

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietário e Director

REDACTOR PRINCIPAL

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

Composição e Impressão  
Typographia do Commercio  
de LEIRIA, ABILIO & SARAIVA  
3, Trav. da Sacra-monte, ao Ca-mo, 7 LISBOA

Redacção e administração  
48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48  
LISBOA

TELEPHONE N.º 27  
Endereço telegraphico: Camiferro

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

3.ª ampliação á tarifa especial N.º 7 g. v.—bilhetes de ida e volta do Sul e Sueste.

## SUMMÁRIO

REGOA A LAMEGO, por J. Fernando de Sousa.....	161
ILHAS CANARIAS, por O. S. ....	162
PARTE OFICIAL — Portaria de 13 de dezembro e decreto de 23 de maio do Ministério das Obras Públicas .....	163
BILHETES KILOMETRICOS EM ESPANHA .....	164
EXCURSAO NA SUISSA .....	164
PROJECTOS DE VIAGEM .....	164
REFORMA DE PAUTAS (conclusão) .....	165
A PROPOSITO DO CINCOCENTENARIO — XI .....	166
ASSEMBLEIA DA COMPANHIA REAL .....	167
ASSEMBLEIA DA BEIRA ALTA .....	167
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas—Boletim Commercial e Financeiro—Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis .....	167 a 169
PUBLICACOES RECEBIDAS .....	170
A CONCLUSÃO DA NOSSA REDE FERROVIARIA .....	170
CHOQUE E DESCARRILAMENTO — A POEIRA EM LISBOA .....	170 e 171
A NOVA ESTAÇÃO DE CADIZ — A CONFERENCIA DE BERNE .....	171
A ORIGEM DOS TREMVIAS-ELECTRICOS — PANAMERICANO DO NORTE .....	171
AUTOMOTRIZES E LOCOMOTIVAS A VAPOR .....	172
CAMINHO DE FERRO ELECTRICO DE PONTEDECIMO A BUSSALLA .....	172
TRACÇÃO ELECTRICA .....	172
AUTOMOBILISMO .....	172
LINHAS PORTUGUEZAS — Aquecimento de carras — Villa Real — Pedras Salgadas — Montemor-o-Novo — Valença — Monsão — Foz do Tua e Ligeiros .....	172
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Italia — Turquia — Estados Unidos — Manchuria .....	173
NOTAS VARIAS — AVISOS DE SERVICO — ARREMATACOES .....	174
AGENDA DO VIAJANTE — HORARIO DOS COMBOIOS .....	174 e 175
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA .....	176

## Regoa a Lamego

E' em verdade notável o projecto do primeiro troço da linha da Regoa a Villa Franca das Naves compreendido entre a Regoa e Lamego.

Entre os estudos mandados fazer por Emygdio Navarro de 1886 a 1888 encontrava-se o de aquella linha, cuja importância não pôde ser contestada, visto ligar o vértice do angulo muito agudo que forma a linha da Beira Alta na passagem do valle do Mondego para o do Douro com a linha do Douro no ponto onde vem convergir uma das mais importantes linhas a construir na província de Traz-os-Montes. Os concelhos de Trancoso, Pinhel, Sernancelhe, Moimenta, Tarouca e Lamego são por ella possuídos em rapida comunicação com o Porto.

E' facil a sua construção, salvo no primeiro troço, em que além da ponte sobre o Douro, ha que vencer na curta extensão horizontal de 7 kilometros o enorme desnível entre Lamego e a Regoa.

Effectuou-se o estudo com rampas de 25‰ e curvas de 150m de raio. Chegou a ser apresentada proposta de lei para a sua construção com garantia de juro, não chegando a ser convertida em lei.

Em 1903 o sr. Conde de Paçô-Vieira incluiu esta linha, entre as que o governo ficava autorizado a construir, na sua proposta convertida em lei de 1 de julho d'aquelle anno.

Antes d'isso, mandou elaborar novo projecto com curvas de pequeno raio, facultando o emprego da cremalheira, se preciso fosse.

Por esta forma o illustre ministro, a quem tanto deve a

viação accelerada no nosso paiz, dava fundamento á esperança, já quasi perdida pelos povos da região, de a verem dotada com tão valioso melhoramento, executado em condições economicas, surtindo assim efeito a classificação do decreto de 15 de fevereiro de 1900, promovida por Elvino de Brito.

A Direcção do Minho e Douro procedeu ao estudo, procurando não ultrapassar o limite de 25‰ nas rampas apesar de terem sido auctorizadas maiores inclinações; não descer abaixo de 75° nas curvas; colocar a estação de Lamego o mais proximo possível da cidade.

No projecto de 1888 ficava esta proximo do Balsemão, seguindo com facilidade em direcção a Villa Franca. Era agora possivel approximá-la de Lamego, sem aggravar notavelmente as dificuldades do seguimento.

A principal dificuldade do estudo estava na saída da Regoa. O traçado de 1888 subordinou-se á continuidade da linha de Villa Franca das Naves a Chaves, cortando em angulo agudo a linha do Douro a montante da estação da Regoa. Podiam assim seguir os comboios directamente de um a outro extremo da nova linha, tendo porém que recuar os do lado de Lamego para entrar ou sair naquella estação. Além d'isso a passagem do Douro fazia-se por uma ponte obliqua de grande extensão, que levava o traçado directamente á encosta esquerda do Varosa, dispênsando ponte sobre este rio.

Depois de diversas tentativas, entendeu-se que as circunstancias do tráfego permittiam a adopção de outro ponto de vista. Considerando as duas linhas, da Regoa a Villa Franca e da Regoa a Chaves, como affluentes da do Douro, as relações directas entre as duas regiões por elles servidas são de secundaria importancia comparadas com as de cada uma d'ellas com a linha principal. Aos comboios do Douro corresponderão pois os das duas linhas, tendo por origem ou por termo a estação de Regoa e devendo ficar em identica situação em relação aos da linha principal. Demais, para prever um caso extraordinario e imprevisto, é facil fazer uma ligação directa das duas linhas.

Resolveu-se pois que partissem ambas para montante da estação, curvando-se a de Lamego para o Sul e atravessando normalmente o Douro sobre uma ponte que ficou bastante reduzida em extensão e custo.

Tem esta importante obra d'arte 5 vãos, sendo os 2 extremos de 48m e os 3 intermédios de 60m.

A viga recta continua, de pavimento superior, tem 6m de altura. Os dois pilares mais altos teem 20,80 desde o sócio. As fundações são directamente sobre rocha. Acha-se esta importante obra de arte orçada em réis 104:9263000.

Logo depois da ponte a linha passa sobre a estrada real n.º 34 e começa a subir na encosta direita do Varosa até o ponto que transpõe esse rio num elegante via ducto mixto, tendo um vão central de 40m de viga de rotula com taboleiro superior, entre duas partes lateraes de alvenaria em curva de 75m, constituída cada uma por 3 arcos de volta inteira de 10m de abertura. A altura dos encontros do taboleiro desde a rotula á sapata é de 28,30.

A altura maxima d'esta obra d'arte sobre o leito do rio é de 40,296.

Acha-se orçado o viaducto em 34:7403000 réis.

Depois de transposto o rio, segue o traçado formando lacete e subindo pela margem direita do Varosa

em direcção á sua foz, formando depois segundo lacete onde fica a estação da Bogalheira que serve uma zona muito povoada.

Subindo sempre, atinge a linha a portella de Cambres, onde fica uma estação d'esse nome, e depois de a transpor, volta ao valle do Varosa, tendo subido até Cambres 214<sup>m</sup>,730.

A estação de Cambres serve diversas povoações que lhe ficam em volta e tem ligação com tres estradas que facilitam o seu accesso.

Vae seguindo a linha, colleando pela encosta cingindo-se a todos os seus accidentes, formando lacetes.

Em Sande tem outra estação, a partir da qual entra no valle do Balsemão, affluente do Varosa, até que atinge a estação de Lamego ao kilometro 186.

Fica esta a 394,<sup>m</sup>775 da Regoa. A sua situação relativamente á cidade é excellente, pois dista apenas 300<sup>m</sup> do Rocio e da Sé, ponto central da cidade e fica junto da estrada real que lhe assegura o accesso.

A linha tem no local da estação um patamar de 460<sup>m</sup>, parte em recta e parte em curva de raio.

Tem o lanço 18.665<sup>m</sup>, dos quaes são 8.642<sup>m</sup> em alinhamentos rectos e 10.023 em curvas de raios que descem até 75<sup>m</sup>. O maior alinhamento é de 456<sup>m</sup>,87 e o menor de 20,<sup>m</sup>41 entre curvas de sentido contrario. Das 153 curvas, cujos raios variam de 75<sup>m</sup> a 1.000<sup>m</sup> ha 68 com o raio minimo.

Em perfil ha 2.605<sup>m</sup>,4 em patamar e 16.029<sup>m</sup>,60 em rampas, cuja inclinação varia entre 19 e 25<sup>m</sup>.

As d'este limite sommam 10.890<sup>m</sup> repartidos por 5 traíneis, o mais extenso dos quaes mede 5.190<sup>m</sup>.

O volume das terraplenagens é de 334.564<sup>m</sup><sup>3</sup> ou 17.900<sup>m</sup><sup>3</sup> por metro corrente, sendo 28.274<sup>m</sup><sup>3</sup> de emprestimos e 52.315 de depositos.

Das excavações, 29.074<sup>m</sup><sup>3</sup> são em rocha dura e 111.880 em rocha branda.

As obras de arte são representadas por duas passagens superiores, um pontão de 6<sup>m</sup>×6<sup>m</sup> e tres de 2<sup>m</sup>×3<sup>m</sup>; além de 118 aqueductos e 28 siphões. Ha 22 muros de sustentação de terras, sendo o maior de 8-70 de altura na estação de Lamego.

São 5 as passagens de nível.

Os tipos d'estações são os adoptados para a linha da Regoa a Chaves, sendo de 1.<sup>a</sup> classe a de Lamego, de 3.<sup>a</sup> as de Cambres e Bogalheira e de 4.<sup>a</sup> a de Sande.

Além de Lamego foi feito o reconhecimento na extensão de 3.740<sup>m</sup> para assegurar o seguimento da linha até transpor a portella de Cepões ou de Nossa Senhora da Boa Passagem, divisoria das aguas do Balsemão e Varosa, além da qual desaparecem as dificuldades do traçado até Villa Franca das Naves. Nesse pequeno troço havia que atravessar sem expropriações caras a quinta das Brochas, para o que se contou com um tunnel de 80<sup>m</sup>, o que evita cortar a mata por uma trincheira. Era tambem difícil o atravessamento da cidade sem ter que demolir casas. Isso se conseguiu, passando sobre a rua de S. Lazaro com cota suficiente para a deixar em passagem inferior e aproveitando um intervallo de casaria.

No valle do Balsemão faz o traçado um lacete, atravessando o rio numa ponte de 25<sup>m</sup>.

O orçamento de 481.058.3000 réis corresponde ao custo de 25.773.3000 réis por kilometro, não incluindo material circulante. Não é justo porém que o custo da ponte sobre o Douro seja encargo exclusivo d'este lanço. Se o dividirmos pelos 120 kilometros da Regoa a Villa Franca, cabem 8.744.5000 réis a cada kilometro, ou 16.320.5000 réis ao lanço da Regoa a Lamego, cujo orçamento desce depois a 392.452.3000 réis ou 21.016.5000 réis por kilometro, preço que não é excessivo, attendendo a que no lanço existem 4 estações e o viaducto do Varosa.

Tinha sido pedido para a linha outro traçado, que de Lamego viesse descendo até encontrar a linha do Douro em Mosteiro, muito a jusante da Regoa. Já aqui mostrámos a impossibilidade de ser attendida a pretenção, que deixava desligadas as duas linhas de via reduzida, indo d'encontro ao plano decretado e sancionado por lei depois de maduro estudo do assunto.

Por portaria de 11 do corrente foi aprovado o projecto, mandando-se porém estudar uma variante no extremo, para se ver se a estação de Lamego pôde ficar além da

cidade junto da estrada de Moimenta da Beira, em terreno de menor inclinação, em que a sua construcção será muito menos dispendiosa.

E' digno d'elogio o engenheiro auctor do projecto, o sr. Daniel Gomes de Almeida, que sobre um minucioso levantamento tacheometrico estudou este difícil traçado e o acomodou ao terreno com intelligente criterio.

Urge construir este troço de linha instantemente reclamado pelos povos da região.

E' certo que logo na origem do lanço ha uma obra tão importante, como é a ponte sobre o Douro, cujo custo será ainda agravado pela indemnização da ponte-estrada cuja concessão garante o monopolio da travessia por pontes ou barcas numa zona de 2 kilometros de largura.

Não será porém improductivo o dispendio, em vista da importânc'a do trafego com que se pôde contar num troço cujo tributo á linha do Douro será deveras valioso. Acto de justiça e de boa administração será pois essa construcção.

29-5-7.

J. Fernando de Sousa.

## ILHAS CANARIAS

A situação que ocupam no oceano Atlântico estas formosas joias da coroa de Espanha, restos brilhantes de uma apagada grandeza; o papel que desempenham como escala para carreiras de navegação ou como estações sanitarias; a vizinhança a que estão de terras portuguesas e o parentesco que teem com o nosso archipelago da Madeira, despertam a attenção de quem, por propensão dos seus estudos, deseja conhecer tudo que possa relacionar-se ou interessar á vida económica portuguesa.

