

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario e Director

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

REDACTOR EFFECTIVO, 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. do Sacramento, ao Carmo, 7 LISBOA

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

TELEPHONE N.º 27
Endereço telegraphico: Camiferro

SUMMARIO

A PASSAGEM DE MARATECA, por J. Fernando de Sousa.....	241
EXPORTAÇÃO DE PRODUCTOS, por Mello de Mattos.....	242
PORTE OFFICIAL — Portarias de 10 de Agosto do Ministerio das Obras Publicas.....	243
CONSELHEIRO OLIVEIRA SIMÕES.....	243
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	244
A PROPOSITO DO CINCOENTENARIO—XVI (continuação).....	244
A NAVEGAÇÃO PARA A ARGENTINA.....	245
AS NOVAS CARRUAGENS PARA A LINHA DE TUA A BRAGANÇA (ilustrado).....	245
NOTAS DE VIAGEM — II — O Norte de França — A Belgica e os seus comboios—Ostende, a rainha das praias — Portas estreitas e janellas largas—Bruxellas, a estacionaria.....	245
DOCA FLUCTUANTE.....	246
MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL.....	246
VIA FERREA ELECTRICA DO VALLE DO BEMBRO.....	247
TRACÇÃO ELECTRICA.....	247
COMPANHIA DOS TABACOS DE PORTUGAL.....	247
PORTE FINANCEIRA—Boletim Commercial e Financeiro—Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	248 e 249
A LINHA DE FRUTIGEM A BRIGA.....	250
AUTOMOBILISMO.....	250
LINHAS PORTUGUEZAS — Mossamedes—Portalegre—Gouveia Arganil — Material circulante—Apeadeiro—Comboios tramways—Regoa ás Pedras Salgadas—Paragem de rapido—Bilhetes de ida e volta—Estação de Venda do Duque—Evora—Villa Viçosa — Nomes de estações — Swazilandi — Companhia Real.....	250
LINHAS ESTRANGEIRAS—França—Inglaterra—Italia.....	251
NOTAS VARIAS.....	251
COMPANHIA REAL — Relatorio do conselho de administração. (Continuação).....	251
AVISOS DE SERVIÇO — ARREMATACOES.....	252 e 253
AGENDA DO VIAJANTE.....	254
HORARIO DOS COMBOIOS.....	255
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	256

A passagem de Marateca

Mais uma vez nos vamos occupar da linha do Sado a proposito da resolução satisfatoria de um difficil problema technico suscitado pelo seu traçado: a passagem de Marateca.

O decreto de 27 de novembro de 1902 classificou a linha do Sado pela qual dando-lhe por origem Pinhal Novo ou Setubal, conforme os estudos aconselhassem.

Quando se preparava nas camaras a lei de 1 de julho de 1903, pelo conde de Paçô-Vieira, deu vigoroso impulso a viação accelerada, as commissões parlamentares, por influencia de Marianno de Carvalho, deram Setubal por origem á linha, em vista das indicações favoraveis do estudo empreendido pelo habil engenheiro Vasconcellos e Sá, ao tempo bastante adeantado.

Numa sessão que houvera em Setubal, em que fui encarregado de mostrar a importancia da linha e as condições technicas a que a sua directriz devia ser subordinada, affirmei que a linha devia sair de Setubal para facilitar as relações do valle do Sado com aquelle importante porto e evitar mais uma bifurcação nas linhas do sul, devendo o traçado ser o mais directo possível para não alongar inutilmente o percurso entre Lisboa e o Algarve, que a nova linha é destinada a encurtar.

Terminado o reconhecimento hydrographico e reconhecida a exequibilidade da passagem do esteiro de Marateca, procedeu-se á elaboração do projecto definitivo segundo a directriz proximo da bocca do esteiro.

Havia duas pontes a construir, tendo uma d'ellas um tramo girante.

O Conselho Superior de Obras Publicas pronunciou-se contra esse traçado por julgar aleatoria a obra projectada, tanto sob o ponto de vista da construcção como principalmente da conservação.

Em vista d'esta rejeição do traçado directo duas soluções se impunham: contornar o esteiro, o que alongava extraordinariamente o percurso, como aqui se demonstrou, ou partir do Pinhal Novo com prejuizo dos interesses de Setubal.

Occorreu então uma solução intermédia, que sem alongar sensivelmente o percurso para Lisboa, pouco o agravava para Setubal.

Partindo da estação de Palmella, e aproveitando o troço de Setubal a Palmella, ia-se atravessar o esteiro em ponto onde era estreito e quasi já não havia navegação, dispensando-se o tramo girante.

Estudou-se essa variante, que mereceu o voto favoravel do Conselho Superior de Obras Publicas Os habitantes de Setubal não se conformaram porém, com essa solução.

Quando o projecto estava affecto á resolução do governo, uma commissão, representando a cidade, pediu que se estudasse outra variante pelo norte do esteiro de Carvão, comprometendo se a fazer acceitar pelos interessados a supressão da ponte girante no esteiro de Marateca e relembrando o compromisso da camara de tomar a seu cargo a expropriação dentro do concelho, se a linha saísse de Setubal.

Esse traçado tinha sido considerado, mas renunciárase ao seu estudo porque obrigava a uma ou talvez a duas pontes girantes.

Posta porém a questão naquelles termos, tinha razão de ser novo estudo e caiu em optimas mãos, pois foi d'elle encarregado o distincto engenheiro Santos Viegas, cuja excepcional competencia se acha já hoje attestada por trabalhos de subido valor, como são os projectos da travessia da Marateca, da estação fluvial de Lisboa, do prolongamento do Barreiro a Cacilhas, ao ante-projecto do arsenal de marinha na Cova da Piedade.

Dos seus estudos, intelligentemente orientados, resultou o reconhecimento da possibilidade de cortar o esteiro do Carvão sem inconveniente para a navegação, que se fará por outro canal e a da supressão da ponte no braço oriental do esteiro de Marateca, que ali se divide em dois, circundando um extenso baixo. No ponto de passagem d'esse braço, ha no fundo uma elevação, que obriga as aguas na vassante a correrem para o norte, rodeando o baixo para virem ao canal occidental.

Tornava-se pois possível pela directriz escolhida suprimir a ponte no braço oriental do esteiro e eliminar por completo o tramo girante.

As condições do sub-solo, constituido por areia coberto por uma camada pouco espessa de lodo, eram favoraveis á construcção.

Procedeu-se pois á elaboração do projecto definitivo que deixa o traçado anterior 1.589^m além da estação de Setubal-mar, segue a margem norte do esteiro do Carvão, corria este e o de Marateca, e com 15.040^m d'estensão vae se ligar ao projecto anterior.

A ponte de Marateca é constituida por 10 tramos independentes semi-parabolicos de 50^m de vão cada um; a razante é alteada por meio de duas curvas pendentes antes e depois da ponte para facilitar a passagem de barcos arreando os mastros, o que representa encargo pouco oneroso em vista da pouca importancia da navegação a montante da linha. Esta obra de arte foi orçada em 168:549\$000 réis.

Pela situação internada do traçado os aterros ficam abrigados da vaga, sendo ali insignificante a ondulação,

o que torna insubsistentes as objecções ácerca da conservação das obras, suscitadas pelo traçado da bôcca do esteiro. A base dos aterros fica toda acima do zero hydrographico, sendo pois facil a sua execução e como são de pequena cota, é pouco dispendiosa a travessia da bacia do esteiro.

Com effeito esses 15.040" estão orçados em 345:000\$000 réis ou 22:926\$000 por kilometro. A extensão da linha é ainda inferior algumas dezenas de metros ao traçado inferior, sendo o custo muito menor. Em relação á variante por Palmella, ha que despende cerca de 90:000\$000 réis mais, mas essa despesa é sobejamente compensada pela supressão de uma nova bifurcação.

Pelo que respeita aos percursos chega-se aos seguintes resultados:

Pelo novo traçado ha um alongamento de 4 kilometros para Lisboa, compensado pelo andamento de 10,6 para Setubal.

Depois de tantos estudos a questão parece resolvida satisfactoriamente. Sae-se de Setubal, como era o primitivo intuito, mas sem contornar o esteiro, o que daria logar a um absurdo alongamento. O traçado é tão directo como o anterior, mas não enferma dos defeitos que o fizeram rejeitar e levaram a procurar outra solução, como era a bifurcação em Palmella. O novo traçado não seria accetavel, se tivesse pontes girantes e duas obras d'arte; sem aquellas e com uma só ponte acha-se em condições favoraveis, que só o estudo no campo evidenciou.

Actualmente estão elaborados os projectos de todos os troços da linha do Sado até Alvalade e quasi todos aprovados; já do ultimo troço, Alvalade a Garvão, está bastante adeantado o projecto, pendente apenas de trabalhos de gabinete.

A parte estudada compreende o aproveitamento de parte de varios lanços, cujo estudo foi determinado pelas diversas hypotheses a que deu logar a passagem de Marateca.

	Kil. metros	Réis
Temos assim: de Setubal á variante.	1,6	15:300\$000
Variante de Marateca.	15,0	345:000\$000
Parte aproveitada da variante de Palmella.	6,4	75:800\$000
Parte do lanço: Pinheiro a Alcacer.	21,0	286:700\$000
Setubal a Alcacer.	43,7	722:800\$000
Alcacer á Caveira.	29,3	375:000\$000
Caveira a Alvalade.	29,9	545:000\$000
Total estudado.	102,9	1.642:800\$000

O custo kilometrico é de 15:964\$000 réis. A linha toda deve medir 130 kilometros e custar cerca de 2:000\$000 réis, achando-se assim confirmadas as previsões feitas antes da elaboração dos projectos.

