem rival.

Complete-se a rede dos caminhos de ferro ao Sul do Tejo e vêr-se-ha quanto augmenta o trafego, exigindo novas e mais amplas installações, mais bem cabidas em Cacilhas, onde com o mesmo dispendio se obtém condições incomparavelmente melhores do serviço.

«E a ponte sobre o Tejo? Não se vae despendar capital consideravel, que essa obra grandiosa permitiria poupar?»

A essa objecção, que surge a cada passo, respondi já aqui, não parecendo preciso repetir argumentos. Bastará recordá-los summariamente. 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 taes que levassem a adoptar o traçado do Montijo aos Grillos; 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 trafego 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 quaes 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 trafego suburbano. Haja vista a enorme frequencia dos comboios *tramways* nas immediações 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 differença 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 trafego nessa região, que

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

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

O sr. Santos Viegas calcula em 30:000\$000 réis o augmento da receita proveniente da transferencia 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 permite 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 necessario empreendimento.

Póde-se considerar encerrado o largo periodo de estudos e hesitações. O projecto Serrão, consideravelmente melhorado pelo sr. Santos Viegas e já approved 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 instantânea.

Haja pois iniciativa rasgada e corajosa e ter-se-ha prestado um relevante serviço a Lisboa e á 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 relatório que o sr. Leproux, o distincto engenheiro director geral da companhia apresentou ao conselho de administração em fim do anno e foi approved 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 augmento de receitas de 180 contos; pelo boletim que hoje reproduzimos se vê que só até 23 de dezembro o excesso já ultrapassa 200 contos. Este augmento deve-se, só, á 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 differença entre 30 e 40 contos de réis.

Não havendo liquidação a fazer, nesse anno, proveniente da linha de Vendas Novas, o excedente da receita liquida 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 augmento 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 excedeu 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 augmento 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 1 do corrente, e de que destacamos, como mais importantes, as seguintes:

A cada agente que exerça 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 1\$500 réis; e o agente que alterne com aquelle, entre 5\$000 réis e 1\$500 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 creado um abono sobre o mesmo titulo 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, construcção de 152 vagoes, sendo dois reservatorios, substituição de caldeiras, transformação de carruagens de antigo modelo por outras de corredor lateral e illuminadas a gaz, e illuminação a gaz de 5 salões e 25 carruagens, pelo sistema que tão bons resultados está dando nas carruagens 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; construcção 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; construcção de um caes descoberto em Mogofores; idem, idem coberto na Granja; uma linha de resguardo em Mogofores; installação de uma 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; augmento 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 carruagens em Campolide, 20:000\$000 réis; continuação das installações 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 aceio de que hoje se resente, 9:000\$000 réis; etc., etc.

No orçamento do conselho de administração, que foi approved na referida sessão, consignam-se os maiores louvores á competencia e zelo do illustre engenheiro director geral, cujas propostas foram todas approvedas, 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 Meridionaes, 83:265\$000 réis; encargo das obrigações da Companhia Real, em circulação, 1.440:161\$340 réis; amortizações de obrigações de 1.º e 2.º graus, 323:229\$000 réis; impostos em Portugal, 70:000\$000 réis. Total, 4.987:826\$229 réis.

Receitas do trafego, aproximadas, 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 1:278.173\$771.

PARTE OFFICIAL

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

7.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Publica

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 § 9.º do artigo 1.º da carta de lei de 30 de junho de 1891 e do artigo 1.º 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 Publica, 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 construcção de um caminho de ferro desde o porto de Mossamedes ao planalto da Chella, devendo para esse fim a referida importancia ser adicionada ao capitulo 3.º da tabella da despesa extraordinaria do Ministerio da Marinha e Ultramar, Direcção Geral do Ultramar, no no exercicio de 1906-1907.

O Tribunal de Contas declarou achar-se este credito nos termos legais 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 Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 31 de dezembro de 1906. — REL. — *João Ferreira Franco Pinto Castello Branco — José de Abreu do Couto de Amorim Novaes — Ernesto Diesel Schröter — Antonio Carlos Coelho de Vasconcellos Porto — Ayres de Ornellas de Vasconcellos — Luiz Cypriano Coelho de Magalhães — José Malheiro Reyman.*

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 effeitos do artigo 14.º do regulamento das concessões, estabelecimento e exploração das industrias electricas, approved 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 construcção e exploração de linhas ferreas, por meio de tracção electrica, naquella cidade.

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

Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas, em 4 de janeiro de 1907. — Pelo Engenheiro Inspector Geral 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 organamento do 1.º lanço da 1.ª secção da linha do Guadiana, comprehendido entre a estação de Evora e a herdade denominada de Perdiganito, com a extensão de 13.353^m 44, elaborada pela Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, com data de 22 de outubro do anno lindo, em obediencia ao determinado em portaria de 19 de janeiro de 1904: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, com data de 13 de dezembro ultimo, approvar 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 Reyman.*

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

Artigo 1.º 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 effeitos a tabella annexa ao decreto de 9 de março de 1905, ampliada por decreto de 6 de janeiro de 1906.

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

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

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

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

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

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

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

Designação	Vencimentos		Numero	
	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 do 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 de expediente do movimento, armazens geraes, tracção e officinas	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	-
Escriturarios principaes	30\$000	5\$000	10	11
Escriturarios de 1.ª classe	25\$000	5\$000	20	22
Escriturarios de 2.ª classe	20\$000	5\$000	42	46
Escriturarios 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	13	18
Conductores de comboios de 2.ª classe	15\$000	5\$000	13	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\$500 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 residência habitual, 200 réis por dia.

Empregados da fiscalização, em serviço de balanços—1\$000 réis por dia.

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

Chefes de machinistas e de oficinas—a participação nos abonos a machinistas por percursos, horas de serviço e economias que fôr fixada em instrucções 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 incluídas 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 Reyman.

TARIFAS DE TRANSPORTE

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

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

A proposito do Cincoentenário

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 Pova.