Foi por isto que, com aguda curiosidade, folheámos as paginas d'essa publicação, tão digna de ser imitada, feita pelo ministerio dos estrangeiros em França que vulgariza e põe ao alcance das bolsas mais modestas os relatórios commerciaes dos seus agentes diplomáticos e consulares.

Neste pequeno folheto que custa 20 centimos, e que se vende avulso, se encontram muitos elementos estatísticos de valor de que vamos dar uma ideia, frizando todavia a conveniencia que haveria, a nosso ver, em publicar separadamente e vender por pequeno preço os relatórios analogos que veem a lume no Boletim commercial, interessante revista periodica que tem sido feita no nosso ministerio dos estrangeiros mas com um publico muito restrito, justamente por obrigar a uma assignatura completa e não se subdividir em relatórios parciaes.

O relatório a que nos referimos agora trata do comércio e da navegação das ilhas Canarias de 1903 e 1904. O seu auctor mr. Cabanes numa linguagem concisa e clara apresenta uma série de quadros em que se condensa um grande numero de factos relativos aos fenómenos que considera e precede-os, quando é preciso, de algumas considerações.

Accentua que o comércio geral aumenta de importância sem desfalecimentos de anno para anno.

Este aumento é devido ao desenvolvimento da cultura e da exportação de dois produtos agrícolas—tomate e banana. Foram estas culturas vegetais que levaram as ilhas da situação critica em que estavam pela depreciação do producto cárante—a cochenilha.

Accrescenta-se a esta causa de riqueza outra muito importante que é a affluência de estrangeiros que escalam Las Palmas ou Teneriffe para estação de inverno.

Os valores em pesetas das importações e exportações do archipelago em 1904 para os principaes clientes foram:

	Importação	Exportação
Inglaterra .....	47.488.196	12.484.442
Espanha .....	19.353.203	2.005.101
Estados Unidos .....	12.590.933	67.409
Noruega .....	7.250.623	1.920
Allemânia .....	6.834.356	398.843
Argentina .....	3.164.508	18.947
Itália .....	3.063.067	23.564
Bélgica .....	2.842.196	21.638
França .....	2.774.924	9.967.673
Gibraltar .....	197.587	1.787.752
Portugal .....	12.650	517

Estes numeros não são garantidos como exactos por não haver ali alfandegas, pagando-se apenas direitos de um limitado numero de productos, como o bacalhau e sendo os portos frances explorados por empreiteiros tanto em Las Palmas como em Santa Cruz de Teneriffe.

Nas importações figuram o trigo e as farinhas, o arroz, o assucar, o café e o chá, o tabaco, o cacau, o bacalhau, as conservas, os legumes, os fructos seccos, biscoitos, bolachas, manteigas e queijos, toucinho e banha, azeite, oleos, cervejas, vinhos, alcool, licores, aguas mineraes, quinquilherias, loiças, moveis, coiros e pelles curtidas, cordas, madeira, petroleo, metaes, machinas, vidros, cimento, carvão, papel, fosforos, perfumaria, drogaria, enxofre em flor, amido, sabões, vernizes e tintas, brinquedos, serradura de madeira, adubos chimicos e guano, farelo, forragens, palha, velas, chapeos, sedas, lãs.

A Inglaterra é o principal fornecedor como agente marítimo. Muitos dos productos que fornece, porém, são de outras nacionalidades.

Em 1904 importaram 2.860 toneladas de trigo, 1.624 de proveniencia indirecta ingleza e 1.236 da Argentina, cifras a que deve addicionar-se a de 6 359 toneladas de farinha da Inglaterra e 797 d'outras proveniencias.

Pouco importa de arroz, 1.214 sendo 888 toneladas trazidas d'Inglaterra e 276 da metropole.

Tambem importa pouco assucar, 944 toneladas, e de extranhar é que exporta algum; a razão do facto é que muitos lavradores substituiram á cultura da canna a cultura da banana, que presentemente é mais lucrativa.

A Inglaterra fornece 619 ton. e a Allemanha 225.

Tambem compra café, 325 ton. e 5 ton. de chá, sendo este quasi exclusivamente consumido pelos viajantes.

Importou 269 ton. de tabaco de Inglaterra, 203 de Cuba e 161 da Allemanha, 45 ton. ao todo de cacau, 322 de peixe secco e 234 de conservas.

Parece que neste capitulo Portugal devia tentar alguma cousa, para ao menos concorrer como a Italia que vende 21 ton. ou a França 46.

Tambem Cabo Verde poderia vender algum café, que não precisaria de vir da Allemanha como lhe vem as 85 ton. que ali adquire.

Como compra 4.175 ton. de feijão em Marrocos podia comprar em Portugal tambem algumas. Sempre está mais perto do que a França que lhe vende 327.

Compra á metropole 207.781 galões de vinho, á França 4.881, á Italia 7.276. A Inglaterra que não é productora vende-lhe 4.323, compra a diversos 4.840.

Se se estabelecem relações commerciaes intimas entre a Madeira e as Canarias podiam os nossos vinhos finos, e porventura os de pasto ter ali um esgoto rasoavel.

Importam muita madeira, 26.954 ton. em 1904, porque quasi não ha florestas no archipelago.

A Allemanha fornece-lhe o vidro, 311 ton. em 678; a Belgica o cimento 2.563 em 5.466, a Inglaterra o carvão 787.331 ton., o ferro e aço 2.081 em 4.090; o sabão 1.555 em 1.561, os vernizes e tintas 11 em 20, as velas 490 em 495, adubos 12.727 em 13.361.

Importa grande quantidade de serradura para o empacotamento do tomate da sua exportação, 4.117 ton.

As expórtações principaes do archipelago são banana, tomate, batata, cebola, coiros, cochonilha, laranja e amendoa, além de vinho e alcool.

Em 1904 o valor dos tres primeiros productos foi de: 11.528.550 para a banana, 7.090.500 para o tomate e 1.236.000 para a batata.

Seria interessante estudar a implantação da cultura intensa de tomateiros, para exportação e para conserva nas ilhas da Madeira ou dos Açores. A exportação faz-se principalmente para Inglaterra. Assim de 11.340 ton. de banana exportadas por Santa Cruz de Teneriffe, 10.600 foram para Inglaterra, e de 8.230 ton. de tomate exportados, 2.500 tiveram o mesmo destino.

As relações com o nosso archipelago da Madeira começam a esboçar-se mas sã o indecisas e frouxas; apenas estabelecem os viajantes que aproveitam os commodos transportes que em um dia e duas noites fazem o trajecto do Funchal a Las Palmas, navegando num mar bonçoso, d'um clima ameno para outro clima tepidamen-

te bafejado pelos ventos de Africa cuja costa lhe fica mais proxima.

Commercio, trafego mercantil é quasi nullo.

Todavia os dois archipelagos tinham ambos a ganhar no estreitamento de relações e convivio.

Até a circumstancia de se indicar tanto um como outro para estações de inverno deveria aproveitar-se porque convidaria os viajantes a visitar as duas Teneriffe e Las Palmas as pequenas cidades com o seu tremvia electrico para La Laguna e Tacoronte, com o seu tremvia a vapor para o porto marítimo, são dignas já d'um passeio.

O movimento marítimo vai crescendo.

Na estatística que temos presente a Inglaterra figura com 196 navios a vapor entrados em Teneriffe, a Espanha com 402 a vapor e 1.147 de vela, a Allemanha com 292 a vapor, a França que vai perdendo sempre, cedendo o passo e o mar á sua rival 172, a pequena Belgica 36, a mais pequena Dinamarca 6 e Portugal apenas 2 navios de vela.

*Heroes do mar*, sem navios e sem pensar na regeneração da marinha nacional; esquecendo sempre os projectos de lei para o fomento da navegação; com imposições alfandegarias, mandarinismo pautal, sempre que se trate do trafego marítimo de cabotagem ou de longo curso; perdendo pouco a pouco o habito das viagens e do trabalho marítimo; deixando que os estrangeiros vênam pescar nas nossas proprias aguas; como poderemos ter uma grande e salutar reacção, prosperar o commercio, estabelecer relações commerciaes, abrir mercados aos nossos productos, adquirir produtos para o nosso trabalho, se estamos dependentes em tudo e por tudo de barcos ingleses, allemães, italianos, belgas, americanos?

O. S.

## PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio  
e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto do ramal da estrada de ligação da estação de Villa Pouca de Aguiar com a estrada real n.º 32, elaborado pela Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, com data de 19 de novembro ultimo: ha por bem, conformando-se com a informação d'esta data, da Administração dos Caminhos de ferro do Estado, aprovar o referido projecto e orçamento da importancia de 2.539\$110 réis.  
Paço, em 13 de dezembro de 1906.—José Malheiro Reymão.

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição dos Caminhos de Ferro

Pedindo a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses que para a construcção do desvio da linha ferrea do norte entre os kilometros 317,475 metros e 319,526 metros seja declarada a urgencia da expropriação de tres parcelas de terreno com os n.º 2, 3 e 34, pertencentes respectivamente a Eliseu Pereira do Valle, José Moreira Soares e Antonio Fernandes Camarinho, a primeira situada na freguezia de S. Martinho, do concelho de Espinho, distrito de Aveiro, e as duas ultimas na freguesia de S. Felix da Marinha, concelho de Gaia, distrito do Porto; e

Considerando que esta expropriação se acha compreendida nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, declarar de utilidade publica e não urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, a expropriação das mencionadas parcelas marcadas nas plantas parcelares que baixam com o presente decreto assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 23 de maio de 1907.—REI.—José Malheiro Reymão.

## Bilhetes kilometricos em Espanha

Conserva-se ainda em suspenso esta tarifa, que tanto agradou ao publico; mas parece que outro tanto não sucedeu às companhias porque os productos mostraram-lhes baixas que as assustaram.

Repetição do mesmo caso que em tempo se deu na Hungria, com a tarifa de zonas, que tanto entusiasmou o publico e as companhias austriacas e allemãs achavam excellente... enquanto não sentiram nos cofres a diferença de receitas.

Até em Portugal houve entusiastas defensores da tarifa de zonas e se chegaram a fazer estudos para a sua adopção.

A Espanha pensou tambem, com a sua tarifa de bilhetes kilometricos, fazer aumentar extraordinariamente a circulação de passageiros, e ella aumentou, com efeito, mas não só esse accrescimo de momento não produziu receita que correspondesse ao que se desejava, como, por causa d'elle, teve que desdobrar os seus comboios, o que lhe originou muito maiores despesas.

Tenta agora, gradualmente, peorando a tarifa, emendar a mão prodiga com que a estabeleceu, tão liberal e latitudinaria, que todos, e para tudo, d'ella aproveitavam.

Tal e qual como se praticou em tempo na Hungria,

Já no anno passado a tarifa levou corte. Agora a amputação seria maior, augmentando-se os preços e diminuindo as faculdades e vantagens que ella dava.

Mas a Espanha não é a Hungria, e entre os nossos vizinhos é mais difícil cercear ao publico prerrogativas que uma vez se lhe deram.

E' por isso que a elaboração da nova tarifa de transição, que só utilizava ao publico em determinados casos, tem sido laboriosa, não se sabendo ainda quando, e em que condições ella será posta em vigor.

Segundo informa o nosso collega *Le Touriste*, a nova tarifa, apresenta as seguintes diferenças num percurso de 12.000 kilometros que elle toma por exemplo:

Quanto a preços: em primeira classe pela antiga tarifa, 660 pesetas; pela projectada, 792; em segunda respectivamente 495 e 607,20 em terceira, 297 e 356,40.

Quanto a prazo: a antiga tarifa concedida 15 meses; a projectada 12.

Quanto a numero de pessoas: antiga 7; projectada 5.

Quanto a numero de socios ou empregados: antiga 3, projectada 5.

Quanto a creanças: pela antiga, duas pagavam como um adulto; na projectada, as creanças pagarão bilhete inteiro.

Quanto a minimo de percurso: pela antiga tarifa era dez kilometros, pela projectada passa a ser de trinta.

## Excursão na Suissa

A agencia Lubin está promovendo uma excursão na Suissa, com todas as despesas pagas, durante vinte dias, e cujo importe é apenas 210\$000 réis, com o seguinte itinerario:

Partida de Lisboa, ás 7 horas e 25 minutos da tarde, de 4 de julho, chegando a Madrid, no dia seguinte, ás 11 h. e 41 m. da manhã. Sexta-feira 5 de julho, descanso. Esse dia é consagrado a visitar Madrid, até a partida, que se faz ás 5 h. e 45 m. da tarde; chegando-se a Barcelona ás 9 h. 5 da m. do dia 6.

Domingo 7, parte-se ás 10 h. da m., chegando a Lyon á meia noite e 57. Na segunda-feira, 8, de manhã vê-se Lyon e ao meio dia e 50 m. parte-se para Genebra, onde se chega ás 4 horas e 5 m. da tarde. O dia 9, é consagrado á visita de Genebra e Lago Leman, vendo-se a Cathedral, a capella dos Macchabés, a Camara Municipal, o Arsenal, a egreja russa, monumento nacional, jardim inglez, ilha de J. J. Rousseau, o monumento de Brunswick, etc. No dia 10, partida ás 9 horas 15 da manhã pelo vapor; e chegada aos rochedos de Naye, ás 3 h. e 10; onde se fica até o dia seguinte, ás 7 h. 55 da manhã, que se parte para Lausanne, onde se chega ás 7 h. 12 da tarde, no dia 12, visita á cidade. A 13, Partida ás 8 h. e 15 da manhã, chegando a Friburgo ás 9 h.

e 45. Visita da cidade e partida ás 4 h. e 3 da tarde, para Berne onde se chega ás 4 h. e 43.