Com encargo pouco superior a 100:000\$000 annuaes, crear-se ha importante receita liquida e tornar-se-ha possivel o progresso economico de tão vasta e importante região.

A linha do Sado, além de ter benefico influxo sobre a agricultura, tornará possivel uma larga exploração de jazigos mineiros que por ella esperam.

Tenham os governos a coragem de assumir um encargo que pouco avultará e ter-se-ha realizado um dos mais valiosos melhoramentos que reclama o sul do paiz.

J. Fernando de Souza.

Exportação de productos

I

Foi a guerra em passadas epocas um meio de divulgar a civilização. Os povos de mais adeantada cultura em breve encontravam peias á sua actividade. As maiores exigencias do luxo e do bem estar impunham maiores despesas e por isso se empreendia a guerra de conquista para dar satisfação ás crescentes necessidades

da vida social. Esquecia-se a primitiva simplicidade campesina e não eram os poemas louvando a agricultura que provocavam o regresso aos campos, como hoje se diz.

Pelo successivo progresso na arte de matar, as guerras de cada vez se tornam menos frequentes e o que era o estado normal de outros tempos passa hoje a constituir a anormalidade.

No emtanto a lição que nos dá o passado é que foram sempre causas economicas que provocaram as guerras. Quer ellas tivessem em vista uma ampliação territorial, quer a confirmação hegemonica de uma dada agremiação social, sempre no fundo se encontra um interesse economico.

Não admira, portanto, que Karl Marx fundasse o seu sistema economico na historia da civilização e visse em todas as evoluções por que passou a humanidade uma causa unica—a economica.

Se não podem acceitar-se em absoluto as conclusões do escritor socialista, nem por isso deixa de ser incontestavel que os principios em que assenta a sua doutrina são de incontroversa nitidez.

Demais, se observarmos os debates parlamentares de todos os paizes, quando se discutem questões aduaneiras ou tratados de commercio, encontramos ahi sempre uma terminologia guerreira que amplamente confirma o que dito fica. A invasão dos productos estrangeiros, a ruina do trabalho nacional, a lucta com armas deseguaes, as nações vencedoras, os povos escravizados, são outras tantas expressões metaphisicas que figuram em discursos, em representações dos interessados e a que se dá não poucas vezes existencia real. As proprias palavras «lucta industrial» bem provam a concepção guerreira que o livre cambismo foi incapaz de desvanecer. Se vinte seculos se esforçam em pretender vulgarizar a maxima de que todos os homens são eguaes, ainda hoje ella está longe de ser compreendida, quanto mais posta em pratica. Pelo contrario, de cada vez mais se confirma o *homo homini lupus* de Hobbes e a demonstração d'este facto social encontra-se até na concepção biologica da lucta pela vida, da concorrência vital que é a pedra angular das ideias evolucionistas, que predominam tanto na philosophia como na politica.

Se, porém, considerarmos o problema um pouco de alto, embora não de tão longe como o pretendia Rénan, aconselhando que observassemos as luctas do mundo em que habitamos como se estivessemos em Sirius, vemos que se reclamam tratados de commercio em que nada se conceda e onde tudo se alcance. Não contratos bilateraes, mas sistemas impeditivos de vulgarizar produções que noutra parte se obtem por melhor preço e de melhor qualidade.

Criam-se d'esta maneira os mercados ficticios, estabelecem-se interesses que nem sempre são dos mais confessaveis e chega-se por vezes á estranha aberração de suppor que os consumidores hão-de sujeitar-se aos generos que lhes quizermos vender e que fabricaremos como melhor nos convier.

Como exemplo d'esta concepção extravagante, temos a recente lei que dizem que resolveu a questão duriense. Pretende-se impôr aos mercados estrangeiros um producto que passou de moda, que o paladar actual mal tolera e que menos bem accete é sob o ponto de vista do custo.

Se não tiverem outros vinhos nossos, diz-se, senão os do typo exportado pela barra do Douro, que remedio terão senão comprá-los.

Conviria, no emtanto, recordar que a superprodução vinicola não é apenas um phenomeno nacional. Dá-se em Espanha, em França, na Argelia e na Italia, quicá na Hungria; em summa, em todos os paizes que produzem vinhos.

Se deixarmos de exportar os typos de vinhos palhetes, outras nações os offerecerão e assim perderemos inteiramente os mercados que para elles tinhamos e vêr-se-ha que o Douro nada ganhou.

Encerremos comtudo esta digressão e consideremos como noutras nações se organiza a exportação dos seus productos.

Tomemos para exemplo a Allemanha e vejamos como

os progressos de aquella nação entre nós são apreciados por uma auctoridade consular estrangeira.

Em relatório do vice-consul francês no Porto, o sr. Georges Lelorrain, lê-se: «o caixeiro viajante allemão que se encontra vulgarmente por aqui é um homem cheio de saúde e de philosophia, que viaja durante onze meses por anno. Colloca-se acima de todas as misérias, esquece-se de que os comboios da península não são rapidos nem confortaveis, que na maioria dos casos os hoteis são maus e que as embarcações de pequena cabotagem não se podem comparar nem de longe, com os magnificos paquetes da Norddeutscher-Lloyd, e, qualidade subidamente apreciavel, pouco se importa com o mau humor do cliente, comquanto que lhe faça encomendas..»

As collecções que traz são numerosas e variadas. Sabe que a propaganda pelos olhos é a unica verdadeira, que os compradores muito mais se deixam seduzir pelo objecto que se lhes apresenta, do que por aquelle de que se lhes fala.

Amolda-se aos gostos dos clientes e para se conformar com elles não deixa de mandar modificar o fabrico dos artigos, quando o julga preciso. Visita as grandes cidades e as pequenas villas até; os consumidores importantes e os de poucos cabedades. As suas amostras apresentam-se sempre bem e as embalagens provocam a admiração da alfandega. Está muito bem informado da solvabilidade e da honrabilidade dos industriaes e dos commerciantes e muito a proposito lhes sabe conceder creditos de seis meses e mais.»

Quem isto escreve teve ensejo de observar como procedia uma fabrica allemã de productos que durante largo tempo constituiram fabrico exclusivo da França.

Dividiu aquella empresa allemã o nosso paiz em três zonas. Uma com sede em Lisboa, outra no Porto e a terceira na Covilhã.

Cada uma de ellas tinha um agente em permanencia, em cada um de aquelles centros industriaes e por intermédio de elles fazia as suas vendas. Uma empresa concorrente veio estabelecer-se em Portugal, e logo a primeira mandou um tecnico percorrer o paiz. O homem falava correntemente o francês, o allemão, o hispanhol e o italiano e além d'isso era um excellente chimico, não cheio de theorias, mas fazendo applicações dos productos que vendia com uma rapidez e uma certeza de tal ordem que nunca lhe falhou uma unica experiencia.

Como bagagem fazia-se acompanhar por uma volumosa mala, onde acomodava os variados productos da fabrica que representava.

Chegado á Covilhã, por exemplo, informou-se junto do representante da fabrica acerca da solvabilidade das diversas firmas com quem tinha que estar em relações. Depois, a proposito de cada uma, quiz saber o que dizia acerca dos productos expostos á venda, as manias de cada cliente, em summa um conjunto de informações que pareciam verdadeiros disparates.

Por curiosidade averigui como procedia para com os diversos fabricantes da Covilhã. Não contrariou nem um unico. Aceitou todas as reclamações que fizeram, tomou nota muito a sério de todas as exigencias que lhe fizeram, por mais disparatadas que fossem.

Os clientes ficavam contentissimos por estarem a ensinar o sujeito. Elle pedia então muito singelamente, muito ingenuamente que lhe deixassem fazer uma experiencia com o producto que acabava de ser criticado. Combinava-se tudo e no dia e hora aprasados o homem apparecia de blusa e bonet e dava uma lição pratica sem a minima pretensão, sem que o industrial percebesse se quer que o estavam ensinando. O resultado era sempre excellente, o homem variava a experiencia, obtendo sempre resultados magnificos e por fim alcançava uma encomenda do producto criticado. Este viajante percorreu assim em missão de propaganda, toda a região fabril da Beira Baixa, parando nas mais pequenas aldeias onde houvesse uma fabrica de alguma importancia.

O mesmo fez para a região do Porto e de Lisboa. Da ultima vez que o encontrei, disse-me com a maior naturalidade, que tinha recebido ordem de embarcar para o Chili.

A Allemanha com os seus viajantes commerciaes e com

os representantes de commercio tem conseguido levar de vencida, vá lá ainda uma metaphora guerreira, povos industriaes como a Inglaterra e a França.

O que resta saber é se isso será possivel com os nossos productos, é a objecção que vislumbro nos tres leitores de este arrazoado. Espero comtudo poder demonstrar em artigo proximo não somente tal possibilidade, como até legitimidade da obrigação que temos de proceder de esta maneira.

Mello de Mattos.

PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição dos Caminhos de ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a conta da liquidção da garantia de juro da linha ferrea de Foz Tua a Mirandella, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, concessionaria da referida linha, referente ao periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1907, segundo semestre do anno economico de 1906-1907: ha por bem, conformando-se com o parecer de 25 de julho findo do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, e tendo ouvido a commissão revisora de contas, approvar a referida liquidção e ordenar que a mencionada companhia seja paga a quantia de 17:380.4189 réis, importancia liquidada da citada garantia.