Ali o marquez de Ficalho chamando o antigo agente e dizendo-lhe que El-Rei ia dar ordem para que as caruagens do Paço viessem 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 occorrido, poz á disposição do sr. Queriol um magro cavallo branco da lezíria, 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 Pova 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 noute, estando em sobresalto todos os que ignoravam o succedido e ansiavam 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, ocasionando rebentarem cincoenta 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 funcionarios do governo incumbidos da fiscalização do serviço apenas em inicio no paiz, e isso mais provou que em todos, apesar de boa vontade, faltava a indispensavel experiencia e lirocínio 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 distincto funcionario que recolher 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 supprir 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 saúde 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 theoria e a possuirem a experiencia 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 discipulo da Escola Polytechnica de Paris, outro não menos valioso discipulo da mesma escola e que por indicação do eminente 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 saúde de suas mãe e irmã que sempre o acompanhavam, acceitou gostoso a sua situação em Lisboa pelo benefico resultado que da amenidade do clima devia produzir á familia estremecida.

Alfred Ghebard tendo já encontrado os meios que o seu antecessor créara 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 experiencia e urbanidade no trato se tornou, desde logo, querido e respeitado dos operarios portuguezes.

Alfred Ghebard era o verdadeiro typo de elegante parisiense. Alto, de cabello e barba castanho claro, figura insinuante, de educação esmerada, a sua convivencia atraia desde logo as sympathias da primeira sociedade lisboense. 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 chapéu 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.

(Continúa).

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 syllaba, supprimiu 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 therapeuticas e de diversões, tão conhecida de todo mundo: Vichy.

De Clermont, dissémos que é uma cidade aprazível 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-circulo de montanhas, ao centro das quaes, sobre um monticulo está Clermont, aos pés da qual corre a Limagne estendendo-se por um valle de cincoenta 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 notavel entre os notaveis.

Outra particularidade de Clermont é a construcção 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 notavel na cidade.

Contrastando com esse aspecto sombrio, a praça de Jaude, que fórma 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 Lecocq.

Outra curiosidade a ver é a fonte petrificadora; uma nascente d'agua, a 18°, por tal fórma carregada de calcareo que em tudo sobre que passa deixa uma camada petrificada que dia a dia augmenta a ponto de ter, por si propria, construido uma ponte. O proprietario do estabelecimento construiu diversas canalizações que levam a agua ao alto de umas escadarias nos degraus das quaes estão depostos 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 tem sido preparadas grandes figuras representando personagens historicos, e até um boi empalhado faz a admiração dos visitantes.

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

Entre parentheses diremos que estes tremvias são primitivos, de carro 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 seculos XII a XVII, algumas das quaes bastante interessantes.

Nesta visita deixamo-nos guiar por qualquer dos rapazes que nos veem atacar logo á 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 edificios.

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

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-à-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, amphitheatro em que os doentes tomam lugar envoltos em mantas de lã, e supportam uma temperatura asphixiante.

Depois do almoço, que póde tomar-se em qualquer dos luxuosos hotéis 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 seculos, pelo vulcão de Gravenoire, assignala-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'um 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 gazonosa; uma bola de sabão sobrenada á superficie sem já-mais mergulhar na athmosphera impregnada.

Pela noute, e depois do passeio ordinario do *après dîner*, 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 atmospheria limpida, um clima secco que constitue a saude dos achacados e o encanto dos saos, tornando Royat uma deliciosa estancia de verão.

O quarto dia deve destinar-se a uma das mais bellas excursões que podem 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 differente, que partem do outro lado da praça e cujo serviço, ao que presenciámos, é muito inferior.

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

As poucas linhas que poderemos ainda consagrar a este artigo, que já vae 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 título 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 hotéis 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-lia.

Quando se resolverão os nossos centros d'atração, que tanto precisam de tratar dos seus proprios 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 males...

PARTE FINANCEIRA

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 innegavel 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 colossal 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 titulos, aproveitando com elle os valores de rendimento variavel e soffrendo um certo abandono das economias particulares os de rendimento fixo.

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

	1904	1905	1906
Consolidado inglez	88,60	89,30	87,25
3 % francez	97,70	99,15	95,20
5 % italiano	103,40	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 soffreu 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 Interêts 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 ali correm de que a questão dos Tabacos não ficou definitivamente liquidada e breve voltará á tela da discussão. Como, porém, a imprensa vae 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 commercio britannico tem-se ainda como factor favoravel, o advento ao poder do partido liberal.

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

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

A entravar porem os progressos do paiz visinho ha a crise religiosa que ainda ha pouco provocou successivas crises ministeriaes.

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

A renda franceza, tambem depreciada na sua cotação em relação ao anno anterior, resistiu, ainda assim, heroicamente á campanha, mais politica que financeira, do 1.º de maio, e ainda á repercussão da tensão monetaria e a outros incidentes de importancia 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 soffrida, visto ter-se modificado em sentido favoravel a excitação dos animos.

Foram os fundos russos os que mais soffreram. Os attentados politicos foram numerosos e ainda não cessaram.

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

Comtudo as medidas mais liberaes do novo ministerio teem restaurado pouco a pouco a tranquillidade na maior parte do imperio.

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

A Turquia, segundo os relatorios da comissão da Divida Publica gosa actualmente de melhor situação economica.

Nos Balkans a guerra dos porcos parece não ter fim. Comtudo parece estar para breve o reatamento de relações commerciaes entre a Austria Hungria e a Servia. Esta projecta um novo emprestimo.

Na Roumania as finanças e o commercio estão prosperos.

A Bulgaria 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-economico. A criação da caixa de conversão e a fixação do cambio em 15 pence por 1\$000 réis deram logar a apreensões e a criticas que a muitos parecem exageradas. Em todo o caso é demasiado cedo 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 registaram no fim do anno de 1905.

Segundo o uso dos annos anteriores, publicamos hoje, no lugar competente, o mappa comparativo das cotações dos principaes titulos 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 oscillações de excepcional importancia para a maioria dos titulos, principalmente tendo em vista que a differença de cotações provém em muitos casos de ellas incluírem ou não, segundo as epocas, 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 nullo pelo que respeita a operações a praso.