No dia seguinte, domingo 14, visita-se a cidade de Berne, partindo ás 2 h. e 38, para Interlaken, onde se chega ás 5 h. 20 da tarde; em 15, Grindelwald, La Wengernalp, Lauterbrunnen. Partida ás 7 h. da manhã, pelo valle da Lutchine, chegando a Scheidegg ás 10 h. 50 da manhã, e partindo ás 10 h. e 57 da manhã, pelo caminho de ferro electrico da linha da Jungfrau. Regresso á Pequena Scheidegg ao meio dia e 40 m., chegando a Interlaken, ás 5 h. e 48.

Em 16, partida d'Interlaken ás 10 h. 42 da m. e chegada a Meiringen ás 4 h. e 17, partida de Meiringen á 1 h. e 33, para o Pilatus, onde se chega ás 5 h. e 35, e onde se passa a noite. No dia 18, partida do Pilatus ás 8 h. e 15 da manhã, e chegada a Lucerne ás 10 h. e 10. No dia seguinte, visita á cidade fundada no seculo VII.

A 20, partida para o Rigi de Lucerne ás 9 h. e 30 para chegar a Zurich ás 7 h. e 30 da t. No dia 21, visita á cidade, e partida ás 6 h. e 13 da tarde, chegando a Neuhausen ás 7 h. 8 da tarde, d'onde se parte a 22 ás 10 h. 30. Chegando a Bâle á 1 h. 30; visita cidade. Finalmente em 23 de julho, parte se ás 10 h. e 30 da manhã, almoçando-se no vagon restaurante e chega-se a Paris ás 5 h. 45 da tarde.

A excursão acaba na manhã de sabbado 27 de julho. Os touristes poderão ficar no mesmo hotel, correndo as despesas por sua conta.

A mesma agencia prepara uma excursão a Paris e Londres para o mez d'agosto.

## Projecto de viagem

Terminou ha dois numeros a descrição de viagem na nossa secção favorita, porque a excursão de que tratámos, desde o anno passado, foi, relativamente, pequena, e como nestes artigos só a simples verdade se reproduz, quando tratamos de pontos conhecidos e sem extraordinarias cousas a contar, preferimos o laconismo que não fatiga o leitor.

Também não costumamos fazer aqui largos programas de viagens futuras, preferindo ir desenrolando os panoramas sensacionaes á medida do decorrer da excursão.

Mas da mesma forma que verbalmente nos são feitas perguntas sobre qual destinamos que seja a viagem d'este anno, o leitor habituado a esta secção que ha perto de vinte annos aqui mantemos, terá desejo de saber que novas digressões lhe descreveremos a seguir, que regiões lhe faremos ver na série que—conforme é de uso—teremos que encetar em breve.

Ora tendo-se descrito aqui a Europa, não só a central como até os seus extremos, em toda a sua total largura, desde Galway, na ponta occidental da Escócia, até Tcheliabinsk, no extremo oriental da Russia, natural é que as futuras viagens se dirijam para os pontos também extremos; ao norte, a Scandinavia, ao sul as provincias balkanicás, pontos também que mais curiosidade haverá de conhecer visto que raramente—se tal tem sucedido—algum portuguez os visitou.

Dispomos, pois, que a viagem d'este anno vá até o norte, até mesmo ao ponto mais setentrional que seja possível, a quem vai como excursionista,—e onde raros portuguezes tenham posto pé.

Com efeito não nos consta de compatriota nosso que tenha avançado até o grau 80° (nem mesmo ao archipelago do Spitzberg), ou um pouco além, a esse mar de neves eternas, onde se não vê mais a habitação humana; e da população que ali viveu em outras eras só restam os despojos, os ossos dispersos pelos movimentos do gelo.

Eis o programma da parte mais extraordinaria da viagem que nos propomos realizar, especialmente para a descrever aqui, advertindo, porém, desde já que esse extraordinario tem por limite o que se pode percorrer como excursionista, o que muitos estrangeiros (se bem que raros ou nenhum portuguez) conhecem; porque o fim d'estas viagens nunca foi atingir o desconhecido,

explorar novas conquistas para a sciencia, marcar na geographia um traço mais, ou mais um ponto vinculado por um esforço notavel de arrojo e dedicação.

Passar algumas horas na Bahia da Virgem, commoda mente (mais ou menos, bem entendido) alojado num vapor confortavel, é já bastante para quem pretende uma viagem de prazer, sem necessidade de se arriscar a ficar gelado nas terras de Francisco José.

Esta descrição, na parte que se refere ainda ao caminho, começará no nosso numero de agosto.

## Reforma de pautas

(Conclusão do n.º 466)

**Classe 5.º—Apparelhos, machinismos, etc.—Secção I:**  
—Artigo 394.º—Apparelhos e machinismos completos não especificados e peças separadas;—Artigo 413.º—Machinas de vapor, de petroleo, de gaz, de ar quente, turbinas e peças separadas.—Propõe-se que estes dois artigos sejam englobados e transformados no seguinte: Apparelhos, machinismos completos de toda a especie, motores (incluindo as machinas de vapor, tipos locomovel e semi-fixo) e seus pertences separados ou não; Direito, 20 réis por kg.

A comparação entre os direitos actuaes e os propostos na pauta em projecto é dada pelos seguintes quadros:

Apparelhos e machinas completas de toda a especie e s/ pertences

	Pauta em vigor art. 372.º	Nova pauta art. 394.º compreende dynamos	Augmentos
Até 50 kilos ..	60 réis	200 réis	333 %
De 50 a 100 ..	60 "	150 "	250 %
De 100 a 250 ..	40 "	120 "	300 %
De 250 a 500 ..	40 "	80 "	200 %
De 500 a 1.000 ..	30 "	60 "	200 %
De 1.000 a 2.000 ..	20 "	40 "	200 %
De 2.000 a 5.000 ..	20 "	30 "	150 %
De 5.000 e mais ..	20 "	20 "	—

Machinas de vapor, de petroleo, de gaz, de ar quente, de alcohol, turbinas e em geral todas as machinas motoras e s/ pertences

Pauta vigente — artigo 292.º	Nova pauta — artigo 413.º
Até 80 caval. de força normal — 50 réis	Até 500 kilogramas 150 réis
De 80 até 100 caval. força normal — 30 "	De 500 a 1.000 kil. 120 "
De mais 100 caval. força normal — 20 "	De 1.000 a 2.500 kil. 100 "
	De 2.500 a 5.000 kil. 60 "
	De mais de 5.000 kil. 30 "

Augmento pelo menos de 50 %

Claramente se vê nos quadros acima apresentados o elevado aumento que nas novas pautas sofre os apparelhos, machinas de toda a especie, motores de vapor, de petroleo, de gaz, de ar quente, de alcohol, etc., e seus pertences.

No primeiro grupo vão incluidos os dynamos, na nova pauta, que certamente são beneficiados com menor direito de entrada, mas em compensação são enormemente sobrecarregados as machinas, ferramentas e outros apparelhos.

No segundo incluem-se os motores de petroleo e gaz tão uteis e tão praticos.

Num paiz como o nosso, pobre de industria e sem humilha, devem todas as estações officiaes cuidar de auxiliar-se de todos os meios para o seu desenvolvimento.

O pequeno dynamo, o motor leve de gaz ou petroleo, tem inúmeras aplicações caseiras, hoje em dia, aplicações que tendem a aumentar. A papelaria, as artes graphicas, a alfaiateria, a confeitoraria e até a mercearia utilizam com grande proveito estes motores de pouca força e pouco peso. A hygiene na ventilação das habitações exige o emprego do motor. Não é só a grande industria que o utiliza, é sobretudo a industria caseira e a

pequena industria que nos paizes civilizados applicam o motor, especialmente nas cidades, onde a energia, gaseosa ou hidráulica ou electrica, se acha disponivel. Mas a agricultura não lhe fica atrás empregando-o com grande resultado.

Certamente não teremos a quichotesca aspiração de fabricar dynamos, motores a gaz, petroleo, alcohol ou vapor, não temos as matérias primas nem a mão d'obra adestrada. Tudo precisariam importar, além da montagem de custosas officinas para um diminuto consumo, pois Portugal é pequeno, conta apenas 5 milhões de habitantes, e as suas colônias não estão ainda assim desenvolvidas. Nestas condições o custo de motores construídos entre nós seria elevadíssimo, em condições tais que a industria teria de tornar se manual.

Mas ha mais. Sendo muitos os tipos de motores e de apparelhos privilegiados, nem os podíamos construir, nem temos o direito de exigir dos proprietários d'esses privilegios o estabelecimento de officinas em Portugal para o limitado consumo.

Ponhamos de longe phantasias irrealizaveis.

Cuidemos tão sómente de desenvolver as industrias viaveis entre nós, dando-lhes a matéria prima, os motores e as ferramentas pelo mais baixo preço.

Para isso conseguirmos, sobre os apparelhos, machinas completas de toda a especie, motores e seus pertences, qualquer que for o seu peso, deve incidir o direito alfandegario unico de 20 réis por kilo que propomos.

Poderá ser considerada como audaz uma tal pretensão. Julgamo-la porém representar uma aspiração verdadeiramente prática e naturalmente fundamentada no bom senso.

Poder-se-ha entender que a engenharia deveria disputar o primeiro lugar á frente dos que pretendem desenvolver a industria das machinas, um dos ramos mais interessantes da industria, sob o ponto de vista scientifico.

Pois entendemos o contrario — o engenheiro não pode ser um utopista, nem é um curioso. Não pode querer produzir machinas apenas para se rejubilar de as ter conseguido obter debaixo da sua direcção.

A sua probidade profissional exige que as possa fazer, mas a um preço realmente vendavel, e que acompanhando todos os progressos, o machinismo que execute seja sempre a ultima palavra da industria.

E' isso que reputamos impossivel no nosso acanhado meio.

Apezar, pois, da alteração do direito é convicção nossa que as machinas continuarão a não ser feitas no paiz e que as outras industrias serão lesadas sem proveito para ninguem.

**Artigo 398.º—Carvão preparado para usos electricos.**

Ha um engano evidente que convém porém rectificar — o direito deve ser de 1 real e não de 100 réis.

**Artigo 399.º—Chapas de vidro sensibilizadas para photographia. Direito, 300 réis. Propõe-se que seja mantido o actual direito de 100 réis..**

Embora chapas de qualquer processo conhecido se viessem a fabricar no paiz, seria tolher a photographia do uso de chapas aperfeiçoadas que o progresso d'esta arte vem dia a dia lançando no mercado.

**Artigo 400.º—Correias de couro para transmissões, direito, 150 réis.**

**Propõe-se:** 1.º A eliminação da palavra couro visto haver muitas outras qualidades de correia ás quais já actualmente se applica o artigo correspondente da pauta actual — 2.º Que se mantenha o actual direito de 100 réis visto que o aumento não é suficiente para animar a installação da respectiva industria e assim se traduz num agravamento para todas as industrias.

**Artigo 413º—Geradores de vapor: direitos de 150 réis a 30 réis.—Propõe-se a continuación do direito actual de 50 réis para todo e qualquer gerador.**

Este direito representa já uma protecção valiosa. A nossa proposta baseia-se ainda na mesma ordem de argumentos que se expozeram a propósito dos artigos 394.º e 413.º

*Secção 11.<sup>a</sup> — Embarcações e veículos — artigo 463.<sup>a</sup> — Material circulante não especificado para caminhos de ferro; direito 12 %. ad. val. — Propõe-se que se acrescente «e todos os artigos de qualquer natureza destinados a este material».*

Actualmente assim se tem procedido embora a redacção do artigo na pauta em vigor seja igual ao da pauta em projecto.

Trata-se verdadeiramente de esclarecer o artigo fixando claramente o que elle deve abranger.

E' uma pretensão justa pois assim se trata de auxiliar a construcção dos veículos de caminhos de ferro no paiz.

Contrariamente todo esse material teria de ser importado do estrangeiro já completo.

Com efeito assim sucederia. Os veículos completos pagariam 12 %. Os que se construissem no paiz, tendo que importar os diferentes objectos destinados ao seu fabrico, (e que se não fazem no paiz), a direitos variaveis entre 200 e 800 % do seu valor, custariam seguramente um preço muito mais elevado.

Também se deve facilitar a entrada dos artigos destinados à conservação e aperfeiçoamento d'esse material.

Só assim e no proprio interesse do paiz se permitirá a applicação de todos os novos inventos, como são os revestimentos hygienicos, os modernos apparelhos de iluminação, de aquecimento, de ventilação, etc., por forma a manter devidamente modernizados os veículos ferroviarios, offerecendo commodidades precisas aos viajantes, assunto muito a attender no momento em que se procura chamar estrangeiros ao nosso paiz.

Poder-se-ha levantar a objecção de que não é facil constatar-se se realmente os artigos importados seriam ou não applicados ao material circulante de caminhos de ferro. Haveria porém, se fosse necessário, um meio facil de garantir ao governo a declaração do importador.