Paço, em 10 de agosto de 1907.—José Malheiro Reymão.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a conta de liquidção da garantia de juro da linha ferrea de Mirandella a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, concessionaria da referida linha, referente ao segundo semestre do anno economico de 1906-1907 (periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1907): ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 25 de julho findo e ouvida a commissão revisora de contas, determinar que a mencionada companhia seja paga pelo fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, em harmonia com o disposto no respectivo contrato de concessão approved por carta de lei de 24 de maio de 1902, a quantia de 46:255.5702 réis, como garantia de juro liquidada no supracitado semestre relativo áquella linha, devendo esta liquidção ser considerada provisoria até se proceder á medição rigorosa da linha.

Paço, em 10 de agosto de 1907.—José Malheiro Reymão.

Tendo a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, concessionaria da linha ferrea de Santa Comba Dão a Vizeu, apresentado a conta da liquidção da garantia de juro d'esta linha relativa ao periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho ultimo: ha Sua Majestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer de 25 de julho findo do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, e tendo ouvido a commissão revisora de contas, approvar a referida liquidção e determinar que a mencionada companhia seja paga a quantia de 28:446.5729 réis, como liquidção da citada garantia de juro no 2.º semestre do anno economico de 1906-1907.

Paço, em 10 de agosto de 1907.—José Malheiro Reymão.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a informação, datada de hoje, da commissão de exame á segunda via da linha ferrea do norte, entre Aveiro e Espinho: ha por bem autorizar que a referida linha seja aberta definitivamente á exploração publica.

Paço, em 10 de agosto de 1907.—José Malheiro Reymão.

Conselheiro Oliveira Simões

Parte no dia 19 para o estrangeiro este illustre engenheiro, nosso distincto collega nesta redacção. Desejamos-lhe feliz viagem.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Bilhetes de identidade—A nova tarifa estabelecida pela Companhia Real cria 3 séries de bilhetes d'identidade mediante a apresentação dos quaes serão fornecidos bilhetes a meio preço.

Série A (validos para as 3 classes): 3 mezes 25\$000 réis; 6 mezes 30\$000 réis; 1 anno, 45\$000 réis.

Série B (validos para 2.ª e 3.ª classes): 3 mezes, réis 17\$500; 6 mezes 20\$000 réis; 1 anno, 30\$000 réis.

Série C (validos só para 3.ª classe): 3 mezes, 12\$000 réis; 6 mezes, 13\$500 réis; 1 anno, 20\$000 réis.

Estes bilhetes são pessoas e intransmissíveis e conterão além da assignatura do titular, a sua photographia nas dimensões usadas em bilhetes de assignatura que deverá juntar-se ao impresso fornecido nas estações para a requisição do bilhete, a qual deverá ser feita com antecedencia não inferior a 5 dias, depositando nesse acto o interessado além do custo do bilhete, a quantia de 2\$500 réis como garantia á restituição do bilhete na expiração do seu prazo de validade e que será devolvida em troca do referido bilhete.

A validade dos bilhetes de identidade começa no dia 1 de cada mez.

Podem, pois, as pessoas que desejem gosar das vantagens d'estes bilhetes desde setembro proximo, requisitá-los desde já nas estações da Companhia.

Concede a tarifa o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem registada aos portadores de bilhetes a meio preço sendo para esse effeito considerado como bagagem as collecções d'amostras acondicionadas em malas ou caixas fechadas, comtanto que não contenham joias, pedras ou outros objectos preciosos, o que é de real vantagem para os caixeiros viajantes que se façam acompanhar das suas collecções d'amostras. Apesar dos bilhetes de viagem serem a meio preço, é facultado aos seus portadores as mudanças para classe superior, mediante pagamento da differença de logares, sendo os de 1.ª classe validos para a occupação de logares de luxo sem outra sobretaxa que a correspondente em uso para tal fim.

A proposito do Cincoentenario

Synopse dos Directores da linha Este e Norte

XVI

(Continuação)

Em trabalhos de ultimação de completa entrega das duas linhas do leste e norte pela empresa constructora á administração da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, que para os actos officiaes eram duas entidades inteiramente distinctas mas que em realidade constituíam um unico grupo á testa do qual dominava em decrecional dictadura D. José de Salamanca, travaram-se grandes discussões por parte dos principaes influentes do Porto sobre a inconveniencia do estabelecimento da estação terminus da linha do norte no local primitivamente estipulado no Poço das patas na direcção do qual já estavam construidas duas das principaes obras d'arte que eram o viaducto sobre a parte principal da povoação de Villa Nova de Gaia e o tunnel da Serra do Pilar que devia dar comunicação á ponte a construir através do rio Douro.

Tal celeuma se levantou contra este traçado, já aprovado nas instancias superiores e tão convincentes razões foram aduzidas em sua contrariedade, tantas e tão diversas eram as soluções que se lhe opunham que o governo se viu forçado a dar por provisoriamente terminada a linha do Norte estabelecendo nas Devezas a estação terminus até ulterior e definitiva resolução para a travessia do Douro e construcção da estação terminus em local mais conve-

niente para serviço da cidade do Porto e suas relações com as provincias do norte do reino

Na estação das Devezas (Villa Nova de Gaia) construíram-se molhes e telheiros que a esse tempo pareciam sufficientes para o serviço de mercadorias, deposito de locomotivas e officinas de reparação, telheiros para resguardo de carruagens e mais accessorios indispensaveis para um serviço normal da grande e pequena velocidade.

Estipulando o contrato com o Estado que apenas as obras d'arte fossem desde logo construidas para serviço de via dupla e nos aterros e desaterros apenas fosse obrigada a Companhia a espropriar o terreno necessario para duas vias mas sem obrigação de effectuar os movimentos de terras em quanto o trafego não attingisse um determinado producto kilometrico levantou-se objecção por parte da Companhia á execução d'esta ultima obrigação.

Sustentando o Estado os seus direitos e a Companhia a sua interpretação á execução do contrato foi, como do mesmo contrato era estipulação, que se submetesse a questão a decisão de uma arbitragem.

D. Eusebio Page o benemerito engenheiro director da construcção previu desde logo a sem razão da exigencia do concessionario e preveniu-o de que o resultado da arbitragem lhe seria contraria.

D. José de Salamanca habituado a vencer todos os obstaculos que se lhe opunham quando não fosse por direito ao suborno poz á disposição do seu representante em Lisboa, o engenheiro D. Eusebio Page toda a quantia por elevada que fosse para obter dos arbitros voto favoravel á sua pretensão.

A resposta de D. Eusebio Page que garantimos por termos podido lê-la foi a seguinte:

«Tenho comprado todas as principaes influencias officiaes e particulares de Portugal com chavenas de chá, charutos e reuniões agradaveis na sede da Empresa. Com dinheiro nem eu nem qualquer delegado da Companhia se atreverá a vencê-las.»

«O resultado da arbitragem será realmente contrário.»

E assim foi.

Este verdadeiro desastre em detrimento das prosapias e vaidades de D. José de Salamanca causou-lhe tal desespero e contrariedade que sem attender aos relevantes serviços que lhe foram prestados por D. Eusebio Page resolveu exonerá-lo em continente do cargo de engenheiro director da empresa constructora.

Foi um dia de verdadeiro e sentido pesar para os que além do cumprimento do dever empenhavam os seus melhores esforços em corresponder á leal amizade de D. Eusebio Page coadjuvando-o nos seus arduos trabalhos da construcção das duas principaes linhas ferreas de Portugal ao conhecerem a resolução que o destituia de suas funcções.

João Evangelista d'Abreu declarou desde logo que não serviria sob as ordens de quem fosse nomeado para substituir o seu chefe e amigo.

Egual resolução foi tomada por Alfredo Ghebard resignando o seu logar de engenheiro chefe do serviço de material e tracção.

A despedida de D. Eusebio Page ao retirar-se para Madrid foi das mais comoventes.

Desde os empregados superiores até os de inferior categoria abraçaram lacrimosos o chefe e amigo de quem tão brutalmente eram separados.

Dos olhos de D. Eusebio Page brotavam lagrimas em que a saudade e o reconhecimento testemunhavam quanto cordealmente apreciava a amizade com que fôra estimado e o apreço em que tinha o auxilio que lhe havia sido prestado.

D. Eusebio Page ferido no seu coração de amigo verdadeiro de seus subordinados e da injustiça com que fôra agredido no desempenho do seu dever de preito á honradez dos funcionarios portuguezes tomou um nobre desforço em Madrid, quando D. José de Salamanca entrava no Passeio do Retiro, chicoteando-lhe o rosto em presença de enorme concorrencia de pessoas mais notaveis da capital da Espanha.

Em casa de D. Eusebio Page em Madrid eram sempre

acolhidos com entusiasmo os amigos que em Lisboa lhe tinham servido de companheiros e auxiliares.

Foi sempre um verdadeiro amigo e entusiasta admirador de Portugal e dos portugueses.

Aos seus esforços e dedicação deve o paiz a execução dos dois principaes elementos de prosperidade nacional.

A navegação para a Argentina

Parece que decididamente está posta de parte a bahia de Vigo como porto de desembarque para os viajantes que chegarem da Argentina, com o novo serviço de viagens rapidas entre a Europa e aquella prospera republica americana.