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 libras 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 0/0, 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 0/0, 1890, assentam....	54 000	54 000	53 000	53 000	54 000	54 000	-	-	53 500	53 000	-	-
	» 4 0/0, 1890, coupon.....	54 500	53 000	54 000	54 000	54 000	53 700	53 500	53 000	-	-	52 500	52 500
	» 4 1/2 0/0, assentamento....	63 000	62 000	63 300	62 300	63 000	63 000	-	-	63 200	63 000	62 200	61 100
	» 4 1/2 0/0, 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 0/0, ext., 1.ª série....	65 400	64 800	65 4 0	65 200	66 300	65 200	66 600	66 200	67 800	66 200	67 100	66 800
	» 3 0/0, 1905.....	9 400	9 300	9 350	9 350	9 550	9 400	9 550	9 450	9 200	9 150	9 300	9 150
	» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	97 000	97 000	-	-
	Acções 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	130 000	131 000	130 500	130 500	130 500	131 500	131 000	132 500	131 500
	» » Nac. Ultramarino....	102 500	100 000	93 000	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	105 300	102 500	107 800	103 000	104 600	102 600	103 300	97 500	105 500	103 400
	» Companhia Phosphoros....	68 500	67 500	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	66 600	68 000	67 100	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	10 300	11 900	10 000
	Obrigações prediaes 6 0/0.....	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 0/0.....	87 150	86 700	87 200	86 900	87 500	87 200	87 800	87 300	87 800	87 200	89 900	87 300
	» C.ª 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 0/0 (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 0/0 (2.º gr.)....	57 750	56 200	57 000	56 500	57 200	56 000	57 800	57 000	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	87 400	88 800	87 300	89 600	89 100	89 800	89 100	89 900	87 300
Paris...	3 0/0 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	71,50
	Acções Companhia Real.....	368	358	360	356	363	356	365	360	358	355	380	354
	» Madrid-Caceres.....	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	310,50
	» » Beira Alta.....	185	181	184	179	189	176	190,50	186,25	195,50	187,50	207	195
Londres.	» Madrid-Caceres.....	128	124	140	128	144	131	145	138,50	166	136	154	146,25
	3 0/0 portuguez.....	69,75	68,75	69,12	69	70,50	69	71	70,25	71,37	70,50	72	71,60
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 portugueza 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 0/0 1888.....	20 300	-	20 400	20 450	20 550	20 550	20 550	20 600	-	-	-	-	-
	» 4 0/0 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» 4 0/0 1890 coupon ...	-	53 500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» 4 1/2 0/0 assent.....	-	60 700	-	-	-	61 000	61 700	-	-	61 800	62 000	-	-
	» 4 1/2 0/0 coupon int ..	60 600	60 500	60 700	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 0/0 1905.....	-	-	-	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 0/0.....	93 000	90 500	-	-	-	91 150	91 150	91 000	91 150	91 000	-	-	-
	» » 5 0/0.....	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.ª Beira Alta.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38 600	-	-
	» » Real 3 0/0 1.º grau	-	-	68 100	-	-	68 000	-	-	-	-	-	-	-
	» » » 3 0/0 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 0/0 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 3 50	-	257	-	-	-	-
Londres :	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	-	-	-
	» » Beira Alta...	216	216	216	-	214	215	-	215	2 4	-	-	-	-
	» Madrid-Caceres.....	190,50	194,50	200	201	197	138,50	196	-	199	198	197	-	-
Londres :	3 0/0 portuguez.....	69,75	69,75	69,75	70	70	70	70,25	70	70	70	-	-	-
Amsterdam :	Obr. Atrav. Africa	94	-	-	94	-	94,12	93,62	-	-	-	94,25	-	-

e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portugueza 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	43,40	42,70	43,10	42,70	43,95	42,30	43,30	42,15	Maior.....	44,50	Dezembro...	42,15
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	Novembro...	41,80
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...	21 150	Janeiro.....	20 100
52 000	52 000	54 000	52 000	53 900	53 000	53 500	53 000	-	-	53 500	53 500	Janeiro....	54 000	Julho.....	52 000
53 000	52 200	53 500	53 000	53 600	53 500	53 500	52 000	53 800	53 500	53 500	53 000	"	54 500	Outubro....	52 000
62 500	62 000	62 300	60 800	62 000	62 000	61 500	60 500	62 000	61 200	61 800	60 700	Fevereiro...	63 300	"	60 500
61 200	61 000	61 500	61 200	62 400	62 000	62 000	60 500	61 900	60 000	60 500	60 400	Março.....	63 000	Janeiro.....	60 000
65 800	65 200	65 300	64 000	64 500	64 100	64 800	64 200	65 500	64 400	65 600	64 100	Maior.....	67 80	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	Março.....	9 550	Outubro....	9 000
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Maior.....	97 000	Maior.....	97 000
179 000	175 700	177 300	177 000	177 000	177 000	176 650	175 500	175 500	175 000	177 600	175 100	Janeiro....	182 000	Março.....	173 500
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	Fevereiro...	130 000
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	Março.....	89 000
115 000	112 500	113 300	113 000	113 000	113 000	112 850	112 500	113 100	112 700	113 400	113 200	"	120 000	Julho.....	112 500
107 000	104 400	107 000	100 000	102 500	101 000	106 300	102 000	105 200	103 800	105 200	104 400	Março.....	107 800	Maior.....	97 500
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	"	65 200
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	"	66 000
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	Junho.....	10 000
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	Agosto....	91 200
87 650	86 800	87 000	86 500	86 800	86 600	87 550	86 700	88 100	86 700	88 350	86 300	"	89 900	Dezembro...	86 300
37 200	37 000	38 000	36 750	38 600	38 250	39 900	38 800	39 200	38 600	38 700	38 400	Outubro....	39 900	Fevereiro...	33 300
69 800	69 300	69 100	69 000	69 000	68 200	-	-	71 200	71 200	70 000	69 000	Março.....	75 000	Setembro...	68 200
58 700	57 100	57 800	57 100	59 950	58 700	60 000	59 400	59 700	59 200	59 450	58 900	Outubro....	60 000	Março.....	56 000
74 500	74 500	75 000	70 500	74 500	70 800	72 400	70 800	72 500	72 000	72 500	71 800	Agosto...	75 000	Janeiro.....	70 500
87 500	86 800	87 300	86 500	86 500	86 200	87 000	86 300	87 500	86 700	87 800	87 200	Junho.....	89 900	Setembro...	86 200
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	Janeiro....	68 05
385	370	401	383	448	435	470	450	455	446	450	440	Outubro....	470	Junho.....	354
54	47	53 50	46	57	51	64	54	69	62	64 50	61 50	Maior.....	69	Janeiro....	35 50
395	380	416	398	428	413	435	415	434	417	425	415	Outubro....	435	"	301
217,75	210	239	219	252	233	251	237	250	231,50	247	240	Maior.....	254	"	171
388	376	380	378	383	380	381	362	384,25	375	392	319	Abril.....	394	Outubro...	362
317	307,50	322	310	332	322	338	327,50	328	323	327	324	Outubro....	338	Março.....	300
202	199	210	202	216	203	222	212	218	210	212,50	210 50	"	222	"	176
150	142 25	154	149	160	133	179	156,50	207,50	182	195	188,25	Novembro...	207,50	Janeiro....	124
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	"	68,75
94,87	94,31	94	92	94,62	94	94,18	93	93,43	93,12	93,50	93,12	Abril.....	95,50	Agosto.....	92

Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Período de exploração	1906-1907		1905-1906		Totales desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totales	Kilom. Kil.	Totales	Kilom.	1906 1907	1905-1906	1906-1907 1905-1906
COMPANHIA REAL	17 23 Dez	1073	Reis 106.618.000	Reis 99.364.1073	Reis 96.154.000	Reis 89.425	5.632.358.000	5.431.481.000	200.877.000
	17 23 Dez	70	2.826.000	40.371	1.675.000	23.928	99.432.000	95.474.000	3.958.000
	17 23 Dez	29	386.000	13.310	-	-	541.000	-	-
	21 31 Dez	597	43.229.835	72.411	31.810.918	57.213	1.392.834.809	1.272.425.339	120.409.470
Sul e Sueste.....	21 31 Dez	372	54.949.000	147.712	49.846.687	145.325	1.561.122.000	1.512.657.091	48.464.909
Minho e Douro	26 2 Dez	253	12.702.462	50.207	11.829.658	46.757	426.573.823	410.509.14	16.064.809
Beira Alta.....	3 9 "	"	7.834.396	30.965	7.856.022	31.151	434.408.219	418.365.036	16.043.183
Nacional — Vizeu, Mirandella e Bragança.	10 16 "	"	8.162.436	32.262	8.156.670	32.239	442.570.655	426.521.706	16.048.949
	10 16 "	180 (a)	3.670.361	19.839	2.352.550	22.405	111.014.040	98.867.976	12.146.064
	17 23 "	" (b)	3.463.102	18.719	2.561.982	24.399	114.477.142	101.429.958	13.047.184
Guimarães	24 31 "	" (c)	2.854.384	15.429	2.152.820	20.503	117.331.526	103.582.778	13.748.748
	11 20 Nov	34	2.184.830	64.259	2.004.870	58.966	90.961.726	89.412.116	1.549.610
Porto á P. e Famalicão	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norte de Espanha. ...	9 15 Dez	3681 Ps.	2.337.521	Ps. 635.3681	Ps. 2.371.123	Ps. 644	Ps. 116.406.438	Ps. 111.861.525	Ps. 4.544.913
	16 22 "	"	2.326.530	632	2.368.698	643	118.732.968	114.230.221	4.502.747
Madrid — Zaragoza — Alicante	17 23 Dez	3650	2.193.722	601.3650	2.196.319	602	105.715.853	100.978.013	4.737.840
	24 31 "	"	2.282.832	625	2.331.967	638	107.998.685	103.309.980	4.688.705
Andaluzes	10 16 Dez	1083	418.372	386.1083	445.298	411	19.451.360	20.168.759	-
	17 23 "	"	450.576	416	448.463	414	19.901.936	20.617.223	-
Madrid-Caceres e Portugal.....	10 16 Dez	777	179.777	231.777	199.019	256	8.171.438	7.720.066	451.372
	17 23 "	"	192.189	247	190.527	245	8.363.628	7.910.594	453.034
	24 31 "	"	178.083	229	174.846	25	8.541.712	8.085.440	456.272
Zafra a Huelva	17 23 "	180	75.513	419.180	62.601	348	3.317.086	2.653.870	663.216
	24 31 "	"	82.942	461	74.276	412	3.400.069	2.728.148	671.921
	1 7 Jan.	"	64.233	856	52.795	293	64.233	52.795	11.437

(a) Bragança 15 a 21
(b) " 23 a 27
(c) " 28 a 31

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 offerecem aos passageiros, são por um preço razoavel, 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, incluído no bilhete, é nos melhores hotéis, 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 detêr-se, de sua conta, mais tempo na Peninsula pôdem 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 descripção 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 rapidas entre os portos argentinos e os europeus;

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

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

Art. 3.º—O artigo 41.º da lei de que se trata subsistirá somente no que respeita á execução dos direitos de porto e mais impostos fiscaes que oneram os vapores procedentes do ultramar.

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

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

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

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

Communique-se, etc.

Como se vê, o nosso porto foi muito expressamente incluído, e ahi encontramos a razão da enorme intriga que os elementos contrarios 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, afirma o referido jornal ter sido estabelecido accordo entre a Companhia dos *Wagons-Lits* e a rede dos caminhos de ferro portuguezes, a fim de duplicar o actual serviço do *Sud-Express*.