Bastaria exigir um certificado de applicação passado pela fiscalização do governo junto ás administrações dos caminhos de ferro.

*Artigo 530.<sup>a</sup> — Carris, agulhas ou cruzamentos de ferro e aço para caminhos de ferro: direito, 2 réis.*

Propõe-se que esse artigo seja redigido da seguinte forma:

«Carris e respectivos accessórios de fixação de qualquer natureza, agulhas ou cruzamentos completos e seus pertences separados ou não», e que o antigo direito de 1,5 real seja mantido.

O artigo 103.<sup>a</sup> da pauta actual comprehende o material de fixação de via. No actual projecto houve omissão d'esse material. Seria isso inadmissivel pois por outra forma o actual direito de 2 réis passaria a 200 réis.

Para se fazer ideia da diferença que d'essa alteração resultaria basta dizer que para kilometro de via de um metro o material meúdo pagaria cerca de 700\$000 em vez de 75000 réis que agora paga.

Não só no paiz não ha industria que possa satisfazer ás condições de perfeição e qualidade de material exigidas ás accessórios de fixação das vias ferreas, mas o seu preço devido a essa protecção elevadissima viria a tornar-se um verdadeiro obstáculo á construcção e conservação dos caminhos de ferro.

Decerto não estará na mente de ninguem crear dificuldades de tal ordenao ao desenvolvimento dos caminhos de ferro, um dos mais importantes factores do progresso economico do paiz.

O artigo redigido como se propõe tambem evitara dívidas que até agora tem surgido sobre accessórios dos cruzamentos.

Não existe na nova pauta o artigo 488.<sup>a</sup> da pauta actual redigido como segue:

Material fixo não especificado, de ferro ou aço batido ou laminado para caminhos de ferro..... Ad. val. 12 %.

Protesta-se contra essa eliminação e pede-se para ser mantido o artigo tal como estava.

A protecção á industria nacional, já é suficiente e tanto que a maioria das nossas pontes foom sido construidas pela industria nacional.

O direito actual representa cerca de 10 réis por kg. Passaria a ser de 200 réis.

Seria inadmissivel esta exagerada protecção pois nada garantiria que o custo das pontes e outro material fixo de via não subissem, mesmo no paiz, desmedidamente.

Em muitos casos de grandes obras de rapidas construcções á industria nacional não poderá mesmo executar a construcção de tales trabalhos com a presteza necessaria.

A construcção de caminhos de ferro seria pois seriamente difficultada.

J. F. de Sousa.

## A propósito do Cincocentenario

### Synopse dos Directores da linha Este e Norte

XII

(Continuação)

Aberta á circulação a parte da linha do Norte até Soure já as duas comunicações da capital com os dois terminus Porto e Badajoz gozavam natural facilidade e a construcção do resto de duas linhas E. e N. ganhavam grande facilidade para sua conclusão.

Comtudo as dificuldades na linha de E. pela travessia do alto do Sadrão apenas aberta para pôr uma via de serviço, auxiliar os trabalhos mais além e na linha do N. a travessia dos terrenos sujeitos ás consequencias das invasões das aguas dos rios Mondego e Vouga exigem a mais energica actividade e o emprego de, por meio de obras d'arte de grande importancia, vencer os obstaculos naturaes que difficultavam a construcção da via ferrea em condições de solidez.

Na linha do norte, além de pontes de menor importancia, as duas grandes pontes sobre os dois cursos do Mondego, a ponte sobre o Esgueira e logo em seguida os terrenos adjacentes do Vouga, que além de grande ponte sobre o proprio rio exigiam uma série de outras pontes que constituem como um viaducto seguido desde perto de Aveiro até Estarreja, ocupavam a mais séria attenção e continua acção do pessoal technico superior e o mais arduo trabalho dos operarios que lhes executavam as ordens.

Nesta parte difícil da linha do Norte, distinguiu-se por sua actividade e energia no trabalho o engenheiro belga Nicolau de Crenier que por seus esforços e dedicações soube conquistar a confiança e sympathia da Direcção da Empresa e do Engenheiro em chefe, João Evangelista.

Na linha de Leste, um jovem ajudante do engenheiro chefe da secção, João José Lobo d'Avila, merecia igualmente as mais justas provas de apreço, por sua energia e incansavel permanencia nos trabalhos.

Ambos estes dois zelosos agentes do serviço de construcção foram posteriormente aproveitados em cargos superiores do serviço da exploração.

Uma grande parte da construcção da linha de leste, desde Chança a Elvas, havia sido contratada com uma sociedade da qual o abastado capitalista Visconde de Orta, antigo administrador da companhia primitiva, era o socio capitalista e seus consocios o Barão de Mendonça, Eduardo Castelani, Travassos Valdez e um então capitão do exercito, Veiga, ha pouco falecido no cargo de coronel-chefe da administração militar.

De todos os socios d'esta empreitada, exceptuando o Visconde de Orta, que não deixava de a meúdo fornecer capital abundante a seus consocios e do pobre capilão que não cessava de trabalhar no campo, seguindo zelosamente os trabalhos, os demais membros d'esta famosa patuscada não desmentiam a fama justamente adquirida na sociedade extravagante de Lisboa na qual todos se tornaram distintos.

O capital destinado a pagamento dos operarios era prodigamente esgotado em lautas ceias obrigadas a champagne a jorros, e seguidas de jogatina bravia que deixava deslumbrados os pacatos alemtejanos de Portalegre, Elvas e circumvisinhanças.

O resultado d'este deboche societario esgotou em breve periodo mais de 40 contos de réis ao socio capitalista, e deu origem a uma séria revolta do pessoal operario, paralizando por algum tempo o regular seguimento dos trabalhos na linha de Leste, dando logar a pleitos e contrariades, que só por energica intervenção oficial teve fim, continuando regularmente o serviço de construção.

Dado o caso de se fundirem duas chapas do ultimo cilindro sul da ponte do Tejo levantou-se uma grande questão entre os technicos sobre a solidez dos cilindros quando apenas formadas pelas chapas metalicas, sem serem no interior cheios com beton.

O Engenheiro, chefe da fiscalização por parte do governo, opunha-se por todos os maiores esforços, a que os cilindros continuassem a funcionar, sem o necessario recheio de beton.

Bem reputados membros de engenharia oficial opinavam uns em favor das razões do fiscal do governo, Joaquim Nunes de Aguiar; outros porém, de não menos valia entre os quae o respeitado decano da classe, o distinto engenheiro José Victorino Damazio, eram de opinião baseada em calculos de confiança, de que a solidez dos cilindros era constituída pelas chapas metalicas, não influindo o recheio para o exforço da resistencia a que eram destinados.

As fendas do cilindro avariado, foram cubertas por placas de ferro aparafusadas ás chapas principaes.

Entre os engenheiros da empresa tambem discordavam as opiniões.

Um lamentavel sucesso em uma das pontes metalicas da linha do Leste veio esclarecer o assunto e demonstrar que não eram as chapas dos cilindros, mas outras peças me alicias que constituiam o perigo, e a urgencia de não obstar a empregar pronto e efficaz remedio, como feliz e necessariamente foi empregado para que mais funestos resultados não succedessem, ao que teve tão lugubre effeito e de que vamos dar succincta narração.

### Assembleias da Companhia Real

Está anunciada para 12 d'este mez a assembleia geral d'esta companhia para apresentação do relatorio da gerencia do anno findo.

Este relatorio — documento sempre muito importante para a apreciação no nosso movimento ferroviario — não está ainda impresso; podemos todavia dar d'elle os seguintes esclarecimentos, de grande interesse para se conhecer os resultados d'aquella gerencia, no ultimo anno.

Os kilometros explorados foram 1.143 até 15 de dezembro e mais 29 (linha da Louzã) desde essa data, sendo, d'estes 1.172, 197 em via dupla.

As receitas sairam 217 contos sobre 1905, não tendo em conta as fóra do trafego e as garantias do juro, aumento a que a despesa ficou muito inferior, porque o seu accrescimo foi só de 47 contos.

Também o tesouro lucrou com estes beneficos resultados, não só deixando de ter encargos da linha de Torres-Figueira Alfarellos como começando o seu reembolso por 1:500:5000 réis; facto que pela primeira vez se dá entre nós. Na linha da Beira Baixa o encargo desceu de 339 contos a 324 ou seja menos 15 contos que em 1905.

O coeeficiente geral da exploração que já em 1905 estava na baixa percentagem de 42,51, ainda desceu a 41,78, chegando mesmo em leste e norte á extraordinaria cifra de 32,23.

Não sabemos de linha alguma explorada a tão baixa percentagem.

O movimento de passageiros diminuiu ainda, uns 60.000, subindo, todavia, as receitas d'esta proveniencia 13 contos. As mercadorias em grande velocidade tambem tiveram aumento de tonelagem, 39.975 para 41.512, e os productos acompanharam esse accrescimo, dando mais 24 contos.

Em pequena velocidade transportaram-se 1.489.886 toneladas contra 1.402.962 em 1905 e os productos que então foram 2.623 contos, elevaram-se no anno findo a 2.820 contos.

A causa principal d'esse augmento foi que de novo começou a exportação para Inglaterra de madeiras para intivação de minas. Tambem houve importantes aumentos nos transportes de vinhos, cereaes e farinhas.

Sobre a situação financeira da Companhia, dá-nos o relatorio varios quadros das despesas de estabelecimento, material circulante, reservas, prejuizos por diferença de cambio, juros e amortizações, etc.

O Conselho de Administração propõe por ultimo que seja distribuido, captivo de impostos, por cada obrigaçao do 2.º grau: ás de 3%, 12,5 frs.; ás de 4%, 16,66 frs.; ás de 4 1/2 p. c., 18,75 frs. A's obrigações de 3%, Beira Baixa, 1.º grau (coupon especial maximo 7,50 fr.) o supplemento de 5 frs. Na sua totalidade esta distribuição pelas obrigações de 2.º grau representa uma somma de 1.172 contos. O juro fixo ás obrigações de 1.º grau absorve 1.465 contos e a amortização tanto d'esses titulos como dos do 2.º grau 299 contos.

### Assembleia da Beira Alta

Realizou-se esta reunião no dia 29, sendo aprovado o relatorio do conselho d'administração do qual consta que o augmento sobre as receitas brutas de 1905, réis 16:380:5000; impostos pagos ao governo, 25:961:3187; receita do transporte de passageiros, 168:307:5149 — mais 2:426:5004 do que em 1905; mercadorias em grande velocidade, 44:487:5675 — menos 5:238:3248; em pequena velocidade, 214:392:3923 — mais 18:155:5433. Este augmento em 1906 foi proveniente, principalmente, das madeiras, cereaes, sal, legumes e cal. As despesas em 1906 foram de 227:850:5242 — mais 15:953:5374 do que em 1905.

O conselho fiscal propunha e foi aprovado:

Um voto de louvor ao conselho de administração, pela intelligencia e zelo com que dirigiu os negocios da companhia; ao sr. dr. Domingos Pinto Coelho pelos serviços importantes que prestou e aos srs. director geral, inspetor geral, chefe da exploração, chefes de serviços e mais empregados pela sua dedicada cooperação.

Liquidação dos lucros dos exercícios de 1905 e 1906 e a distribuição de 3,50 frs. para o coupon n.º 1 das obrigações de juro variavel, relativo ao anno de 1905, e de 3,55 frs. para o coupon n.º 2 das mesmas obrigações, pelo anno de 1906, sujeitos aos impostos em França, passando o saldo de 3:212:353 réis á conta nova.

Em seguida procedeu-se á eleição que deu o seguinte resultado:

Conselho de administração: eleitos pelos accionistas: conselheiro Julio Marques de Vilhena, dr. Eduardo Burnay, conde de Cartaxo, conselheiro Francisco Cabral Melotto, Jules Empis.

Eleitos em Paris pelos obrigacionistas: Henry Durangel, Edouard Delange, Chanteze, Walter, Luiz Ferreira da Silva Vianna, A. J. Simões d'Almeida.

Conselho fiscal: conde de Mendia, Henry Burnay & C.º, José d'Almeida Vidal.

Substitutos: Manoel Emygdio da Silva, Joaquim dos Santos Lima.

## PARTÉ FINANCIERA

### CARTEIRA DE ACCIONISTAS

Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais

Comité de Paris

Convocation des Obligataires

MM. les obligataires de la Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais, sont convoqués en Assemblée Générale ordinaire pour le lundi 24 Juin 1907, à 4 heures de relevée, salle des Ingénieurs Civils, rue Blanche, n.º 19, à Paris.

Ordre du jour. Présentation du rapport du Comité de Paris.

Nomination d'administrateurs.

Tous les obligataires, possédant ou représentant au moins vingt-cinq obligations privilégiées de premier rang, ont le droit de faire

partie de l'Assemblée Générale, en déposant leurs titres à l'une des caisses suivantes:

En Portugal:

Aux caisses de la Compagnie, à Lisbonne;

Aux caisses des établissements suivants:

Banco de Portugal, Banco Lisboa & Açores, Banco Commercial de Lisboa, Banco Alliança, Banco Commercial do Porto, Crédit Franco Portugais e Monte Pio Geral.

En France:

Aux caisses du Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Aux caisses des établissements suivants:

Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Banque de Paris et des Pays-Bas, Banque de l'Union Parisienne, Comptoir National d'Escompte de Paris, Crédit Foncier de France, Crédit Industriel et Commercial, Crédit Lyonnais, Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France et Société Lyonnaise de Dépôts, de Comptes Courants et de Crédit Industriel.