Um relatorio que o nosso consul em Vigo d'ali enviou para o ministerio dos estrangeiros diz que além dos serviços de desinfecção e fiscalização de bagagens estarem ainda no estado primitivo naquella porto, o desembarque é cheio de torpeços que afugentam quem queira viajar com commodidade.

Na cidade não ha hotéis em condições de receberem viajantes habituados a todos os confortos da vida moderna, e os que ha não podiam fornecer alojamento a grande quantidade de passageiros, como se verificou por occasião do «Cap Roca» ter enalhado na bahia.

Não ha em Vigo ligação rapida com os comboios francezes.

Por o que se deduz do relatorio a que vimos referindo-nos, aquella cidade não está em condições para ser preferida para ponto de desembarque por quem se dirija para o centro da Europa.

As novas carruagens para a linha de Tua a Bragança

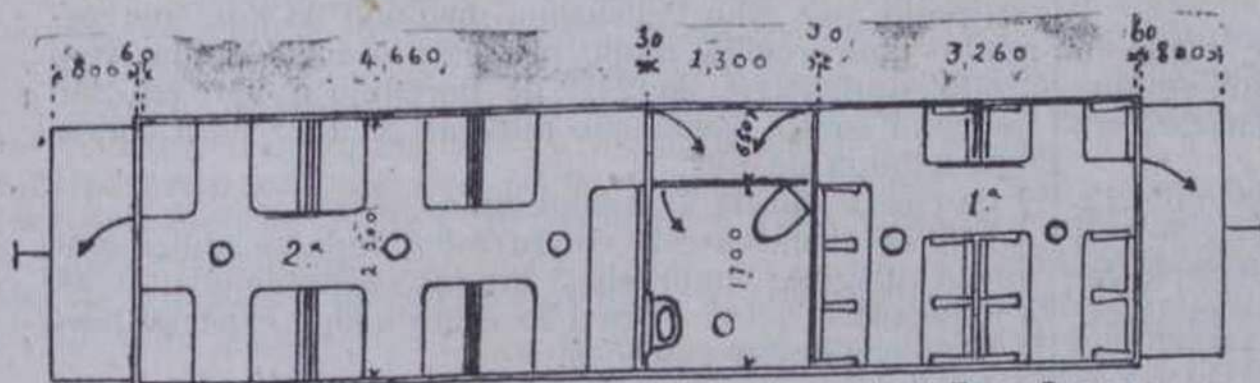
Chegaram para a Companhia Nacional tres novas carruagens mixtas de 1.^a e 2.^a classe montadas sobre bogies, que foram construidas em Düsseldorf na fabrica «Düsseldorfer Eisenbahnbedarf».

Estas carruagens são de mui perfeita execução, confortaveis e elegantes.

São destinadas aos comboios correios e rapidos de Tua a Bragança.

A disposição interior como se vê da planta que aqui reproduzimos é a seguinte:

Uma sala comportando 12 logares de 1.^a classe, outra comportando 24 logares de 2.^a classe; estas salas occupando respectivamente os topos da carruagem, são separadas por um compartimento amplo e bem arejado onde estão installados o *water-closet* e o *lavabo*.



Novas carruagens para os comboios rapidos e de correio de Tua a Bragança

O comprimento entre tampões de choque é de 12^m,40.

O caixilho tem 11^m,0 de comprimento total.

A largura exterior maxima é de 2^m,50.

As bogies são do modelo adoptado pelos Caminhos de ferro do Estado para as carruagens da linha da Regoa a Villa Real, offerecendo aos passageiros grande commodidade o que não se conseguia com o antigo material de dois eixos.

No interior são amplas tanto no que respeita ás cotas dos assentos e das coxias, como em altura.

Um lanternim de vidros moveis permite o perfeito arejamento das salas.

Por esta ligeira descripção se vê o cuidado que a

Companhia Nacional tem tido, para proporcionar ao publico todas as commodidades e melhoramentos que modernamente se exigem para o material de passageiros.

NOTAS DE VIAGEM

II

O Norte de França.—A Belgica e os seus comboios.—Ostende, a rainha das praias.—Portas estreitas e janellas largas.—Bruxellas, a estacionaria

Não desconsola, a um portuguez, a viagem nas linhas do Norte da França. Noutro tempo era esta companhia que levava a palma no *record* da velocidade, mas—já então aqui o dissémos—sempre ella sacrificou nas azas da rapidez do transporte os tendões do passageiro, contorcidos em successivos e contrapostos solavancos.

Aquella viagem de 1895, em um esplendido salão do ministro dos caminhos de ferro austriacos, de Paris a Calais, num endiabrado comboio que nos levou aos trambulhões, repetiu-se agora, entre a capital e a Belgica, no rapido d'Ostende, em que só se respira quando, chegados á fronteira, mudamos de carruagem e de linha. Chega a entontecer o movimento do vehiculo e não menos a sua sujidade nos desagrada.

E pensamos então, sendo assim a 1.^a classe, o que será a 3.^a! E' um trem francez que honra. . os paizes estrangeiros.

Já se vê que, durante o transito, a mesma cultura extremosa dos terrenos, a mesma intensidade de trabalho em fabricas, que dão a nota nitida do poder productivo do paiz que atravessamos, e nos lembram, por vezes os centros manufactureiros da America.

Na fronteira belga a alfandega olha para as bagagens, pergunta se conteem algo para direitos, e manda-as seguir. E' o habito dos paizes que se presam de receber estrangeiros.

Mudamos ahi de carro e encontramos mais limpeza, mais conforto. No andamento tambem muita mais serenidade, o que, em verdade, não admira porque a velocidade é muito menor.

E' que a Belgica não póde ser,—e por muito tempo não o será—o paiz das viagens rapidas, emquanto não duplicar as suas vias ferreas, pondo via quadrupla ou mesmo sextupla entre os pontos mais frequentados.

A frequencia dos comboios tem que ser tal que não é possivel augmentar-lhes o numero nem a velocidade.

Em Bruxellas entram diariamente, na estação, 300 comboios, isto é, um cada 4 minutos; em Antuerpia succede o mesmo.

Entre estas duas estações andam, a certa hora do dia 25 comboios em cada sentido, num tracto de 60 kilometros apenas!

O comboio que sae á 1 hora de Paris chega a Ostende ás 7, hora a que a cidade está menos movimentada porque a população se entrega á refeição da tarde.

Essa população póde dividir-se em duas classes: a local ou a das povoações vizinhas que ali vão modestamente tomar banhos na praia do leste, e que pasma de ver a outra que vem de fóra, e esta, a fluctuante, a rica; a que se aloja nos sump-

tuosos hotéis, e que justifica o pasmo, porque... é pasmosa.

Com effeito, Ostende diz-se, americanamente, a primeira praia do mundo, e talvez tenha razão. Não ha em parte alguma, que o tenhamos visto, tão extraordinarias mulheres, tão luxuosos fatos, tão phantasticos chapeos, tanta ostentação de riqueza.

A *digue* passeio á borda do mar que se prolonga já até Westende, a 10 kilometros, tendo já custado ao governo 9.000 contos, no fim do qual outra estação balnear nasce como por encanto, á força da vontade d'uma companhia de arrojada iniciativa que vae fazendo brotar de montões d'areia pittorescas villas, conforta-

veis hotéis, vastos salões de casinos—a *digue*, diziamos, na parte d'Ostende é um encanto toda guarnecida de bellas construcções para alojamento de forasteiros banhistas.

Primoroso o conjunto d'estes edificios, em geral pequenos, elegantes, confortaveis, cuja fachada obedece a todos os estylos mais ornamentaes, sobresaindo os motivos de mais novidade.

Nota-se em todos, o costume local de sacrificar a porta de entrada á vastidão da janella do sobressolo. Esta rasga-se em quasi toda a largura do edificio, formando como que um terraço ou vasta varanda onde se está, pelas tardes, se toma café respirando o ar do mar, contemplando a enormidade da praia. Ao seu lado esgueira-se rachitica, estreita, enfesada, a escada de comunicação, como que humilhando-se modesta, ella que é a util, a que dá accesso ao edificio, a entrada ás luxuosas toilettes que vão abrilhantar a sua vasta companhia que ao seu lado parece desdenhar-lhe os serviços. É a perfeita imagem do trabalho e da ostentação, esta reunião das duas peças, de degraus e balaustradas. Aquellas portinhas todas, se um dia se reunissem não constituiriam um portão. Formariam talvez um centro socialista.

Os hotéis, esses são brilhantes em tudo: nas grandiosas casas de jantar como na sumptuosidade das suas varandas e na ostentação dos seus frequentadores, ante os quaes, á hora das refeições, o povo pára boquiaberto.

Princezas verdadeiras, altos diplomatas, banqueiros, americanos milllionarios ali se misturam com jogadores de *écarté* e jogadoras de sorrisos caros.

O Kursal um encanto e os seus concertos deliciosos todas as noites.

Visto Ostende partamos para a Allemanha, caminho dos paizes scandinavos, consagrando algumas horas a Bruxellas para que toda a viagem seja de dia, como a faz quem tem interesse em ver os caminhos.

Em verdade diremos que a impressão que a capital da Belgica deixa agora, a quem a conheceu noutro tempo e está habituado a ver cidades, não foi a mais agradável.

Em 13 annos que tantos ha desde que a vimos, Bruxellas conserva-se a mesma, enquanto que todas as cidades prosperaram e se alindaram.

A circulação — nesta epoca, bem entendido, em que todos estão fóra — é muito fraca; poucos trens, sem taximetro, e sem rodados de borracha, fazendo um ruido enorme, fraca illuminação, feios carros electricos e não frequentes as carreiras.