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

No emtanto 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)	
	1906	1905
Importação para consumo		
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	4.454.913
IV—Substancias alimenticias	10.441.445	11.273.229
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	3.255.223	2.199.462
VI—Manufacturas diversas	2.960.636	2.893.573
Taras	66.379	74.153
Totaes	36.457.015	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	8.797.596	8.749.812
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	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 solenne da abertura da Escola do Exército, 1906-1907, por J. M. d'Oliveira Simões.—Mais uma vez o illustrado engenheiro e professor manifestou a sua erudição e vastos conhecimentos scientificos 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 despon-tar, poz em evidencia o valioso concurso da sciencia da guerra para o progresso e aproveitamento de todas as grandes descobertas scientificas.

E nesta ordem d'ideias desenvolveu a sua oração de modo a torná-la interessante, e merecer a attenção 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 entre-teem dobando sêda; 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 Pampulha.—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.^a—Recebemos um elegante volume, artisticamente impresso, com os preços correntes d'esta casa.

Agradecemos.

Tracção electrica

Coimbra

Foi já approvedo 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 praso dos trinta annos da concessão para a tracção animal, emquanto a receita liquida não exceda 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 noute.

O trajecto da tracção electrica, na parte alta da cidade será pela Cêrca dos Jesuitas, cimo da Couraça dos Apostolos, 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 Principe D. Carlos, siga pela Estrada da Beira até o Calhabé.

A construcção da linha para Santo Antonio dos Olivaeas será obrigatoria, logo que se tenha aberto uma comunicação appropriada, quer seja em seguimento pela rua Lourenço de Almeida Azevedo á Cumcada, quer seja por Cellas.

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

Hontem já começaram as obras de construcção do edificio destinado ás installações electricas.

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

O meridiano 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 respeitavel extensão de 5.875 milhas inglezas.

Para economia de tempo e dinheiro, ao principio dispensa-se a construcção 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 meridiana 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 ..	590 milhas				
Assuan	220	via ferrea em exploração desde 1897			
Wadi Halfa	380	canal			
Berber	180	via ferrea " " " " 1898			
Kartum	450	" " " " " 1899			
Fashoda	550	Nilo Branco			
Rejaf	100	" "			
Dufilé	200	via ferrea em construcção			
Lago Alberto ...	220	lago			
Lago Káu	50	via " " " "			
Urambara	90	lago			
Lago Tanganika..	400	via " " " "			
Kitula	450	lago			
Broken Hill	380	via " " " "			
Cascata Victoria ..	275	" " " exploração desde 1906			
Bulowaio	490	" " " " " 1904			
Mafking	96	" " " " " 1897			
Vriburgo	126	" " " " " 1894			
Kimberley	648	" " " " " 1980			
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 nomeára uma commissão para estudá-lo definitivamente.

E visto que uma companhia tão importante mette hombros 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 automoveis, na estrada de Loures por Bucellas. Sobral de Mont'Agrão á Merceana e d'ali pela estrada districtal 140 a Dois Portos e estrada districtal 143 de Torres Vedras a Lisboa.

O governador civil do Porto sollicitou do governo providencias contra o abuso que os automobilistas fazem da busina, que incommodam altamente os habitantes, principalmente durante a noute.

Não é só no Porto que taes providencias 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 valle de Villa Pouca. Em vez de duas estações, da Tourencinha e Parada, construe-se uma estação em Limão e dois apeadeiros, um em Tourencinha e outro em Soutello, ficando assim mais bem servida a região.

Apeadeiro da Sempre Noiva. — Foi elaborado o projecto de um apeadeiro com aquelle 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 noticia mais circumstanciada d'esse projecto.

Ramal de Montemor-o-Novo. — Uma commissão d'influentes locais veio pedir ao governo a construcção d'este ramal. O sr. presidente do conselho ficou de interessar-se pelo assunto.

Malange. — Dizem de Loanda que a construcção da linha de Malange deve estar concluida até o kilometro 90 (Matefe), em fins de fevereiro proximo.

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

Ramal de Ca-cas. — A delegação de saude do districto 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 Phillibert e Jourdan, teem andado examinando o traçado do caminho de ferro estudando mais demoradamente a fôrma de approximarem, tanto quanto possivel, as estações dos centros a que ellas se destinam.

— Pela companhia, actual concessionaria d'esta linha, foi depositada na Caixa Geral de Depositos a importancia necessaria para complemento do deposito de cinquenta 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

Pôde considerar-se já como um facto a construcção 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 blanco, Castro del Rio, Priego de Cordoba e Alcalá la Real.

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

FRANÇA

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

Lembra, para isso, a linha de Pontorrie que seria dupla até Dieppe, e que dá sobre a linha de Rouen uma vantagem de quarenta kilometros, e permite 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 Prouille, 3^k,612; d'Aumale a Envermen; e a de Juniville a Vouziers, 32^k,378.

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

SUISSA

Foi entregue, o mez passado, na Camara federal suissa, o pedido feito pelo cantão de Grigione para a contrucção 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 suiso. A despesa está avaliada em 124.200 000 francos.

ITALIA

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

O capital é de 900 000 liras, emittido 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 construcção da nova estação de Milão foi aberto concurso de projectos, a que pôdem concorrer os engenheiros e architectos italianos.

Os dois projectos melhor classificados terão os premios de 10 000 e 5.000 liras, respectivamente.

O concurso fecha no dia 30 de junho.

Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração

(Conclusão)

Este assunto não teve seguimento, por enquanto.

Pelo nosso director tecnico 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 tambem 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 provincia, 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 podemos 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 podeis examinar, e que foi enviado para Loanda, para-se estudar a melhor forma de o pôr em pratica.

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 remedia o atraso, permitindo-nos attender 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 fallecimento de Carlos Lopes, presidente do Conselho de Administração

Companheiro de vinte annos de trabalhos, amigo leal e franco, collega correctissimo, caracter 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, saindo 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 importancia e da vastidão da nossa.