À Londres:

Aux caisses de MM. Glyn, Mills, Currie and C°.

En Allemagne:

Aux caisses de la Bank für Handel und Industrie.

En Belgique:

Aux caisses de la Banque Liégeoise et de la Caisse Générale de Reports et de Dépôts.

Les cartes d'admission seront délivrées, en raison de ces dépôts, par le Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Dans le cas où l'Assemblée Générale des actionnaires, convoquée à Lisbonne pour le 12 Juin prochain, ne pourrait pas avoir lieu à cette date, l'Assemblée Générale des Obligataires serait remise à une date ultérieure.

## Boletim Commercial e Financeiro

E' menos satisfactoria por agora a situação dos mercados monetários.

Em Londres, a taxa de desconto a 3 meses está a 3 1/4 por cento, mas a praça está desprovida de disponibilidades a ponto tal que de novo se pode considerar tributaria do Banco d'Inglaterra, tendo-se descontado o papel a curto prazo ao minimo oficial de 4 %, sendo de 4 1/2 %, a taxa dos empréstimos sobre títulos.

Do mesmo modo em Berlim, a taxa livre de 4 1/2 %, não tem probabilidades de baixar, em consequencia das operações resultantes da liquidação do syndicato do empréstimo de 3 1/2 %, de 1906.

Só em Paris a situação parece melhorar. A taxa do desconto livre é ainda de 3 3/8 %, mas o Banco de França anuncia no seu balancete um accentuado desafogo. Assim, os descontos e empréstimos diminuiram em uma semana 77 milhões de francos, dos quais 12 milhões correspondem à redução da carteira sobre Londres. Pelo que, a caixa ganhou uns 20 milhões, quasi totalmente em ouro, ao passo que a circulação de notas baixou 66 milhões.

A situação de Noya-York é sem dúvida a causa principal, talvez a única, que obsta à suspensão das dificuldades monetárias nas proximidades da quadra estival. E' certo que a grande república norte-americana sofre da falta de disponibilidades para as suas necessidades correntes, mas há exagero quando se diz que a sua situação económica tem declinado.

As grandes companhias ferroviárias, principalmente, temido dificuldade em obter os recursos de que imperiosamente carecem. Algumas d'entre elas temido visto na necessidade de collocarem papel muito abaixo do par. Deve, contudo, notar-se que estas companhias estão em excelente situação pelo que respeita às suas receitas brutas. Os aumentos já não são de 10 a 12 %, como há meses, mas ainda atingem a média de 5 a 7 %. As estatísticas do comércio exterior também não dão impressão desagradável com relação aos quatro primeiros meses d'exercício; as importações aumentaram 50 milhões de dollars, ou seja 16 %, mantendo as exportações o nível de 1906.

Esta modificação da balança comercial explica as necessidades de dinheiro, mas não pode ser considerada como indicio de depressão económica.

São contraditorias as notícias acerca das colheitas de trigo na América, sendo provavelmente obra da especulação o aumento de preço que ultimamente se deu: 105 1/8 d. o bushel, contra 96 no princípio do mês e 94 no ano anterior.

O que é certo é que a falta de recursos modificou profundamente em Nova-York a taxa de capitalização, o mesmo que sucedeu na Alemanha. Desde que o tesouro se resolveu a emitir bonds, 4 por cento abaixo do par, as municipalidades foram forçadas a adoptar a mesma taxa de juro, embora para empréstimos a longo prazo. Do que deixamos dito pode concluir-se que nos mercados externos se põe de parte a perspectiva, por este ano, de dinheiro a baixo preço. De mais e como synthese é de notar que no mercado livre de Londres o papel a seis meses é descontado apenas com a diferença de uma fração acima de papel a três meses.

\*

tanto está preocupando não só o grande capitalismo e a grande propriedade, mas em geral todos os que em França pelo seu trabalho e pelas suas economias possuem alguns meios de fortuna.

O que é na verdade curioso, e o assunto não deixa de ser interessante para todos os que se dedicam a assuntos económicos, é que Mr. Caillaux, ao organizar o seu projecto, teve em mira, estabelecendo o imposto complementar, atingir as grandes fortunas, dando assim ao mesmo projecto uma orientação accentuadamente socialista.

A comissão de legislação fiscal introduziu profundas modificações no projecto, com algumas das quais o seu autor declarava transigir, mas, numa carta que este dirigiu ao presidente da referida comissão, confessava que as grandes fortunas teriam certas facilidades em escapar à taxa pessoal, que elle denomina de imposto global.

Este imposto deveria ser o regulador de fortunas e afinal são precisamente as grandes fortunas que lhe escapam.

Segundo todas as probabilidades, semelhante declaração constitui um fundo golpe dado no projecto, tanto mais que é o próprio ministro da fazenda que declara que são as classes médias que terão de pagar a importância da diminuição de contribuições para rendimentos inferiores a determinados limites. Assim, propõe-se conservar a taxa de 4 % para os rendimentos iguais ou superiores a 400.000 francos, mas aumenta a taxa para todas as classes de rendimentos compreendidas entre 14.000 e 400.000 francos.

Segundo as previsões dos políticos e financeiros, a discussão do projecto Caillaux na câmara será o pretexto para a queda do actual gabinete.

A grave crise política que o nosso paiz atravessa neste momento não interessa só os políticos das várias facções que se encontram em luta contra o governo.

As medidas dictatoriais por este adoptadas até agora são na sua maioria de molde a aggravar as condições já precárias do Thesouro publico, sem que por contrapartida se tenham criado novas fontes de receita.

O aumento de vencimentos ao funcionalismo e aos sargentos, a diminuição do imposto de rendimento aos funcionários civis e militares, além dos aumentos, votados em Cortes, dos soldos dos officiaes de terra e mar, são medidas de todo o ponto justas e sympatheticas que de longa data se impunham, por virem recair em proveito de servidores do Estado escassamente remunerados e que só à custa de grandes sacrifícios logravam ter a sua vida económica equilibrada.

Mas não é menos certo que há largos annos as contas do Estado se saldam com enormes deficits, que successivamente se vão avolumando, tendo a dívida fluctuante subido a limites nunca vistos e atingido uma somma fabulosa a venda de títulos na posse da fazenda.

E' claro que as medidas governativas veem aggravar extraordinariamente este estado de cousas, sem compensação de especie alguma.

Era do mais rudimentar bom senso que primeiro se tratasse de procurar, por meio de uma melhor repartição e mais aperfeiçoado sistema de cobrança dos impostos, por todos pagos na mesma proporção e sem exceções odiosas, o aumento das receitas do erário, para depois se attender, nos limites do possível, ao aumento dos encargos.

Mas, como sempre tem sucedido no nosso paiz, os interesses publicos foram mais uma vez sacrificados ás conveniencias políticas de momento e, d'ahi, não ser inteiramente injustificado o conceito que por ahi tem sido reproduzido nos jornais e comícios, assim como nos centros commerciaes e financeiros de que caminhemos para uma situação verdadeiramente insolvel.

O nosso mercado de fundos, que de longa data se tem conservado apathico, continuou na mesma situação na quinzena que hoje finda, agora mais justificadamente do que nunca, em vista da incerteza em que se encontram os espíritos, devido à questão política pendente. Até mesmo o movimento de compras para capitalização foi resumido.

O mercado de cambios também esteve pouco movimentado, sendo satisfeitas com facilidade todas as requisições do comércio. As oscilações dos preços das diferentes divisas foram insignificantes.

No seu ultimo concurso semanal a Junta do Crédito Público adjudicou 10.000 libras aos seguintes preços: £ 5.000 a 4.607 réis. £ 5.000 a 4.5608 réis.

O cambio do Rio sobre Londres ficou hoje a 45 1/4.

Damos em seguida as ultimas cotações cambiais:

	EM 15 DE MAIO		EM 3 DE MAIO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	52 3/16	52 1/16	52 3/16	52 1/16
" 90 d.v.....	52 5/8	—	52 11/16	—
Paris cheque .....	548	550	549	551
Berlim " .....	224 1/2	225 1/2	224 1/2	225 1/2
Amsterdam cheque.....	381	382 1/2	381	382
Madrid cheque.....	825	830	822	828

Voltou mais uma vez à tela dos debates, na imprensa francesa, especialmente na financeira, o projecto d'imposto de rendimento, de que é autor o actual ministro da fazenda, Mr. Caillaux, e que

## Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	MAIO													
	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	31
Lisboa : Inscrições de assent.	44,15	44,90	44,80	44,15	44,10	44,15	44,10	44,05	43	43	42,99	-	-	44
" coupon ..	43,80	42,20	42,70	-	43,75	43,87	43,90	43,80	43	42,60	42,60	-	-	42,60
Obrig. 4% 1888.....	-	22.200	-	-	-	22.050	-	22.050	22.000	22.000	22.000	22.000	-	-
" 4% 1890 assent ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon ..	-	-	52.800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % assent ..	-	61.600	61.600	61.600	61.700	-	61.700	-	-	-	-	62.000	-	62.000
" 4 1/2 % coupon int ..	60.800	61.000	61.800	60.800	-	-	-	61.800	60.800	60.700	-	-	-	-
" externo 1.ª série.....	64.000	64.100	-	64.200	64.100	64.100	64.000	64.000	64.000	64.000	63.800	63.800	-	63.800
" 3% 1903.....	-	-	9.100	9.100	-	9.100	-	9.100	9.100	9.100	-	9.100	-	9.100
" Tabacos coupon.....	-	-	-	-	91.500	-	-	-	-	-	91.700	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	-	-	-	-	175.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " Commercial .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	130.000	-	-	-
" " Nac. Ultramarino .....	-	-	93.500	93.500	93.500	-	-	-	93.000	-	93.300	93.300	-	93.000
" " Lisboa & Açores .....	114.500	-	-	-	114.500	114.500	-	114.750	-	-	114.650	-	-	-
" Tabacos coupon .....	108.300	108.100	-	108.000	107.500	-	-	107.000	107.000	107.000	-	107.000	-	106.800
" Comp. Phosphoros .....	68.000	67.500	67.200	67.300	67.500	67.500	67.500	-	-	67.300	67.000	-	-	-
" " Real .....	-	-	-	-	-	86.500	86.000	-	-	-	-	-	-	86.000
" " Nacional .....	-	12.350	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6% .....	92.500	93.000	93.000	92.300	93.000	92.500	92.500	93.000	92.600	92.700	-	93.000	-	-
" " 5% .....	89.150	-	88.500	88.700	88.700	88.700	88.700	-	88.850	88.850	88.850	88.600	-	88.500
" C.º Beira Alta .....	-	38.900	-	-	38.500	-	-	-	38.700	38.750	38.700	-	38.900	38.800
" Real 3% 1.º grau .....	-	-	-	-	-	-	-	-	66.500	-	66.500	-	-	-
" " 3% 2.º "	-	-	-	-	-	58.700	58.600	58.500	58.500	58.500	58.500	58.600	-	58.500
" Nacional 1.ª série .....	-	-	73.000	73.000	73.000	-	-	-	-	73.000	-	73.000	-	-
" Atravez d'Africa .....	85.600	85.600	85.500	85.500	-	85.600	85.600	85.800	85.600	85.500	-	-	-	85.600
Paris : 3% portuguez 1.ª série .....	69	68,90	68,90	-	68,87	68,85	68,85	68,95	68,80	68,80	68,65	68,85	68,75	-
Acções Comp. Real .....	-	-	-	-	-	475	-	-	-	-	49,50	49,25	49,50	-
" Madrid-Caceres .....	52,50	-	-	-	-	-	51	50,25	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Zaragoza .....	410	411	410	-	410	408	408	405	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes .....	222	225	-	-	220	217	222	210	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau .....	369	369	368	-	368	370	366	365,75	368	370	366	366	365	-
" " 2.º "	319	-	319	-	319	319,25	319,25	320	-	319	319	319	319	-
" Beira Alta .....	210	209,25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres .....	180	180	-	-	178	-	177,50	176	-	175	174,25	174	174,75	-
Londres : 3% portuguez .....	69,50	69,62	-	69,50	69,50	69,50	69,50	69,	69,25	69,25	69,25	69,25	69,25	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa .....	91	91,25	-	-	-	-	90,81	-	-	-	-	-	-	-

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhozes

Linhos	Período de exploração	1907			1906			Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1907	1906	1907	1906
COMPANHIA REAL	30 6 Mai	1073	98.922.000	92.191	1073	97.482.000	90.850	1.789.773.010	1.768.322.000	21.451.000	Réis
	7 13 »	"	93.225.000	86.882	"	96.534.000	89.966	1.882.998.000	1.864.856.000	18.142.000	-
Vendas Novas .....	30 6 Mai	70	1.776.000	25.371	70	1.878.000	26.828	32.138.000	32.721.000	-	583.000
	7 13 »	"	1.621.000	23.157	"	1.899.000	27.128	33.759.000	34.620.000	-	861.000
Coimbra á Louzã .....	30 6 Mai	29	379.000	13.068	"	-	-	7.268.000	-	-	-
	7 13 »	"	580.000	20.000	"	-	-	7.848.000	-	-	-
Sul e Sueste .....	1 10 Mai	597	30.724.585	51.461	597	32.957.124	55.205	426.732.635	388.769.449	37.963.186	-
Minho e Douro .....	11 20 »	"	30.752.710	51.512	"	32.957.124	55.205	457.485.345	421.726.573	35.758.772	-
Beira Alta .....	9 15 Abr	253	6.384.164	25.233	253	6.817.693	26.947	120.382.739	113.083.595	7.299.144	-
Nacional — Vizem, Mirandella e Bragança .....	26 1 »	185	3.142.561	16.986	105	1.837.233	17.497	38.836.677	24.168.638	14.668.039	-
Guimarães .....	11 20 »	34	1.948.985	57.823	34	1.915.460	56.337	24.051.928	23.645.918	406.010	-
Porto á P. e Famalicão .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norte de Espanha .....	21 30 Abr	3681 Ps.	3.374.689 Ps.	916	3681 Ps.	2.925.443 Ps.	794 Ps.	36.447.978 Ps.	35.154.619 Ps.	1.293.359	-
Madrid — Zaragoza — Alicante .....	1 10 Mai	"	3.153.551	856	"	3.111.237	845	39.601.529	38.265.857	1.385.672	-
Andaluzes .....	23 29 Abr	1083	358.680	331.1083	414.190	382	6.068.445	6.382.378	-	-	313.933

## Publicações recebidas

*Companhia dos caminhos de ferro do Norte de Espanha.* — Recebemos o relatório do Conselho de Administração d'esta Companhia, referente ao anno de 1906. Por elle se vê a prosperidade sucessiva d'aquella empresa.