Só o que abunda são os *cambristoleurs*, vendedores de tudo, offerecedores de tudo, desde lapis de 5 centimos e fitas em segunda mão até... donzellas em primeira.

Não ha um momento de socego, na rua ou no café; tem-se que responder a todo o momento que não, que estamos servidos, que não precisamos de carteiras de papelão nem de atacadores para os sapatos.

Notavel, nas poucas horas de uma tarde e noute de verão, só uma enorme feira, no *boulevard* do sul, em que os *carrousseis* são verdadeiramente extraordinarios em riqueza de ornamentações e de luz.

Fica-se a pensar, se os nossos estimaveis compatriotas, que, por um tão bello e sympathico esforço de boa vontade installaram o Paraizo de Lisboa, pudessem ter lá um carroussel d'estes, superiores todos aos mais extraordinarios que temos visto em Paris, que effeito isso produziria!

De um effeito sabemos nós: Era a installação de carrousseis em toda a parte, pondo toda a população de Lisboa em movimento rotativo.

O que, afinal, não seria novidade num paiz em que tanta gente, anda com a cabeça á roda...

Doca fluctuante

O importante porto hollandez de Rotterdam acaba de construir uma quarta doca fluctuante de 18.000 toneladas, destinada a permittir as reparações e visitas do convez dos grandes navios. Bom seria que o porto de Lisboa lhe seguisse o exemplo.

Tem 169,5 de comprimento por 36 de largura e 15 de altura. Assenta em 7 pontões independentes de 6^m de altura com a superficie de 36×23,7 divididos em 4 compartimentos estanques, desmontaveis.

Tem ainda caixas lateraes de 11^m de altura, 4,8 de largura na base e 3,6 no cimo.

As bombas esgotam os pontões por 14 poços, com o caudal de 20^m cubicos por segundo, actuadas por motores electricos.

A manobra é feita electricamente.

A doca pesa no total 6.500.000 kg.

Manual do Viajante em Portugal

Poucos terão sido os livros ultimamente publicados, de tão grande valor. É um livro que todo o bom portuguez sente prazer em possuir.

Não ha ponto pittoresco, não ha monumento notavel de que elle não falle, que não descreva, cujas bellezas não enalteça, e não revele aos que ignorem a sua existencia.

É simultaneamente um curso de Historia e de Bellas Artes.

Isto para todos.

Agora para o excursionista, nacional ou estrangeiro, torna-se um *vade-mecum* indispensavel pela grande copia de informações uteis, itinerarios para excursões, minucia das descrições, e interesse que desperta a leitura das suas paginas.

E este livro tão curioso, unico no seu genero no paiz, com 252 paginas de leitura, contando numerosos mappas e plantas, custa apenas mil e duzentos réis e contém:

Itinerarios de viagens através de todo o paiz e até Paris, Madrid, Vigo, Salamanca e Sevilha; descrição das cidades, villas, praias, estações de aguas mineraes, monumentos e sitios pittorescos de Portugal; esclarecimentos praticos relativos a preços de transportes, distancias kilometricas, hotéis, etc., etc.

Para os assignantes da *Gazeta*, o seu preço é ainda mais reduzido, pois que podem obter este bello livro, lindamente encadernado em percalina pela modica quantia de mil réis.

Via ferrea electrica do Valle do Brembo

A conhecida *Società Westinghouse* construiu ha pouco, para a *Società per la ferrovia elettrica di Valle Brembana*, na Alta Lombardia, uma linha de corrente alternativa simples, interessante por mais d'um titulo.

Liga a cidade de Bergamo com San Giovanni Bianco, passando por San Pellegrino, medindo 30 km., percorrendo uma região muito pitoresca e accidentada, vencendo o desnivel de 247^m de Bergamo a 400^m em San Giovanni com a inclinação maxima de 2,4 % e a curvatura minima de 150^m.

Os carris são de 27 kilogrammas.

A fonte electrica está em Brembo, onde se utiliza uma queda d'agua, tendo ahi 3 grupos electrogenios de 500 kiloamperios para a tracção e um grupo especial para a illuminação das estações.

As linhas aereas compreendem: a linha de contacto com 6.000 voltios e suspensão catenaria, em fio de 8^{mm} e perfil na forma de 8, um feeder, analogo, e 2 fios para illuminação.

O fio de contacto é sustentado por um cabo d'aço com 7 fios elementares de 2^{mm}.

Os vãos normaes são de 35^m com 14 suspensões de fio neste intervallo. A flecha é de 0,3.

Os postes são de pinheiro injectado.

Os carris são ligados electricamente com arame de cobre.

Os comboios de passageiros e de mercadorias são rebocados por locomotoras bagageiras com compartimento postal, montadas sobre trucs com 4 motores de 75 cavallos.

A toma da corrente é feita por um rectângulo metálico articulado.

Os motores recebem a corrente alternativa a 250 volts por intermédio d'um auto-transformador de um unico enrolamento.

As locomotoras pesam 36 ton., pôdem arrastar 90 ton. com a velocidade maxima de 100 km., e de 120 ton. com a velocidade de 18 km.

Tracção electrica

Porto

Foi assignado esta semana o contrato entre a Companhia «White» de Londres e a Companhia de viação electrica do Porto, estabelecendo as condições para o supprimento de capitaes para a construcção das linhas e fornecimento de energia electrica.

França

Foi considerada de utilidade publica a construcção de uma linha electrica entre Bolonha e Outrean, no departamento de Pas-de-Calais.

Allemanha

Ha mezes que em tres das linhas que partem de Mougancia funcionam tres carruagens accionadas por motores electricos, que recebem a energia de uma bateria de acumuladores.

Estas linhas são as de Oppenheim, de Ingelheim e de Russelheim, medindo respectivamente 20, 18 e 12 kilometros.

A velocidade média é de 31 kilometros.

As carruagens medem 12^m.20 de extensão, tem dois motores de 25 cavallos cada um e comportam cincoenta passageiros. As baterias constam de 180 elementos, e pesam dez toneladas. Os acumuladores, estão collocados, em grupos de sete e oito, sob os assentos.

Italia

Foi approvedo o projecto para uma linha electrica de Lido a Veneza.

Russia

S. Petersburgo vae ter a sua rede de tremvias electricos, a qual depois de completa medirá 210 kilometros de via.

Por enquanto trata-se da construcção de 45 kilometros apenas, de via dupla.

O sistema adoptado é o aereo.

A estação geradora terá seis caldeiras de vapor de 3.600 metros quadrados de superficie de aquecimento, no total; e tres dynamos de 2.200 kv. funcionando a 1.500 revoluções por minuto, desenvolvendo uma corrente trifasica de 6.000 volts e 25 periodos por segundo.

Esta corrente passa a cinco sub-estações, cada uma d'ellas com tres transformadores de 500 a 750 volts.

As carruagens serão de dois eixos, e cada uma d'ellas terá dois motores de 35 a 40 cavallos, e freios d'ar comprimido e electricos.

Estes 45 kilometros devem ser abertos á exploração dentro de anno e meio.

Estados Unidos

Na California está sendo construida uma linha electrica interurbana, com terceiro carril central que conduz a corrente de 1.200 volts.

Esta installação torna-se notavel por ser de corrente continua.

A linha mede mil kilometros. O carril central é em forma de T invertido, e é isolado em madeira. No interior das povoações, a corrente é transmittida por fio aereo.

Entre Nova York e Stamford foi já modificada a linha ferrea, funcionando agora por electricidade.

De Nova York a Woodlawn, aproximadamente 18 km.,

o sistema adoptado é o de terceiro carril, com uma corrente continua de 600 volts; entre Woodlawn e Stamford, 35 km., empregou a companhia o sistema de fio aereo, com corrente alternada, simples, de 11.000 volts.

Shangae

Os trabalhos de construcção da rede de tremvias de Shangae devem estar prontos no dia 10 do proximo outubro. Não poderá, porém, ser inaugurada nessa epoca por não poderem estar ainda prontas duas pontes cuja construcção é da responsabilidade da camara municipal da cidade.

Companhia dos Tabacos de Portugal

Sob a presidencia do sr. Simões d'Almeida, secretariado pelos srs. conselheiro Fortuna Rosado e George Lambert, realizaram-se no sabbado as assembleias geraes ordinaria e extraordinaria da Companhia dos Tabacos de Portugal. Estiveram presentes e representados 137 accionistas possuidores de 14.200 acções, sendo aprovadas as conclusões do parecer do conselho fiscal.

Da forma da distribuição dos lucros do ultimo exercicio, bem como dos lucros indivisos e do fundo de reserva da Companhia, se occupa o nosso *Boletim Commercial e Financeiro*.

Por proposta do sr. Antonio Correia, foi consignado na acta um voto de louvor ao sr. conde de Burnay, pelos relevantes serviços, que, com risco de sua saude e de seus interesses, prestou á Companhia.

Procedeu-se em seguida ás eleições, que deram o seguinte resultado:

Mesa da assembleia geral: Presidente—Antonio Joaquim Simões d'Almeida — Vice-presidente: Fernando Munró dos Anjos — 1.^o secretario: José Alberto da Costa Fortuna Rosado — 2.^o secretario: Augusto d'Oliveira Soares.