Quando a nossa importantissima colonia da Africa Occidental estava entregue a si mesma, encarada pela metropole simples e unicamente como materia collectavel e de exploração, quando esse manancial, que os governos suppunham inexgotavel, começava a mostrar-se exausto, principalmente porque, devido a varias razões, o sistema de commerciar com o interior mudava radical e rapidamente, sendo preciso ir buscar ao sertão, para procurar o trafico, o preto que até então vinha à costa, quando o estrangeiro procurava avassallar e conquistar pacifica mas seguramente o nosso commercio e desviá-lo a seu sabor em beneficio das suas colonias, 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 colonia 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 rapida com o interior, para ir fazer esse commercio tão disputado e tão esquivo; o mal era o estar-se à mercê do preto, unico meio de transporte, incerto, perigoso e carissimo.

Esse era o mal.

O remedio era o estabelecimento immediato da viação accelerada, a construcção de uma linha de penetração, que, estabelecendo solidamente ligação commercial entre o sertão e a costa, fosse ao mesmo tempo um braço potente, que segurasse para o paiz a importante colonia que ia fatalmente ser-lhe arrebatada.

Esse era o remedio; e assim o compreendeu o grande estadista Manuel Pinheiro Chagas, o homem a quem o paiz mais deve em materia de fomento colonial.

Mas como applicar-se o remedio, se o thesouro estava impotente perante uma tão importante e tão custosa tentativa, que, para que fosse efficaz, tinha de ser rapida, e o capital particular se resentia ainda, medroso, das consequencias da crise de 75, achando ao mesmo tempo ser mais commodo e mais seguro a hypotheca e a agiotagem?

Era quasi impossivel

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

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 pô suiam esses homens os importantissimos capitães necessarios para levar a cabo tão ousada empresa; mas empenhando nisso os que tinham, e empenhando 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 satisfatorio, para attingir o fim que se propunham.

Quando a construcção da linha avançava, apesar das difficulda-

des de toda a ordem, e a Companhia tinha para isso em Londres os capitães indispensaveis, foi, como em relatorios anteriores se disse, a Companhia sollicitada para emprestar ao governo, sobre escritos do Thesouro, £ 370.000 ou 1.665:000\$000 réis, isto em occasião em que o Thesouro estava absolutamente exausto e o credito do paiz abalado até os fundamentos.

E a Companhia, que já tinha salvado da ruina e da garra estrangeira a colonia africana, não pôz duvida em ajudar por essa forma o governo a vencer difficuldades, cujas consequencias não podiam ser, em sentido algum, lisongeiras.

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

Com relação á parte material, levantaram sempre as maiores difficuldades, taes como a exigencia d'uma linha irrepreensivel em construcção 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 providencias e em concessões para facilitar o commercio com as regiões marginaes da linha, quer em facilidades de comunicação da linha com as regiões do interior.

Com relação á parte economica, faltaram ao compromisso contraído, resultante do auxilio prestado pela Companhia ao Thesouro, dando lugar ás difficuldades em que a Companhia se tem debatido desde 1891, como se tem demonstrado em anteriores relatorios, e lançando sobre a Companhia o descrédito que lhe difficulitou extraordinariamente a conclusão da linha.

Deu isto lugar a que a maior parte do material tivesse de ser adquirido no periodo mais agudo da crise, supportando uma enorme differença cambial, e obrigou a Companhia a recorrer a successivos emprestimos, sobrecarregando-se, além d'isso, com importantissimas 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 intancias da Companhia, ainda não concordaram, e em cuja justiça a Companhia está tão confiada, que não deixa de insistir nisso em todas as occasiões que se lhe offerecem.

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

Nós assim o cremos, 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 indispensavel minuciosidade, se tal for necessario; mas infelizmente já o nosso pobre e saudoso amigo não terá essa compensação para tantos desgostos, que lhe minaram e abreviaram a existencia.

Carlos Lopes, quando menos se esperava, porque os seus padecimentos parecia terem-lhe dado uma certa tregoa, falleceu em 4 d'outubro passado. Cabe-nos deixar consignado neste relatorio, a par da nossa intima saudade pelo amigo sincero que para sempre desapareceu, o testemunho da nossa viva gratidão pelo homem incansavel 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 negocios da nossa empresa no exercicio findo; e, encerrando aqui o nosso relatorio, cumpre-nos agradecer a todos aquelles que nos teem coadjuvado, mórmente ao nosso Conselho Fiscal, pela sua efficaz collaboração.

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

Aviões 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, hortaliças e legumes verdes, que forem acondicionadas em termos de se poderem sobrepôr os volumes, e as remessas a granel por vagon completo, com o minimo 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 kilometro.

A administração reserva-se a faculdade de alargar, quando seja necessario, 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 á disposição do consignatário na de chegada.

Será 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-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MONT'ESTORIL Grand Hotel d'Italie.—De 1.^a ordem construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas—Accommodações para familias. Cozinha e serviço á franceza. 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 Caraca.—O principal da cidade e um dos melhores da provincia. Serviço bom e aceiado. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. Antonio d'Oliveira Caraca.

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

PORTO Hotel Continental.—Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central.—Prop. Lopez Munhos.

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

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança.—Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellas 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, ta-lões, etc., marcando cada numero uma, duas, tres ou quatro vezes — caracteres em aço duro.

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

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta Redacção.

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.	9-25 m.	7-10 m.
9-35 m.	9-45 m.	10-10 m.
4-0 t.	4-14 t.	4-23 t.
5-40 t.	5-54 t.	6-30 t.
11-25 n.	11-39 n.	12-0 n.

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

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
5-30 m.	6-5 m.	5-20 m.
7-0 m.	7-18 m.	7-25 m.
7-40 m.	8-1 m.	8-19 m.
10-10 m.	10-35 m.	8-59 m.
11-30 m.	11-55 m.	10-50 m.
1-0 t.	1-25 t.	12-10 t.
2-30 t.	2-58 t.	1-40 t.
4-52 t.	5-20 t.	3-40 t.
5-24 t.	5-56 t.	4-10 t.
7-0 t.	7-28 t.	5-57 t.
8-30 n.	8-58 n.	7-40 n.
10-0 n.	10-28 n.	9-36 n.
12-31 n.	1-5 n.	11-6 n.