O rendimento, teve sobre o anno passado, um aumento de 4.157.000 pesetas.

As despesas de exploração diminuíram 1.845.642 pesetas. O aumento de receita e a diminuição da despesa permittiram ao Conselho de Administração fechar o exercicio de 1906 com um saldo positivo de 2.747.648 pesetas, embora tivesse destinado á aquisição de material circulante, a quantia de 5.169.296 pesetas. Pelos mappas que acompanham o relatório vê-se que em quasi todas as linhas que formam a rede da Companhia o rendimento tem aumentado.

Agradecemos o exemplar, que nos foi enviado.

## A conclusão da nossa rede ferroviária

Sobre esse tema fez no dia 25 de março uma conferencia na Associação dos Engenheiros Civis o sr. Fernando de Sousa.

O conferente, baseando-se nas estatísticas officiais, que vão até 1905, mostrou como era exigua a extensão das nossas linhas, 2.507 k., em confronto com a área do paiz, com a sua população e com as exigências económicas de cada região, e, auxiliado por mappas graficos, fez ver o desenvolvimento que tem tido entre nós a viação acelerada nos ultimos 25 annos, comparando a estatística de 1880 com a de 1905.

A extensão das linhas subiu de 1.477 k. a 2.507; o numero de passageiros de 2.130.000 a 14.730.000; o de toneladas de mercadorias de 649.000 a 3.942.000; o rendimento total do tráfego de 3.210 contos a 8.993; o rendimento líquido de 1.960 a 4.709, não contando impostos; o rendimento bruto kilométrico de 2.727.500 réis a 3.587.500.

Deu-se este aumento principalmente nos ultimos 10 annos, apesar de pouco ter variado a extensão de linhas exploradas, que se elevou apenas de 2.354 a 2.507, crescendo o rendimento de 5.589 contos a 8.993.

Ora, se ao rendimento líquido se juntarem os impostos de transito e sello, teremos um rendimento total de 5.200 contos, a que ha que adicionar a enorme somma de proventos indirectos que resultam para a economia nacional da viação acelerada.

O passado responde, pois, pelo futuro, devendo haver fé na proficiência dos esforços para completar a nossa rede.

Em seguida, passou o conferente ao estudo das linhas que importa construir, examinando separadamente as tres zonas: norte, centro e sul.

Na do norte ha 343 k. de via larga e 314 de via estreita, incluindo os troços quasi concluidos até Fafe e Pedras Salgadas. Estão em construção 63 k., além de 150 k. do Alto Minho e de 170 k. do Valle do Vouga, já concedidos e cuja construção está iniciada. Somma tudo 860 k.

Deve-se empreender a construção do troço de Carniçais a Miranda, da linha da Regoa a Villa Franca das Naves, das Pedras Salgadas a Chaves, de Amarante a Cavez, de Fafe a Moreira de Rei, da linha de circunvalação do Porto, de S. Mamede ás proximidades de Melgaço.

Para esses troços e respectivo material circulante bastam 5.000 contos, cujo juro e amortização encontrarão compensação suficiente no desenvolvimento de receitas das linhas do Minho e Douro.

Convém conceder á companhia da Povoa os troços de Laundos a Fão e de Modivas a Leça, e fazer também a

concessão da linha de Gaia a Sobrado de Paiva pela margem esquerda do Douro.

Na região do sul ha 622 k. em exploração e 37 k. em construção, das linhas do Sul e Sueste. Está concedida a linha de Extremoz a Castelo de Vide com 101 k.

Urge construir quanto antes o troço do Barreiro a Cacilhas, a linha do Valle do Sado, cuja extraordinaria importância foi demonstrada em conferencias anteriores pelos srs. F. de Orey e A. Bual, o troço de Portimão a Lagos, de Villa Viçosa a Elvas, de Evora a Reguengos, de Mora a Ponte de Sôr, do Seixal ou Barreiro a Azeitão e Cezimbra, o ramal d'Alfandega.

Serão 280 k. a addiccionar ás linhas existentes devendo custar cerca de 5.000 contos, quantia igual á prevista para o norte e cujos encargos serão compensados pelo aumento de rendimento das linhas do Sul e Sueste e pelo progresso económico da região.

Nos planos decretados das rôdes extremas do paiz figuram outras linhas que, embora uteis, pôdem e devem ficar para segunda etapa.

Quanto á zona do centro, não estão ainda classificadas as suas linhas complementares, havendo em relação a algumas das propostas grandes divergências de opinião.

Nesta região todas as linhas são exploradas por companhias, sommando 1.475 k. d'extensão.

Depois de analizar a região, mostrou o conferente a necessidade da ligação de Caxias com o Cacem, de Setil com as proximidades das Caldas, e poz em relevo a importância de uma linha do Entroncamento por Thomar, Miranda, Louzã, Arganil, Ceia e Gouveia a Mangualde e Vizeu, e outra de Thomar a Porto de Moz, Alcobaça e Nazareth, com um ramal á Batalha e Leiria. As outras linhas poderiam ficar para serem construídas depois d'estas.

O sistema a seguir seria o de concessões com garantia de juro. O capital necessário andaria por 6.000 contos.

Manifestou o convencimento de que sem encargo sensível para o Thesouro se poderiam assim dispender 15.000 a 16.000 contos na construção do caminho de ferro, acrescentando mais de 800 k. á nossa rede. O sr. conde de Paço-Vieira, com a sua lei de 1903 e outras providencias, deu um vigoroso impulso á construção de caminhos de ferro. Oxalá que um governo ecm fê no futuro e largueza de vistas se compenetre da necessidade de dotar o paiz com as linhas de que carece, pondo á nossa rede em condições de poder sofrer confronto com a dos outros paizes civilizados.

## Choque e descarrilamento

No dia 25 de maio deu-se na linha do Sul um grande desastre, grave pelo numero de victimas.

Vinha o comboio n.º 6 mixto com a composição reforçada e em dupla tração, trazendo duas máquinas Compound. Partiu do apeadeiro das Pereiras com 20<sup>o</sup> de atraso, sendo quasi todo o trajecto até Saboia em pendentes fortes. Numa pequena ondulação do perfil, quebraram-se os engates de um vagon J. F. seguindo com as máquinas 16 vagons e 2 carruagens C, que traziam grande numero de trabalhadores algarvios, vindos para serviços agrícolas no Alemtejo, e vindo atrás e a pequena distância, entregues á acção da gravidade e á velocidade adquirida, o grupo do vagon, 4 carruagens e 3 fourgons. Apenas os machinistas conseguiram que o comboio vinha cortado, procuraram fugir ao choque com o grupo que rebocavam e apitaram a freios para que no outro grupo travasse o material. Os freios do grupo da frente determinaram um afrouxamento de marcha, não tendo sucedido o mesmo á parte posterior do comboio, que veio ao encontro d'aquelle 1.100<sup>m</sup> á quem do ponto onde se quebraram os engates.

A carruagem que sofreu o choque do vagon era das primitivas carruagens abertas com leitos de madeira;

foi destruída e determinou o descarrilamento do vagão.

Houve avarias em mais tres carruagens.

Foram 5 os mortos, e dos feridos gravemente 3 morreram pouco depois e 2 no hospital de Faro.

O comboio vinha com a velocidade de 47 kilómetros.

Mais uma vez se provou a inutilidade das cadeias chamadas *de segurança ou fiaadores*, que representam um administrículo inútil do material circulante.

### A poeira em Lisboa

Chega o verão e com elle a immensa poeirada que se levanta por essas ruas começa a invadir-nos as casas e, o que é bem peior, os olhos, as ventas e a boca.

As regas mandadas fazer pela Camara Municipal são insuficientes para debellar por completo o incommodo flagello.

No estrangeiro, por toda a parte se procura remediar o mal, mas entre nós pouco, ou para melhor dizer, nada se tem feito nesse sentido.

Na Belgica numerosas experiencias teem sido feitas com o alcatrão. D'essas experiencias que já veem de annos, vae agora ser estudada a que mais vantagens oferece para ser posta em prática.

Em França, experiencias idênticas teem sido feitas, mas não satisfeitos com elles, os engenheiros não cessam de procurar remedio contra os prejuizos da poeirada.

Agora está sendo experimentado em Paris um novo processo de calcetamento por meio do aço. Cada um dos paralelipédos, medindo 25 centímetros por 14 e por 5, é formado por uma placa de aço perfurado. A forma é garantida por laminas d'aço collocadas internamente no sentido vertical ao plano do leito da rua. São assentes sobre beton, e depois, seguras entre si também por beton.

Este sistema parece que deve ser bastante economico, pela sua larga duração.

E quanto a poeira parece que deve desaparecer por completo.

Parecia-nos vantajoso e mesmo indispensável que entre nós se tentasse alguma cousa neste sentido.

### A nova estação de Cadiz

Finalmente Cadiz tem uma estação de caminhos de ferro que mereça este nome. Era a nossa unica consolação, já nem essa temos.

Hoje Cadiz conta no numero dos seus melhores edifícios a estação mandada construir pela Compania de los Ferrocarriles Andaluces.

Os primeiros trabalhos para a construção começaram em 1893. Difficultades de varias ordens tolheram-lhes o desenvolvimento, de forma que só em 1901 começaram a ter andamento regular.

Os caes de mercadorias cobertos, são fechados por grandes portões de ferro, e medem 105 de comprido por 12 de largo. Os descobertos medem 120 por 12.

A arrecadação para carruagens tem oito vias.

A nave central da estação onde os passageiros tomam e deixam os comboios mede 110 metros de comprimento, 31 de largura e 17 de altura e é coberto por uma marquise que pesa 800 toneladas.

A direita e esquerda ficam os pavilhões de chegada e de partida. Fóra, *marqueses* de cinco metros de largura estendem-se abrigando os viajantes que entram ou saem dos pavilhões por patios com 18 metros de largura. Os pavimentos são de cimento. A iluminação é por electricidade; arcos voltaicos nos caes e armazens, e incandescência nas salas.

O pavilhão de chegada contém no primeiro andar as habitações dos empregados, no rez do chão a casa da guarda dos carabineiros, repartição dos revisores, dos serviços sanitários, da fiscalização do Estado, dos empregados de via e obras, da agencia commercial, da alfândega,

archivo, vestibulo de saída dos viajantes, casa para despacho de bagagens, e arrecadação.

O pavilhão de saída tem no primeiro andar a habitação do chefe da estação, no andar terreo fica o restaurante, cosinha, despensa, cantina, casa para despacho de bagagens, e as salas de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe luxuosamente mobiladas, medindo cada uma d'ellas oito metros por oito; a sala de 3.<sup>a</sup> classe tem as mesmas dimensões e comodos bancos. Ficam no mesmo pavimento a repartição do Trafego, gabinete do chefe da estação, arquivo, telegrapho, habitação do sub-chefe e retretes.

A construção é toda de muita elegancia e solidez.

### A conferencia de Berne

Abriu no dia 7 do mez ultimo a Conferencia internacional em Berne, realizando-se a sessão na sala do Conselho dos Estados sob a presidencia do chefe da Confederação o sr. Muller, estando presentes 64 delegados, representando 14 estados.

O assunto a tratar nesta conferencia é a revisão e correção das decisões tomadas na conferencia de 1886 relativas á unificação da construção das linhas e do material circulante, tendo por base o trafego internacional.

Esta questão foi tratada pela primeira vez em 1882 pela Suissa, e até agora tanto o Conselho Federal como a administração dos caminhos de ferro não a teem descurado.

A primeira conferencia para discutir este assunto reuniu-se em 1882, a segunda em 1886, tendo-se feito representar a Alemanha, Austria, Hungria, França, Italia, e Suissa. Adheriram depois ás resoluções tomadas a Belgica, Bulgaria, Dinamarca, Luxemburgo, Noruega, Romania, Russia, Servia a Suecia.

Todos os estados que enumeramos tomam parte na actual conferencia com excepção da Grecia, Luxemburgo e Servia.