Presidente do Conselho de Administração: Conde de Burnay. *Conselho de Administração:* Antoine Vlasto, Antonio Francisco da Costa Lima, Carlos Maria Eugenio d'Almeida, Comte de Germiny (Adrien), De Neuflyze & C.^o, Eduardo Burnay, Eduardo Ferreira Pinto Basto, Emile Ullmann, Fonsecas, Santos & Vianna, F. de Frondeville, Gustave Pereira, Henry Burnay & C.^o, Henry Durangel, Joaquim de Vasconcellos Gusmão, José d'Azevedo Castello Branco e marquez da Praia e de Monforte.

Conselho fiscal: D. Antonio Caetano do Carmo Noronha, Augusto Gomes de Araujo, Balthazar Freire Cabral, conde do Cartaxo, conde de Mesquita, Domingos Martins da Costa Ribeiro, Francisco Perestrello de Vasconcellos, João Joaquim Izidro dos Reis, Joaquim Lobo d'Avila da Graça, Pedro de Gusmão, Thomaz de Mello Breyner, Venancio Augusto Deslandes.

Às 3 horas da tarde foi aberta a sessão extraordinaria, para nos termos do respectivo annuncio deliberar sobre a distribuição do fundo de reserva e dos lucros indivisos, que ficaram dos exercicios do antigo regimen.

Sobre o assunto, o sr. conde de Burnay disse que tendo terminado o anterior contrato, os accionistas tinham o pleno direito de aplicar o fundo de reserva e os lucros não distribuidos como melhor lhes aprouver. O fundo de reserva a distribuir é de 1.435 contos e o saldo da conta de ganhos e perdas é de 688 contos, o que perfaz o total de 2.123 contos, de que a assembleia resolverá a applicação, tendo em vista a valorização das acções e a prevenção para a eventualidade da diminuição de devidos nos primeiros exercicios do novo regimen.

Depois de demorada discussão em que tomaram parte os srs. dr. Gabriel de Freitas, Serrão Franco, Antonio Correia, Francisco dos Santos, dr. Alberto Osorio, conselheiro José d'Azevedo e dr. Eduardo Burnay, foi resolvido distribuir os 688 contos de saldo da conta de ganhos e perdas e applicar os 1.435 contos de reserva da seguinte forma:

Para reserva nos termos do artigo 51.^o 900 contos, para fundo especial da melhoria de dividendos 535 contos, total 1.435 contos,

PARTE FINANCEIRA

Boletim Commercial e Financeiro

A taxa do desconto livre em Londres acaba de subir a 3 ¹⁵/₁₆, ficando assim muito proximo da taxa official de 4 por cento. O desconto semestral está a 4 ¹/₄ e 4 ³/₈ por cento. Só por si este facto dá a synthese das impressões pessimistas que reinam no mercado de Londres.

Não fallando já do facto do ouro que vem da America ir directamente para Berlim sem se demorar em Londres e sem attender mesmo a que a elevação da taxa livre é attribuida á renovação dos saques de Nova York, o essencial é que se prevê para o proximo outomno a elevação da taxa official.

Se fosse necessaria uma outra prova das previsões de Londres achar-se-hia na cotação do Consolidado inglez, sem se saber porque este fundo ficou ha dias abaixo de 82. Dada a melhoria da situação politica internacional um tal facto só pode explicar-se pelas perspectivas do mercado monetario.

Com effeito, é sabido que uma parte dos titulos fluctuantes do Consolidado inglez serve para compras ou realizações, segundo as perspectivas de barateza ou carestia de capitais.

Esta baixa dos Consolidados teye por effeito nivelar a cotação do Consolidado inglez de 2 ²/₁ % (menos o imposto) com a do Allemão e Prussiano de 3 %. Os dois fundos cujo rendimento differe em 0, 62 ¹/₂ % estão ao mesmo preço, com uma margem de 18 pontos abaixo do par. Este enfraquecimento dos grandes fundos de estados é a consequencia das condições actuaes do mercado monetario. Berlim está, contudo, sob este aspecto em melhor situação e a taxa de desconto livre tem-se mantido a 4 ³/₈ % sem nenhuma difficuldade.

O mesmo acoitece em Paris com a taxa de 3 ¹/₄ %. Se a carteira do Banco de França não está tão desembaraçada como em agosto de 1905 e de 1906, apresenta contudo uma grande differença em relação ao fim do anno passado. Nessa data attingia a cifra de 1.256 milhões, a qual desceu no fim de julho a 935 milhões.

Tem-se procurado explicar por variadas formas o fracasso do ultimo emprestimo japonéz lançado no mercado inglez.

Por seu lado o agente financeiro japonéz em Londres allega que o insuccesso do emprestimo foi devido á situação desfavoravel do mercado monetario, accrescentando ao mesmo tempo que os appelos ao publico teem sido extremamente numerosos nos ultimos annos, que os capitalistas teem procurado collocarções remuneradoras em negocios commerciaes, que os grandes progressos da industria teem absorvido sommas immensas e que o numerario tem rareado para as emissões de valores mobiliarios.

De longa data a abundancia ou escassez de numerario prestam-se a explicar commodamente todas as situações, dando-se a qualquer questão financeira o aspecto favoravel ou desfavoravel segundo for mister.

Para o caso presente, tem-se avançado tambem que as guerras do Transvaal e da Mandchuria destruíram uma parte importante do capital em circulação, o que seria tambem uma das causas da falta de concorrência á subscrição do emprestimo japonéz de 5 %.

Na sua simplicidade, o argumento tirado da pretendida destruição do numerario pelas guerras é sem duvida infeliz para quem pretende explicar o fracasso por parte do Japão, mas tem a vantagem de pôr em relevo que genero de beneficios economicos ha a esperar d'estas conflagrações e permitem ao mesmo tempo avaliar a imprudencia de que dão prova os capitalistas que fornecem dinheiro aos governos de humor bellicosó, apostados em não decidirem as suas contendas senão pelo recurso das armas. E assim um tal argumento vem dar plena razão aos que se teem cangado de prégar que se deve concorrer aos emprestimos destinados a desenvolver as obras de paz e fechar a bolsa aos emprestimos de guerra.

Ha quem objecte porém que os bancos o que teem sobretudo em mira sempre é fazer negocios e que não haverá meio de os obrigar a renunciar a operações lucrativas, argumentando que o dinheiro emprestado se destina a lançar os povos uns sobre os outros.

A esta objecção poderá muito bem responder-se que as cousas teem mudado muito e que os financeiros terão de se convencer de que em taes casos o terreno a trilhar é muito escorregadio.

E' sabido que os emprestimos dos Estados teem tido sempre clientela. Os grandes bancos europeus teem feito enormes fortunas á custa d'estes emprestimos quer tomando-os directamente, quer servindo de intermediarios para os collocarem no publico, e depois de annunciadas as emissões quasi não ha exemplo de fiasco produzido pela falta de concorrentes á subscrição, sendo até tradicional declarar os emprestimos muitas vezes cobertos.

Dá-se porém o caso de, com relação ao emprestimo japonéz de

5 %, serem os proprios bancos que propalaram o insuccesso completo, declarando claramente e sem rodeios que só foram subscritos 32 por cento da somma pedida.

Mas não foi a situação financeira do Japão a causa d'este insuccesso. E' certo que as finanças japonezas não são actualmente prosperas, por isso que o orçamento apresenta deficit e é grande o numero de fallencias que teem occorrido tanto no commercio como na industria. Mas esses factos só poderiam servir de pretexto para os bancos exigirem maior commissão e levarem o Japão a elevar o juro e o premio de amortização.

Parece portanto fora de duvida que se teve em vista arrefecer o ardor bellicosó dos homens d'estado do Mikado, inflamados pelas suas victorias militares, no momento em que se apoderavam brutalmente da 'órca, em nome do direito do mais forte, em que se preparavam para fazer a guerra com os Estados Unidos d'America e em que recommçavam a manobrar na Mandchuria, excitando os chinezes, por elles armados, equipados e dirigidos, contra os russos.

Como se sabe, o povo inglez, d'accordo com o seu governo, está na vanguarda dos pacifistas, depois da queda de Chamberlain. Na conferencia de Haya, a Inglaterra quiz pôr nitidamente a questão da limitação dos armamentos. Em vão os seus plenipotenciarios tentaram regulamentar a guerra. Foi em presença d'este desastre, que já se presumia certo, que o espirito pratico dos homens inglezes de negocios foi direito ao fim, tomando a resolução decisiva de: «cortar os viveres ás nações guerreiras.»

Tal é no fundo, segundo as melhores opiniões, a verdadeira razão do cheque, de outra forma inexplicavel, do ultimo emprestimo do Japão!

Como em outro logar vae relatado reuniram no sabbado ultimo as assembleias geraes, ordinaria e extraordinaria da Companhia dos Tabacos.

A primeira d'estas assembleias fôra convocada para apreciação do relatorio e contas da Direcção e parecer do conselho fiscal.

O balanco da conta de lucros e perdas do ultimo exercicio, deduzidas as necessarias amortizações, bem como as quantias pertencentes ao estado e ao pessoal, a titulo de partilhas de lucros e nos termos da lei de 23 de março de 1891, apresenta um saldo de 2.020.516\$028 réis, o qual abrange lucros proprios da exploração do exercicio, na importancia de 1.332.667\$993 réis e lucros provenientes de liquidações financeiras de contas em suspenso e de valorizações de carteira, na importancia de 689.848\$035 réis.

A assembleia approvou a seguinte divisão de lucros, conforme a proposta da administração.