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
6-15 m.	7-15 m.	6-0 m.
8-40 m.	9-3 m.	8-5 m.
9-10 m.	9-46 m.	9-32 m.
9-45 m.	10-38 m.	9-55 m.
10-40 m.	11-16 m.	10-5 m.
10-45 m.	11-52 m.	10-35 m.
12-15 t.	1-22 t.	11-26 m.
1-40 t.	2-16 t.	12-2 t.
4-46 t.	5-24 t.	1-50 t.
5-10 t.	6-15 t.	2-26 t.
6-15 t.	7-2 t.	3-2 t.
7-40 t.	8-16 m.	4-19 t.
8-45 t.	9-12 m.	5-15 t.
9-45 m.	10-12 m.	6-2 t.
10-45 m.	11-19 m.	7-19 t.
12-25 n.	1-15 n.	8-2 t.
		9-4 n.

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
1-35 m.	19-6 m.	10-30 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-34 t.
1-46 t.	2-47 t.	2-33 t.
3-50 t.	4-21 t.	4-35 t.
7-14 t.	7-42 t.	8-24 n.
9-50 n.	10-21 n.	11-50 n.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
6-30 m.	7-33 m.	5-0 m.
7-20 m.	8-32 m.	6-40 m.
8-50 m.	9-54 m.	7-50 m.
10-37 m.	11-41 m.	9-5 m.
11-24 m.	12-1 t.	11-4 m.
12-44 t.	1-44 t.	1-0 t.
3-3 t.	4-7 t.	3-4 t.
4-57 t.	5-36 t.	4-40 t.
5-23 t.	6-18 t.	5-14 t.
6-15 t.	7-19 t.	6-59 t.
8-50 n.	9-48 n.	8-57 t.
11-0 n.	12-1 n.	9-10 n.
12-30 n.	1-24 n.	10-45 n.

Lisboa-Rocio	Sacavem	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
7-10 m.	7-54 m.	6-20 m.
8-15 m.	8-59 m.	7-40 m.
9-51 m.	10-35 m.	10-24 m.
10-5 m.	11-29 m.	11-14 m.
11-33 m.	12-14 t.	12-15 t.
1-29 t.	2-13 t.	1-38 t.
3-11 t.	3-55 t.	3-30 t.
4-53 t.	5-29 t.	4-39 t.
5-40 t.	6-24 t.	5-45 t.
6-42 t.	7-26 t.	6-29 t.
8-5 n.	8-49 n.	7-51 t.
9-42 n.	10-20 n.	9-27 n.
		11-5 n.

Lisboa-Rocio	Povo	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
12-30 t.	1-28 t.	7-32 m.
10-30 n.	11-28 n.	8-30 m.

Lisboa-Rocio	V. Franca	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
4-30 t.	5-39 t.	6-35 m.
6-35 t.	7-39 t.	8-35 m.
8-35 t.	9-39 t.	10-35 m.
10-35 n.	11-39 n.	12-35 n.

Lisboa-Rocio	Setil	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
6-55 m.	8-24 m.	7-16 m.
		9-15 m.

Setil	Vendas Novas	Setil
Partida	Chegada	Partida
4-50 m.	8-11 m.	4-5 m.
8-39 m.	10-31 m.	11-13 m.
3-50 t.	7-5 t.	7-50 t.

—	Entroncamento Lisboa-R.	—
Partida	Chegada	Partida
	10-0 m.	12-57 t.

Lisboa-Rocio	Porto	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
8-5 m.	7-1 t.	6-55 m.
10-30 m.	8-21 t.	8-49 m.
12-30 t.	12-32 n.	12-45 t.
2-7 t.	11-16 n.	12-13 n.
4-50 t.	7-47 m.	8-35 n.
6-30 n.		10-2 m.

Figueira	Porto	Figueira
Partida	Chegada	Partida
7-30 m.	1-43 t.	9-50 m.
3-54 m.	6-33 m.	8-46 t.

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

Ovar	Porto	Ovar
Partida	Chegada	Partida
7-2 m.	9-2 m.	5-20 m.
5-53 t.	7-57 t.	3-38 t.

Esmoriz	Porto	Esmoriz
Partida	Chegada	Partida
4-45 m.	6-0 m.	3-45 t.
		4-20 t.

Espinho	Porto	Espinho
Partida	Chegada	Partida
9-54 m.	10-34 m.	8-10 m.
10-50 m.	11-30 m.	9-20 m.
1-15 t.	2-15 t.	11-0 m.
3-5 t.	4-5 t.	12-2 t.
9-30 n.	10-35 n.	7-55 t.
		12-0 n.

Coimbra	Lousã	Coimbra
Partida	Chegada	Partida
5-0 m.	6-27 m.	1-0 m.
11-0 m.	12-57 t.	1-0 t.

Coimbra	Figueira	Coimbra
Partida	Chegada	Partida
7-30 m.	9-15 m.	6-10 m.
6-5 t.	7-44 t.	11-10 m.
		10-15 n.

Lisboa-Rocio	Badajoz	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
10-50 m.	1-29 t.	6-5 t.
1-8 t.	6-52 m.	8-15 m.
		4-58 t.

Lisboa-R.	Valencia	Alcantara	Lisboa-R.
Partida	Chegada	Partida	Chegada
10-50 m.	6-50 t.	6-0 m.	11-10 m.
7-25 t.	12-50 n.	8-40 m.	4-38 t.
7-55 t.	9-58 m.	6-35 t.	6-27 m.

Lisboa-Rocio	Guarda	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
10-50 m.	12-0 n.	6-15 m.
9-30 n.	10-35 m.	2-55 t.
		6-27 m.

Lisboa-Rocio	Caldas Rainha	Alfarellos
Partida	Chegada	Partida
12-15 t.	4-55 t.	12-0 t.
		5-50 t.

Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.
Partida	Chegada	Partida
7-0 m.	2-1 t.	5-5 m.
5-55 t.	3-21 m.	5-30 t.
		1-44 t.

Alfarellos	Figueira	Alfarellos
Partida	Chegada	Partida
5-0 m.	6-10 m.	10-5 m.
11-20 m.	12-19 t.	6-48 t.
7-50 t.	8-35 n.	7-44 t.
8-47 n.	9-24 n.	12-2 n.
3-45 n.	4-22 m.	