### A origem dos tremvias electricos

Foi Richmond, cidade do Estado de Virginia, a primeira localidade onde os carros puchados a sangue cederam o lugar aos rápidos e elegantes carros electricos, actualmente usados em todas as grandes capitais do mundo.

O constructor da primeira rede electrica foi o americano Frank J. Sprague.

A primeira linha que funcionou contava 19.200 metros; foi aberta ao publico em 1888; circulavam por ella trinta carros.

Esta linha foi construída no fim de cinco annos de estudos e experiencias dirigidos por Edison, Sprague e outros peritos.

Anteriormente, em 1879, Siemens tentara em Berlim experiencias para uma linha de tremvias electricos, mas sem que tivesse obtido resultados praticos.

Só nove annos mais tarde é que Sprague conseguiu a primeira linha electrica podendo servir para transportes facéis e regulares.

### O Panamericano do Norte

Segundo um interessante trabalho publicado no *San Francisco Call* acerca d'esta linha, deve ella partir de Dawson City, Canadá, terminando em Buenos-Aires.

Esta distancia, 22.000 kilometros approximadamente, será vencida em quinze dias, sem um unico trasbordo.

Este tempo, que á primeira vista parece ser muito, é em verdade pouquíssimo se attendermos a que o Transsiberiano gasta onze dias para fazer o trajecto de Moscou a Wladivostock, 8.500 kilometros, isto é, quasi um terço do percurso entre Dawson City e Buenos-Aires.

Actualmente falta construir apenas um troço da linha para ligar a rede do Norte com a do Sul. Mas esse troço, que mede 6.450 quilómetros, é precisamente a parte do trabalho mais difícil de executar, pois que tem de atravessar as regiões montanhosas dos Andes dependentes da Columbia, do Equador e do Peru.

A despesa a fazer com o troço que falta, está orçada em 160.000 contos.

### Automotrices e locomotivas a vapor

O ultimo numero dos *Annalen fur gewerbe und Bauwesen* insere um artigo em que o autor estuda a questão da preferencia entre as automotrices e as locomotivas a vapor no serviço dos comboios ligeiros.

Depois de um estudo profundo sobre as numerosas experiências antigas e recentes feitas a este propósito, conclui que a automotriz é inferior à locomotiva toda a vez que o tráfego não seja muito diminuto. Chega a conclusões ainda mais desvantajosas para o emprego de motores a essência em vez do vapor, e para a tração por meio de acumuladores.

O autor estabelece um paralelo entre a automotriz a vapor e a locomotiva ligeira, e insiste sobre o erro, vulgarmente espalhado, de se realizar economias no pessoal. Examina o rendimento de diferentes automotrices, a vapor, eléctricas, d'acumuladores, e compara-o com o dos comboios ligeiros, rebocados por locomotivas de caldeira.

Conclui referindo-se às esperanças que muitos alimentam de que em breve desapareçam as locomotivas.

### Caminho de ferro eléctrico de Pontedecimo a Busalla

O governo italiano assignou um contrato com a Société Anonyme Westinghouse para a applicação da tração eléctrica na linha de Pontedecimo a Busalla, próximo de Genova.

O sistema empregado será de linha aérea, correntes alternadas trifásicas de 15 períodos e 3.000 volts.

A estação central compreenderá dois grupos turbo-alternadores Westinghouse de 5.000 kilowatts, fazendo 900 rotações por minuto. A produção dos alternadores será de 13.000 volts.

Ao longo da linha haverá três sub-estações onde a tensão de 13.000 volts será baixada a 3.000. Cada sub-estação compreenderá quatro transformadores de 750 K. V. A., dos quais um ficará de reserva.

A tração será feita por locomotivas de 2.000 cavalos, pesando 60 toneladas. Serão equipadas com dois motores de 1.000 cavalos cada um, podendo atingir a velocidade de 45 quilómetros à hora, em rampas de 3,5%, rebocando comboios de 380 toneladas, sem compreender o peso da locomotiva.

O número de locomotivas em serviço não será inferior a quinze, podendo elevar-se a vinte e cinco.

### Tracção eléctrica

#### FRANÇA

Foi aberta á exploração a linha de Avranches-Ouest a Avranches-ville, na Mancha, na extensão de 2.601 metros.

#### ESTADOS UNIDOS

A *Spokane and Inland Railroad*, de Washington, vai transformar o sistema de tração nas suas linhas, que medem 230 quilómetros.

Vai adoptar a electricidade, tanto nos comboios de passageiros como nos de mercadorias.

### Automobilismo

Varias experiências teem sido feitas até hoje para aplicar ás linhas ferreas os motores dos automóveis. Muitas companhias ferroviárias teem adoptado carruagens automóveis, principalmente para improvisar rapidamente comboios de socorro, ou comboios suplementares, com grande vantagem económica sobre as locomotivas a vapor.

Um dos tipos destas carruagens que melhores serviços tem prestado, é o empregado actualmente no Estado de Indiana, Estados Unidos do Norte, entre La Granje e Middleboro.

Mede 10,36 de comprimento e é provida de um motor de gazolina, sistema Walzath, de quatro cilindros, que põe em movimento um dynamo gerador da potência de 60 kilowatts.

Quatro motores eléctricos recebendo a corrente accionam as rodas da carruagem. Tem além disto uma bateria auxiliar de acumuladores composta de 120 elementos que se carrega com o excesso da corrente do dynamo que não é aproveitado pelos motores. A energia acumulada é devolvida ao iniciar-se o movimento da carruagem, ou em qualquer ocasião em que se necessite maior força.

O motor de gazolina faz funcionar os freios de ar comprimido. O resfriamento obtém-se por meio da água como nos automóveis vulgares.

Outras companhias ferroviárias da América do Norte vão empregar nas suas linhas carruagens automóveis, vistas as vantagens que a da Indiana tem tirado do seu uso.

#### ITALIA

Procedeu-se ultimamente, entre Milão e Genova, a experiências com galeras automóveis para transporte de mercadorias, que deram resultados satisfatórios.

O peso transportado foi de 80 quintaes, com a velocidade média de onze quilómetros, notando que parte da estrada se encontra em péssimo estado. O consumo médio de benzina foi 465 grammas por quilometro.

Se os resultados definitivos forem animadores, constituir-se-há uma companhia para a exploração normal deste serviço.

### LINHAS PORTUGUEZAS

**Aquecimento de carruagens.** — Vae ser implantado nas linhas do Minho e Douro o aquecimento das carruagens de todas as classes pelo sistema Heintz, em que se aproveita o vapor da locomotiva, conduzido a caloríficos installados debaixo dos bancos das carruagens.

Por agora vae ser esse melhoramento limitado aos comboios correios 1, 6, 101 e 106 e aos rápidos de Medina 155 e 156.

**Villa Real ás Pedras Salgadas.** — Já estão ligados os dois troços do assentamento, por se ter aberto passagem numa trincheira que os dividia.

Estão 18 k. assentes, calculando-se que até fim de junho possa ficar a linha em condições de se abrir á exploração provisória até Villa Pouca de Aguiar e nos meados ou fins de julho até ás Pedras Salgadas.

**Montemó -o- Novo.** — Já foi assignado o decreto mandando incluir no plano da rede dos caminhos de ferro do sul do Tejo o ramal de Montemór-o-Novo.

Por todo este mês a câmara municipal montemorense vae ser autorizada a contrair o empréstimo para a construção do referido ramal, nas condições que aqui expuzemos.

**Valença a Monsão.** — Continuam avançando os trabalhos nesta linha, estando já feita a terraplenagem na extensão de 9 k. Actualmente trata-se com actividade da construção das estações.

**Portimão a Lagos.** — Foi mandada estudar a hypothese do aproveitamento da ponte da estrada sobre a via para servir no mesmo pavimento ao caminho de ferro e à viação ordinaria. O projecto fôr elaborado, contando-se com uma ponte privativa, para o caminho de ferro, de modo a não perturbar a circulação, tão activa, na estrada á entrada da povoação.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### ESPAÑA

A Companhia de los ferrocarriles del Norte mandou construir uns vagons especialmente destinados ao transporte de fructas nas linhas de Valencia.

Foram já experimentados no trajecto de Beasain a S. Sebastião, e os resultados obtidos foram muito satisfatórios.

Foi pedida a concessão de uma linha ferrea entre Malaga e Torremolinos.

Continuam activamente os trabalhos na linha de Covadonga a Arriondas chegando já os carris ao sítio onde ha de ser elevada a estação de Caugas de Onir.

Apesar d'esta actividade é impossivel que este anno a linha fique concluida.

### FRANÇA

Foi aberta á exploração a linha d'Orange a Buis-les-Baronnies. Esta linha, de uma só via, e um metro de largo, mede 49.505 metros.

A Compagnie des Chemins de fer du Midi, vae abrir brevemente á exploração a linha de Allées Marines a Bayona, na extensão de 5.534 contos.

Foi aberto á exploração a secção da linha de Saint Florent a Marçais, compreendida entre Saint Florent e Lignières, na extensão de 30.809 metros.

Está sendo estudado um serviço ferroviario entre Alger e Oran, combinado com um serviço entre Paris e Cartagena ou Alicante.

Foi aberta á exploração a secção dos caminhos de ferro de Saïssons a Oulchy-Breny, compreendida entre Soissons e Hartennes, na extensão de vinte kilometros.

### ITALIA

Trata-se activamente de realizar a construção d'uma nova linha ferrea, ligando Napolis a Barletta, numa extensão de 204 kilometros, e pondo em comunicação directa o Adriatico com o Thyrreno.

Foi aberta á exploração a linha de Secca a Francavilla, passando por Novoli.

### TURQUIA

O governo ottomano entrou em negociações com a Société des chemins de fer Orientaux para a construção de dois ramaes na linha de Constantinopla a Andrinopla.

Um d'elles partirá de Muradli e terminará em Rodosto, nas costas do mar de Marmara, medindo 42 kilometros.

O outro, com a extensão de 50 a 60 kilometros, terminará nas costas do mar Negro.

### ESTADOS-UNIDOS

Debate-se actualmente a questão do sistema a adoptar para os futuros caminhos de ferro a realizar.

Serão subterrâneos ou aereos?

Varios relatorios teem sido apresentados, largas discussões teem sido travadas sobre o assunto, parecendo que a maioria dos technicos se inclinam para o sistema de linhas subterrâneas.

### MANCHURIA

A Companhia dos caminhos de ferro da Manchuria do Sul, vae tomar conta da linha de Antung a Moukden, e reconstruir a via dando-lhe a largura normal.

Actualmente o tráfego da linha é quasi nullo, não só por ser de via reduzida, como tambem pela falta de material circulante e por causa das muitas rampas de grande inclinação difficultarem a tracção dos comboios de mercadorias quando estes sejam muito pesados.

A extensão da linha é de trezentos kilometros, passando por 87 pontes.

Com os trabalhos que vão ser executados proceder-se-ha á abertura de varios tuneis, o que além de diminuir a in ação das rampas, diminuirá tambem a extensão da linha.

clin

## Notas varias

**Pharoes para locomotivas.** Na America, todas as locomotivas teem potentes pharoes electricos, menos as locomotivas a vapor.

Estas ultimas são providas d'um pequeno dynamo, accionado por uma turbina a vapor, fazendo 2.000 rotações, que desenvolve uma corrente de alimentação de 45 volts e 35 ampères.

A lampada é regulada com dispositivos magneticos sufficientemente fortes para que nada sofra com a trepidação.

O cone de luz é dividido em duas partes por meio de um espelho colocado em frente do projector com a inclinação de 45.º; uma parte segue a direcção horizontal e illumina o taboleiro da via; a outra é projectada para cima de forma a ser vista a kilometros de distancia.

Quando dois comboios se cruzam baixa-se um dia-phragma que pouco a pouco vai diminuindo a luz, para que os conductores não fiquem deslumbrados com a intensa claridade e impedidos por isso de manobrarem á vontade.

## Avisos de serviço

### Paragem dos rápidos na Granja

Os comboios rápidos Lisboa-Porto, numeros 55 e 56, que passam na estação de Granja ás 10-39 da noite o primeiro, e ás 9-23 da manhã o segundo, terão, desde hoje uma paragem na referida estação de Granja para serviço de passageiros e bagagens.

### Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

#### Alteração d'horario

Os comboios Sud-Express n.º 21 e 22 deixam de ter a paragem facultativa na estação de Cannas de Senhorim, que estava autorizada de 1 de junho a 30 de setembro, quando houvesse passageiros a tomar ou deixar, sendo essa paragem transferida nas mesmas condições para a estação de Nellas.

## Arrematações

### Caminhos de Ferro do Estado

#### Direcção do Sul e Sueste

#### Fornecimento de 90 toneladas de ferro fundido em peças diferentes

Pelo presente anuncio se faz publico que no dia 3 de junho de 1907 pela uma hora da tarde perante a Direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste e na sua sede, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso para a adjudicação do fornecimento de 90 toneladas de ferro fundido em peças diferentes.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos Caminhos de ferro do Estado o deposito provisório da quantia de 176.000 réis.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação terá de reforçar o seu deposito provisório com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação, constituindo assim um deposito definitivo, que ficará á ordem da mesma direcção, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O reforço indicado deverá efectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o deposito provisório.

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da Direcção (Largo de S. Roque) e na dos armazens geraes (Barreiro), onde podem ser examinados em todos os dias uteis, das onze horas da manhã até as quatro da tarde.