Aos accionistas	1.108.711\$075
Aos fundadores	133.266\$799
Ao conselho de Administração	72.552\$095
Ao conselho fiscal	18.138\$024
	1.332.667\$993

A assembleia extraordinaria, convocada para deliberar sobre a distribuição do fundo de reserva, na importancia de 1.435 contos, e dos lucros indivisivos sommando 688 contos, o que perfaz o total de 2.123 contos, resolveu que fossem distribuidos os 688 contos, saldo de ganhos e perdas e que se applicassem os 1.435 contos da reserva, da seguinte forma:

Para reserva nos termos do art.º 51.º	900 contos
Para fundo especial de melhoria de dividendos	535 "
	1.435 "

O movimento de operações na bolsa de Lisboa continua a sentir-se da quadra que estamos atravessando. As sessões teem estado desanimadissimas sendo em extremo resumido o numero de pessoas que a ellas assistem.

No mercado de operações a praso teem predominado, ainda que em pequena escala, os valores dos Tabacos, Assucar de Moçambique, Beira Alta e Moçambique. As primeiras teem baixado nos ultimos dias, ficando hontem a 109\$000 réis para o fim do mez. As segundas que no final da quinzena anterior tinham ficado a 50\$000 réis desceram até 45\$700, sendo a ultima cotação de 47\$000 réis.

Nas operações a contado ha a registar a firmeza de preços das inscrições, cuja offerta se tem equilibrado com a procura.

A seguir damos como de costume, a nota dos ultimos preços das differentes divisas cambias:

	EM 14 DE AGOSTO		EM 31 DE JULHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	51 ⁷ / ₈	51 ³ / ₄	52	51 ⁷ / ₈
" 90 d/v	52 ⁷ / ₁₆	—	52 ⁷ / ₁₆	—
Paris cheque	551 ¹ / ₂	553 ¹ / ₂	550	552
Berlim "	226	227	225 ¹ / ₂	226 ¹ / ₂
Amsterdã cheque	388	384 ¹ / ₂	382	384
Madrid cheque	810	815	810	816

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

		AGOSTO													
BOLSAS		1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	-	-
Lisboa : Inscriptões de assent.		44,40	43,35	-	43,35	43,46	43,50	43,55	43,70	43,75	43,30	43,95	44	-	-
" coupon ..		43	43	-	43,05	43,10	43,30	-	43,45	43,50	43,70	43,75	43,80	-	-
Obrig. 4 0/0 1888.....		21.600	21.600	21.600	21.600	-	-	21.500	21.600	-	-	-	21.700	-	-
" 4 0/0 1890 assent		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 0/0 1890 coupon ...		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	53.500	-	-
" 4 1/2 0/0 assent		62.300	-	62.900	63.000	63.000	63.000	-	63.000	-	-	63.000	63.000	-	-
" 4 1/2 0/0 coupon int ..		-	-	62.100	62.2 0	62.400	-	62.500	62.500	-	-	-	-	-	-
" externo 1.ª série.....		-	62.200	62.000	62.200	62.300	62.200	-	62.300	62.400	-	62.400	62.400	-	-
" 3 0/0 1903.....		9.250	9.300	9.300	-	-	9.400	-	-	9.400	9.400	9.400	9.300	-	-
" Tabacos coupon.....		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accções B. de Portugal.....		-	-	-	-	-	-	-	-	-	177.500	-	-	-	-
" " Commercial		-	-	131.500	131.500	-	-	-	-	131.500	131.700	-	-	-	-
" " Nac. Ultramarino ..		-	-	-	96.000	-	95.900	96.000	95.900	-	96.000	95.700	95.700	-	-
" " Lisboa & Açores ..		-	115.800	-	-	-	-	-	-	116.000	-	116.500	116.500	-	-
" Tabacos coupon		110.000	109.500	109.500	109.800	110.300	110.300	110.300	110.300	-	111.000	110.000	109.200	-	-
" Comp. Phosphoros..		67.300	-	-	-	-	67.800	67.800	68.000	-	68.300	68.200	-	-	-
" " Real		-	-	-	87.000	-	87.000	-	-	-	-	-	-	-	-
" " Nacional		12.450	-	-	-	12.400	12.500	-	12.500	-	12.600	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0		-	92.000	-	92.000	-	-	91.500	92.000	-	-	-	-	-	-
" " 5 0/0		88.400	88.750	88.750	88.650	88.500	88.600	88.600	88.800	88.600	-	88.600	88.600	-	-
" C.ª Beira Alta 1.º grau		-	-	58.200	-	58.000	-	58.000	-	-	-	58.000	-	-	-
" " Real 3 0/0 1.º grau		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " " 3 0/0 2.º " ..		55.600	55.600	-	55.500	55.550	55.500	55.400	55.400	-	55.400	55.500	55.200	-	-
" " Nacional 1.ª série.		-	-	-	-	73.000	-	-	72.800	-	-	-	-	-	-
" " Atravez d'Africa..		84.500	-	-	85.000	85.400	-	-	-	85.500	-	-	-	-	-
Paris : 3 0/0 portuguez 1.ª série		67	66,60	66,75	67,25	67	67	67	-	66,60	66,60	66,60	-	-	-
Accções Comp. Real		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres.....		-	50	49,25	-	-	-	-	48,25	48,25	48,25	48	-	-	-
" Madrid-Zaragoza....		365	364	365	365	369	372	378	378	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes		174	172	172	172	172	-	182	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau		-	358	358,50	360	358	358,50	360	360	360	358	360	-	-	-
" " " 2.º " ..		302	302	303	301	301	301	303	300,50	302	302	-	-	-	-
" " Beira Alta ...		-	320	320	315	315	316	320	319	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres.....		162	162	161	163	163	162	163,25	162	162,25	162,25	160,25	-	-	-
Londres : 3 0/0 portuguez.....		67,25	67,25	-	-	67,25	67	66,75	66,75	66,75	67	67	-	-	-
Amsterdam: Obr. Atrav. Africa		-	-	-	91,50	91,50	91,50	92,37	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1907			1906			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1907	1906	1907	1906
	de	Reis	Reis		Reis	Reis		Reis	Reis	Reis	Reis
Rêde Geral	- - -	1073	-	-	1073	-	-	-	-	-	-
Vendas Novas	- - -	70	-	-	70	-	-	-	-	-	-
Cóimbra á Louzã ..	- - -	29	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sul e Sueste.....	11 20 Jul	597	37.192.920	62.299	597	36.152.810	60.557	663.905.745	624.805.696	39.600.049	-
	21 31 "	"	42.879.300	71.824	"	39.768.089	66.613	706.785.045	664.073.785	42.711.260	-
Minho e Douro	11 20 "	372	42.566.000	114.424	372	42.590.861	114.491	810.489.000	790.941.211	19.547.789	-
	21 31 "	"	57.170.000	153.682	"	46.849.952	125.940	867.659.000	817.791.163	29.867.837	-
Beira Alta.....	25 1 "	253	14.767.000	58.367	253	14.674.129	58.000	215.569.115	204.787.538	10.781.577	-
	2 8 "	"	7.116.607	28.128	"	7.227.214	28.566	222.685.722	212.014.752	10.670.970	-
	9 15 "	"	7.767.426	30.701	"	7.127.723	28.172	230.453.148	219.142.475	11.310.673	-
Nacional — Vizeu, Mirandella e Bragança.	2 8 "	185	2.768.962	14.967	105	1.655.519	15.766	80.622.512	51.592.768	29.029.744	-
Guimarães	11 20 Jun	34	2.281.650	67.195	34	1.844.960	54.263	39.483.921	38.128.178	1.355.743	-
Porto á P. e Famalicão	- - -	64	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norte de Espanha....	1 10 Jul	3681 Ps.	3.579.050	972	3681 Ps.	3.496.761	949	Ps. 61.479.422	Ps. 58.313.868	Ps. 3.165.554	-
	11 2 "	"	3.596.911	977	"	3.403.184	924	65.076.334	61.717.053	3.359.281	-
Madrid — Zaragoza — Alicante	11 20 Jul	3650	2.901.109	1.094	3650	2.751.908	1.038	58.000.627	56.710.417	1.290.180	-
	21 31 "	"	3.098.633	848	"	2.996.327	820	61.099.261	59.706.774	1.392.487	-
Andaluzes	2 8 Jul	1083	342.477	316	1083	341.678	315	9.611.525	10.027.995	-	416.470
	9 15 "	"	367.142	339	"	357.585	330	9.978.667	10.385.581	-	406.914
	16 22 "	"	382.795	353	"	382.292	353	10.361.463	10.767.673	-	406.210
Madrid-Caceres e Portugal.....	21 31 "	777	260.738	335	777	259.825	334	4.857.410	4.879.531	-	22.121
Zafra a Huelva	6 22 Jul	180	61.169	339	180	59.222	329	2.056.507	1.727.176	329.331	-
	23 29 "	"	65.203	362	"	59.483	330	2.121.710	1.786.659	335.051	-

A linha de Frutigem a Briga

Trata-se de construir uma nova linha ferrea, para ligar a de Bâle-Berne com o tunel do Simplão, a fim de pôr este em condições de poder tomar parte no grande trafego internacional. A concessão foi pedida por uma companhia franceza.

A principal difficuldade da construção d'esta linha consiste na abertura de um tunel de treze e meio kilometros de extensão, o Lotschberg que deve ser principiado no primeiro de março do proximo anno, ficando terminado quatro annos e meio depois.

O resto da linha ficará pronto seis mezes mais tarde.

O sistema de tracção será o electrico. As rampas de maior inclinação terão 27/1000; o raio minimo das curvas será de 300 metros. Todas as obras d'arte serão construidas de maneira a poder-se applicar mais tarde uma segunda via.