Amieira	Figueira	Amieira
Partida	Chegada	Partida
3-0 m.	3-21 m.	2-15 n.
1-40 t.	2-1 t.	5-5 m.
4-20 t.	5-11 t.	12-50 t.
6-20 t.	6-41 t.	4-8 t.
		5-30 t.

BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira
Partida	Chegada	Partida
7-50 m.	9-25 m.	5-15 m.
1-51 t.	3-35 t.	10-50 m.
7-5 t.	8-25 n.	4-25 t.

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

Pampilhosa	V. Formoso	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
5-10 m.	1-45 t.	9-25 m.
9-30 m.	4-0 t.	1-50 t.
1-35 t.	7-2 t.	4-45 t.

SUL E SUESTE

Lisboa	Barreiro	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	6-25 m.	5-35 m.
8-0 m.	8-55 m.	8-0 m.
9-15 m.	9-50 m.	9-15 m.
10-30 m.	11-25 m.	11-0 m.
1-55 t.	2-40 t.	12-25 t.
3-25 t.	4-0 t.	3-40 t.
4-50 t.	5-25 t.	4-51 t.
6-30 t.	7-10 t.	9-13 n.

Lisboa	Setúbal	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	9-28 m.	8-5 m.
10-30 m.	12-40 t.	10-15 m.
4-35 t.	3-46 t.	2-5 t.
3-25 t.	5-2 t.	4-0 t.
4-50 t.	6-27 t.	8-21 n.

Pinh. Novo	Setúbal	Pinh. Novo
Partida	Chegada	Partida
5-45 n.	9-7 n.	5-29 t.
		5-51 t.

Lisboa	Evora	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	10-50 m.	5-10 t.
		9-53 n.

Casa Branca	Evora	Casa Branca
Partida	Chegada	Partida
6-30 t.	1-17 t.	7-41 t.
		8-15 n.

Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	3-21 t.	5-38 m.
4-50 t.	11-35 n.	11-3 n.
		6-10 m.

Lisboa	Moura	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	3-48 t.	5-20 m.
4-50 t.	3-34 m.	8-5 n.
		6-10 m.

Lisboa	Villa Real	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-30 m.	11-19 m.	3-0 m.
8-0 m.	5-31 m.	4-15 t.
4-50 t.		6-10 m.

Lisboa	Portimão	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	9-26 n.	1-45 m.
8-0 m.	3-35 m.	6-40 t.
4-50 t.		6-10 m.

Tunes	Portimão	Tunes
Partida	Chegada	Partida
9-25 m.	10-30 m.	9-59 n.
		10-57 n.

Portimão	Villa Real	Portimão
Partida	Chegada	Partida
6-20 m.	12-15 t.	1-0 t.
		1-5 t.

Faro	Villa Real	Faro
Partida	Chegada	Partida
6-32 m.	9-0 m.	9-48 m.
3-48 t.	6-14 t.	6-3 t.
		9-0 n.

MINHO E DOURO

Porto	Famalicão	Porto
Partida	Chegada	Partida
2-20 t.	3-4 t.	4-38 m.
3-40 t.	6-39 t.	4-3 t.
9-25 n.	10-52 n.	7-26 t.

Porto	Braga	Porto
Partida	Chegada	Partida
4-45 m.	7-26 m.	6-2 m.
8-3 m.	10-34 m.	8-1 m.
9-35 m.	12-9 t.	11-0 m.
12-10 t.	1-56 t.	11-0 m.
4-10 t.	6-6 t.	4-47 t.
5-40 t.	8-21 n.	7-27 t.

Nine	Braga	Nine
Partida	Chegada	Partida
8-35 m.	9-2 m.	9-20 m.
11-35 m.	12-9 t.	12-50 t.
		1-19 t.

Porto	Vianna	Porto
Partida	Chegada	Partida
4-45 m.	8-38 m.	7-8 m.
4-0 t.	6-40 t.	6-20 t.
		10-27 n.

Porto	Valença	Porto
Partida	Chegada	Partida
8-5 m.	12-57 t.	2-32 m.
12-10 t.	3-32 t.	9-20 m.
5-40 t.	11-34 n.	2-0 t.

Vianna	Valença	Vianna
Partida	Chegada	Partida
7-15 m.	9-44 m.	4-55 m.
3-36 t.	5-20 t.	8-0 m.
6-46 t.	8-15 n.	4-4 t.

Porto	Penafiel	Porto
Partida	Chegada	Partida
4-30 t.	6-11 t.	5-15 m.</



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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



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

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



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

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



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Barthelemy** n.^o 1. Sairá a 26 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bolonha e Hamburgo, vap. allemão **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 francez **Amazona**. Sairá a 24 de janeiro.

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



Buenos Aires (directo), vapor allemão **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. francez **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 19 de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Hamburgo, vap. allemão **Pernambuco**. Sairá a 26 de janeiro.

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



Havre e Liverpool, vapor inglez **Anselm**. Sairá a 19 de janeiro.

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



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

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



In la e Macau, vapor espanhol **Isla de Panay**. 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 **Alcanta**. Sairá a 31 de janeiro ou 1 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



Madeira, Pará e Manaus, vap. inglez **Ma-deirense**. 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 (Villa 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



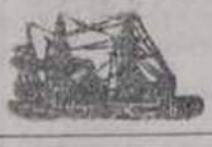
Madeira, Pará e Manaus, vap. inglez **Clement**. Sairá a 27 de janeiro.

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



Palamos, Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Thomas** n.^o 5. Sairá a 18 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



Penang, Singapura, Hong-Kong, Shanghai, Yokohama, Kobe e Macau, vapor allemão **Habsburg**. Sairá a 25 de janeiro.

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



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Tijuca**. Sairá a 17 de janeiro.

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



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



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **San Nicolas**. 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, vapor 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, vapor inglez **Orissa**. Sairá a 23 de janeiro.

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



Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oropesa**. Sairá a 23 de janeiro.

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