# AGENDA do VIAJANTE

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

## AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

**BRAGA-BOM JESUS** **Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Bon 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 viúva de Francisco da Silva Gama.

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

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

**GUIMARÃES** **Grande Hotel do Touro.** — 15, Campo do Touro, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de inexcediveis commodidades e aceio tratamento recomendavel — Proprietario, Domingos José Pires

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

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

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

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

**MAFRA** **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. Bellas accommodações desde 1\$000 reis por dia a 1\$500. — Reducción 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'Itália.** — De 1.<sup>ª</sup> ordem construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinha e serviço á francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Proprietario. — Petracchi Felice.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## AOS SRS. SUBSCRIPTORES DOS TELEPHONES MEMOTELEFONIO

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

Especialidade d'esta Redacção

**PREÇO 500 REIS**

\* \* \* MATERIAES DE CONSTRUCCÃO \* \* \*

**J. LINO**

TODO O PROPRIETARIO OU CONSTRUCTOR TEM NECESSIDADE DE PROCURAR ESTA CASA PARA SE FORNECER DE MATERIAES

\* MADEIRAS EM BRUTO \* APPARELHADAS E EM OBRA \* TELHAS \* TIJOLLOS \*

**TUBOS DE GRÉS \* AZULEJOS E LADRILHOS \* CIMENTO PORTLAND \* CIMENTO NACIONAL**

\* POZZOLANA DOS AÇORES \* VIGAS DE FERRO \* CHAPA ONDULADA \*

\* DEPOSITOS DE FERRO GALVANIZADO \* ORNATOS EM ZINCO, EM MADEIRA, EM BARRO E EM CARTON-PIERRE \* PARQUETS \*

SORLHOS EMBUTIDOS \* SORLHOS APPARELHADOS E FORROS \* PREGARIA D'ARAME \* ESTATUAS \* VASOS E BALAUSTRRES

\* \* \* FORNECEM-SE CATALOGOS \* \* \*

**RUA DO CAES DO TOJO, 35—LISBOA**

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de Junho de 1907

**COMPANHIA REAL**

C. Sodré	Algés	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-15 n.	9-29 m.	9-10 m.	9-33 m.
9-35 m.	9-49 m.	10-10 m.	10-25 m.
4-0 t.	4-14 t.	4-23 t.	4-44 t.
5-40 t.	5-54 t.	6-20 t.	6-35 t.
11-25 n.	11-39 n.	12-0 n.	12-15 n.

Mais os do Paço d'Arcos e G scas, excepto os a e i.

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-30 m.	6-5 m.	9-20 m.	5-30 m.
7-0 m.	7-28 m.	7-26 m.	7-35 m.
7-40 m.	8-15 m.	8-19 m.	8-45 m.
10-10 m.	10-38 m.	8-59 m.	9-25 m.
11-30 m.	11-53 t.	10-50 m.	11-16 m.
4-0 t.	4-28 t.	5-10 t.	4-36 t.
2-30 t.	2-18 t.	4-40 t.	2-6 t.
4-52 t.	5-20 t.	3-30 t.	3-36 t.
5-24 t.	5-56 t.	5-31 t.	5-57 t.
7-0 t.	7-28 t.	7-40 t.	8-6 n.
8-30 n.	8-58 n.	9-10 n.	9-26 n.
10-0 n.	10-28 n.	10-40 n.	11-6 n.
12-30 n.	4-5 n.	—	—

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-15 m.	7-15 m.	6-0 m.	7-0 m.
8-10 m.	9-3 m.	8-5 m.	8-52 m.
9-10 m.	9-46 m.	9-56 m.	9-32 m.
9-45 m.	10-38 m.	9-16 m.	10-5 m.
10-10 m.	11-16 m.	9-26 m.	10-32 m.
10-45 m.	11-52 m.	10-50 m.	11-54 m.
12-15 t.	12-22 t.	a 11-26 m.	12-2 t.
4-40 t.	2-16 t.	12-15 t.	4-19 t.
1-45 t.	2-51 t.	1-50 t.	2-54 t.
3-30 t.	3-46 t.	2-26 t.	3-2 t.
3-15 t.	4-15 t.	3-15 t.	4-19 t.
4-40 t.	5-16 t.	3-16 t.	4-32 t.
4-47 t.	5-37 t.	4-28 t.	5-45 t.
5-20 t.	6-10 t.	5-26 t.	6-1 t.
6-10 t.	6-46 t.	6-11 t.	7-19 t.
6-15 t.	7-22 t.	6-55 t.	7-32 t.
7-40 t.	8-16 n.	7-5 t.	7-52 t.
7-45 t.	8-52 n.	8-0 n.	9-4 n.
9-15 n.	10-52 n.	9-20 n.	10-24 n.
10-10 n.	11-16 n.	a 9-56 n.	10-32 n.
10-45 n.	11-51 n.	10-30 n.	11-34 n.
12-25 n.	1-15 n.	a 11-26 n.	12-2 n.

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-10 m.	9-41 m.	11-3 m.	11-33 m.
11-10 m.	11-41 m.	11-16 t.	11-46 t.
4-10 t.	4-41 t.	3-11 t.	3-47 t.
4-18 t.	5-19 t.	6-7 t.	6-38 t.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-33 m.	7-30 m.	5-2 m.	6-1 m.
8-0 m.	9-5 m.	6-44 m.	7-33 m.
9-30 m.	10-10 m.	7-50 m.	8-47 m.
10-10 m.	11-13 m.	a 8-35 m.	9-10 m.
11-35 m.	12-15 t.	8-44 m.	9-47 m.
12-10 t.	1-11 t.	9-36 m.	10-37 m.
1-35 t.	2-15 t.	a 10-35 m.	11-10 m.
2-10 t.	3-10 t.	11-41 m.	12-12 t.
3-15 t.	4-21 t.	a 12-35 t.	1-10 t.
4-35 t.	5-15 t.	1-37 t.	2-30 t.
5-12 t.	6-8 t.	a 2-35 t.	3-10 t.
6-29 t.	7-2 t.	4-0 t.	5-0 t.
6-26 t.	7-22 t.	4-41 t.	5-41 t.
7-33 t.	8-58 t.	a 5-30 t.	6-5 t.
9-10 n.	10-13 n.	6-25 t.	7-25 t.
10-10 n.	11-25 n.	8-0 n.	8-34 n.
11-10 n.	12-13 n.	9-32 n.	10-31 n.
12-23 n.	1-20 n.	11-4 n.	12-6 n.

Lisboa-Rocio	Sacavem	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-0 m.	7-44 m.	c 9-21 m.	p 10-5 m.
8-10 m.	8-54 m.	10-39 m.	11-22 m.
9-51 m.	10-35 m.	11-51 m.	12-35 t.
10-51 m.	11-34 m.	2-20 t.	3-3 t.
11-20 t.	12-4 t.	3-25 t.	4-9 t.
3-25 t.	4-8 t.	4-41 t.	5-24 t.
4-41 t.	5-24 t.	5-34 t.	6-18 t.
5-11 t.	6-25 t.	7-4 t.	7-48 t.
6-11 t.	7-24 t.	7-57 t.	8-41 n.
8-27 t.	9-11 n.	9-34 n.	10-18 n.
9-31 n.	10-35 n.	11-39 n.	12-23 n.

Mais os do Paço d'Arcos, excepto os a.

**Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio**

**Partida Chegada Partida Chegada**

**4-28 t. 5-37 t. c 5-29 m. p 6-35 m.**

**p 6-5 t. 7-26 t. 8-0 n. 9-28 n.**

**12-30 n. 1-53 n. — —**

**Lisboa-Rocio Setil Lisboa-Rocio**

**6-51 m. 8-26 m. c 7-14 m. p 9-8 m.**

**— — 7-14 m. 9-22 m.**

**Setil Vendas Novas Setil**

**4-55 m. 8-22 m. 4-15 m. 7-5 m.**

**8-39 m. 10-31 m. 12-0 t. 3-0 t.**

**3-50 t. 7-5 t. 8-10 n. 9-58 n.**

**Santarem-Setil Entrancam. Lisboa-R.**

**6-25 m. 6-51 m. 10-0 m. 12-56 t.**

**Lisboa-Rocio Porto Lisboa-Rocio**

**8-35 m. 7-16 t. 6-55 m. 5-7 t.**

**9-45 m. 1-19 t. a 8-40 m. 2-40 t.**

**4-59 t. 12-22 n. 2-43 t. 11-58 n.**

**5-30 t. 11-16 n. a 5-0 t. 10-50 n.**

**9-30 n. 7-47 m. 8-44 n. 6-25 m.**

**Figueira Porto Figueira**

**7-25 m. 1-51 t. 9-47 m. 3-44 t.**

**Aveiro Porto Aveiro**

**3-54 m. 6-32 m. 9-47 m. 12-15 t.**



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 3 de Junho sairá o paquete **Aragon** para

**Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**

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

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

## Vapores a sair do porto de Lisboa



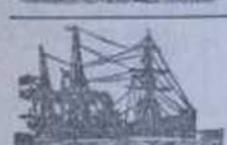
**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Macedonia**. Sairá a 1 de junho.

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



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Halle**. Sairá a 4 de junho.

Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.<sup>o</sup>



**Bahia**, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Bahia**. Sairá a 15 de junho.

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



**Boloaha** e Hamburgo, vap. alemão **Cap Blanc**. Sairá a 12 de junho.

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



**Bordeos** e Leith, vapor inglez **Niwingston**. Espera-se a 1 ou 2 de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



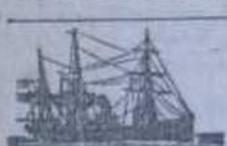
**Bordeos**, vapor frances **Esmeralda**. Sairá de 8 a 9 de junho. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Cadiz**, Cartagena, Valencia, Barcelona e Filipinas, vapor espanhol **Alicante**. Sairá a 12 ou 13 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Cherburgo**, Southampton e Londres, vapor inglez **Araguaya**. Espera-se a 5 de junho. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua de El Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. frances **Chili**. Sairá a 10 de junho. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Genova**, Port Said e Batavia (directo), vapor alemão **Rembrandt**. Sairá a 7 de junho.

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



**Hamburg**, vapor alemão **Asuncion**. Sairá a 6 de junho.

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



**Havre** e Hamburgo, vapor alemão **Rhenania**. Sairá a 10 de junho.

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



**Havre** e Hamburgo, vapor alemão **Antonina**. Sairá a 12 de junho.

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



**Iquitos**, vapor inglez **Hildebrand**. Sairá a 7 de junho.

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



**Liverpool** (directo), vapor inglez **Algerian**. Espera-se a 22 de junho.

Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Londres** (directo) e Antuerpia, vapor inglez **Fortuny**. Sairá a 1 de junho.

Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Londres** (directo), o vapor de recreio, inglez **Vectis**. Sairá a 4 de junho.

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



**Madeira**, S. Vicente, St.º Antão, S. Nicolau, Sal, Boa Vista, Maio, Brava e Tarrafal (com baldeação em S. Vicente), S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Lobito, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Loanda**. Sairá a 7 de junho. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, Pará e Manaus, vap. inglez **Anthony**. Sairá a 7 de junho.

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



**Madeira**, Pará e Manaus, vap. inglez **Amrose**. Sairá a 17 de junho.

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



**Montevideo** e Buenos Aires, vapor alemão **König Friedrich August**. Sairá a 9 de junho.

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

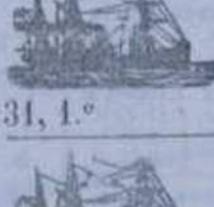


**Oran**, Port Vendres, Cette e Marselha, vapor frances **Saint Barnabé**. Sairá a 22 de junho. Agentes Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



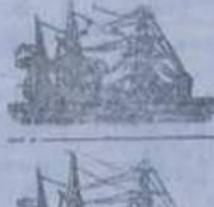
**Pará** e Manaus, vapor alemão **Rio Negro**. Sairá a 11 de junho.

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



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires; vapor inglez **Aragon**. Sairá a 3 de junho.

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



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Tucuman**. Sairá a 5 de junho.

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



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

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



**S. Vicente**, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires e mais portos do Pacífico, vapor inglez **Orita**. Sairá a 12 de junho.

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



**Vigo**, Cherburgo e Liverpool, vapor inglez **Anseim**. Sairá a 8 de junho.

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



**Vigo**, Corunha e Liverpool, vap. ingl. **Oron-sa**. Sairá a 12 de junho.

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



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

## 3.<sup>a</sup> AMPLIAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL N.<sup>o</sup> 7 — GRANDE VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 25 de maio de 1907)

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos

DESDE 1 DE JUNHO DE 1907

Lisboa	Procedencias Destinos ou vice-versa	Dias de validade	Preços			Procedencias Destinos ou vice-versa	Eвора	Dias de validade	Preços			
			1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe				1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe	
	Pegões .....	3	1\$590	1\$300	950			Tojal.....	3	440	340	240
	Tojal.....	4	3\$350	2\$680	1\$920							

As condições são as mesmas da tarifa especial n.<sup>o</sup> 7 de grande velocidade, aprovada por despacho ministerial de 25 de janeiro de 1906, em vigor desde 1 de março do mesmo anno.

Lisboa, 20 de maio de 1907.

O Engenheiro Director

*Antonio Lourenço da Silveira.*

Exp. te  
N.<sup>o</sup> 1.399