A despesa com os trabalhos de construcção, está orçada em oitenta e tres milhões de francos.

Automobilismo

Cintra

Inaugurou-se as carreiras de automoveis entre Cintra e Ericeira e vice-versa.

Os carros são muito elegantes fazendo o trajecto em 45 minutos, sendo o custo ida e volta 1\$220 réis.

Santarem

A Direcção das obras publicas de Santarem, sollicitou auctorização para collocar nas bifurcações e cruzamentos de estradas, postes com taboletas indicatorias das estradas e dos pontos a que se dirigem, o que se traduz em grande vantagem para os automobilistas.

Espanha

Brevemente vae ser inaugurado um serviço de omnibus automoveis para a conducção de viajantes a Moya, Vich, Castellerrol, Suria, Cardona e Salsona.

Trata-se de estabelecer um serviço de automoveis entre Tarragona e Valls, passando por Constanti, Morell, Raurell e La Pobla.

Ostende

Reuniu-se nesta cidade o Congresso dos Automoveis-Clubs Federados. A principal questão da ordem do dia era a approvação de um regulamento internacional pelo qual terão de reger-se para o futuro as corridas de automoveis.

Depois de larga discussão foi approvado o projecto apresentado pelo Automovel Club de França.

Em consequencia do que succedeu nas grandes corridas de automoveis de 1908 as carruagens que concorrerem, obedecerão ás seguintes condições: Motor de 155^{mm} de alesage maxima; peso minimo 1.100 kilogrammas.

LINHAS PORTUGUEZAS

Mossamedes.—Está já em exploração esta linha até o kilometro 73, chegando já a via ao kilometro 93.

Trata-se actualmente de estudar um novo traçado, que produz uma grandissima economia por evitar uma enorme volta.

Portalegre.—Foi já assignado a semana passada o contrato para a construcção e exploração da linha ferrea de Estremoz a Portalegre e Castello de Vide, a entroncar com a linha da Beira Baixa.

Aviz.—Vae ser alterado o traçado do ramal de Móra

a Ponte de Sôr para que a linha se aproxime de Aviz e Galveias.

Gouveia-Arganil.—Parece que em breve chegarão a Lisboa os engenheiros e o representante d'um syndicato que vem contratar com o governo a construcção da linha ferrea de Arganil a Gouveia.

Caso as negociações cheguem a bom termo, os trabalhos começarão ainda este anno.

Material circulante.—Pela administração dos caminhos de ferro do Estado vão ser adquiridas 6 locomotivas Mallet, 8 carruagens de 1.^a classe e 13 de 3.^a para as novas linhas de via reduzida.

Apeadeiro.—Foi mandado construir um apeadeiro no sítio do Forno da Telha a meia distancia das estações de Villarinho e Amarante, da linha do Tamega.

Comboios tramways.—Foi estabelecido a titulo de experiencia um grupo de comboios tramways entre a Regoa e Moledo, com 2.^a e 3.^a classes até 15 de outubro.

Regoa ás Pedras Salgadas.—Foi accrescentado um grupo dos comboios 202 e 203 por semana ao serviço da linha do Corgo. O comboio 203 é o que liga com o expresso do Douro em seguimento do rapido Lisboa-Porto da manhã e é feito aos domingos quartas e sabbados. O comboio 202 vem dar ligação a um mixto do Douro e por elle ao rapido da manhã Porto-Lisboa e faz-se aos domingos, segundas e quintas.

Este serviço dura até 31 de outubro.

Paragem de rapido.—Foi dada a paragem de 1 minuto aos comboios 3 e 4 do Minho em Moledo até 31 de outubro.

Bilhetes de ida e volta.—Tornou-se extensiva ás estações de Villa Pouca e Pedras Salgadas a tarifa 16, g. v. do Minho e Douro, bilhetes de ida e volta.

Estação de Venda do Duque.—Foi indeferido o pedido de mudança de nome d'esta estação para o de Vi-meiro, visto os inconvenientes da alteração, depois de 35 annos de exploração.

Evora-Villa Viçosa.—Foi suprimido entre Villa Viçosa e Evora o comboio 36 da tarde e substituido pelo comboio 34 da noite.

Nomes de estações.—A administração dos caminhos de ferro do Estado mandou collocar os nomes das estações de modo que tanto de dia como de noite sejam bem visiveis dos comboios.

Swazilandia.—No parlamento transvaalliano foram apresentadas sete representações pedindo o prolongamento do caminho de ferro de Breyton através a Swazilandia até entroncar com a nossa linha na portella de Umbeluzi.

Companhia Real.—Com o fim de alargar e melhorar as diversas repartições que se acham installadas no edificio da estação de Santa Apolonia, da Companhia Real, vae ser construido um segundo pavimento com amplas salas, dotado de todas as condições hygienicas indispensaveis ao fim a que se destinam.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

Foi feita á Companhia Paris-Leão-Mediterraneo a concessão de uma linha de Vichy a Cusset.

Foi considerada de utilidade publica a construcção de uma linha funicular, para transporte de passageiros, bagagens, encomendas postaes e mercadorias entre Grasse cidade, e a estação de Grasse.

INGLATERRA

Está sendo estudado o projecto de uma nova e importantissima linha ferrea no norte da Grã-Bretanha.

Trata-se de uma linha de Sheffield a Newcastle e Glasgow, passando por Holmfirth, Huddersfield, Halifax, Bradford, Otley e Harrogate.

Este caminho de ferro vae estabelecer communicação em regiões completamente desprovidas de viação accelerada.

ITALIA

Foi pedida a concessão para construir e explorar uma linha ferrea de Vedano a Stabio.

Foi aberta ao serviço publico a secção de Isio a Pisogne, na linha de Iseo a Edolo.

Foi determinado que nos dois comboios da manhã de Roma para Milão e de Milão para Roma, haja um compartimento especial para senhoras, com serviço completo de *toilette*, servido por uma criada. As senhoras que d'elle queiram utilizar-se pagarão uma quantia correspondente a cinquenta réis da nossa moeda.

Foi pedida a concessão de uma linha ferrea de Nardó a Maglie passando por Tricate.

Constituiu-se uma companhia para construir e explorar uma linha ferrea de Canullo a Benevento.
O capital da companhia é de 900.000 liras.

Notas varias

Venda automatica de estampilhas.— O governo allemão resolveu adoptar um aparelho automatico para a venda de estampilhas e bilhetes postaes.

Todas as operações são absolutamente automaticas. As estampilhas são introduzidas em tiras de mil, enroladas em torno de um tambor, e dispostas de maneira que torna impossivel tirar um numero d'ellas superior ao que corresponde o dinheiro introduzido no aparelho. O machinismo está completamente resguardado do pó e da humidade, não podendo o seu funcionamento ser interrompido por causas externas.

Seria para desejar que entre nós se usasse d'estes aparelhos para evitar as constantes faltas de estampilhas nos estabelecimentos que se encarregam de vendê-las.

Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral dos accionistas em 12 de junho de 1907.

(Concluido do n.º 471)

Em 26 de janeiro d'este anno falleceu nesta cidade o Sr. Conselheiro Henrique Daehnhardt, Vice-Presidente do Conselho de Administração e da Comissão Executiva da nossa Companhia.

O zelo, a dedicação pelos negocios da Companhia, a sua lealdade que não se excede, a amenidade do seu trato, faziam o sr. Conselheiro Henrique Daehnhardt, verdadeiramente estimado de todos os seus collegas e de todos os que com elle tratavam.

A sua perda foi grande. Por isso é ainda sentida.

Apezar dos corpos gerentes da Companhia terem já prestado a devida homenagem ao fallecido Vice-Presidente do Conselho de Administração, não podemos deixar de consagrar estas singelas linhas repassadas de viva saudade á sua memoria.

Para substituir o sr. Conselheiro Henrique Daehnhardt, foi eleito pelo comité de Paris, em sessão de 23 de março ultimo, em harmonia com o disposto no § unico do artigo 49.º dos estatutos, o sr. Ernesto Daehnhardt, como representante do grupo de obrigacionistas allemães.

Esta eleição tem de ser confirmada pela assembleia geral dos obrigacionistas nos termos do citado § unico do artigo 49.º

Por officio do Ministerio das Obras Publicas de 21 de maio do anno passado, foi communicado que o sr. conselheiro Antonio de Azevedo Castello Branco, voltava ao exercicio do cargo de administrador d'esta Companhia, visto ter deixado de exercer as funções de Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, cessando assim de desempenhar o lugar de administrador o sr. Antonio José Barbosa Rezende, nomeado por portaria de 27 de março do mesmo anno.

Em harmonia com o que preceituam os artigos 13.º, 24.º e 49.º dos nossos estatutos, terminam este anno o seu mandato:

No Conselho de Administração por parte dos accionistas os srs.:
Conde do Cartaxo
Manuel Paes de Villasboas.

Por parte dos obrigacionistas, os srs.:

Kergall
Génébrias de Frédaignes.
Marius Bô
Raoul Bayart.

No Conselho Fiscal, os srs.:

Dr. Antonio Centeno.
Conde de Verride.

Em virtude dos artigos 13.º e 24.º temos a honra de propôr aos srs. accionistas, pela parte que lhes compete, a reeleição dos vogaes dos Conselhos de Administração e Fiscal.

Terceira parte

Caixa de Soccorros e Caixa de Reformas e Pensões

Caixa de Soccorros

No anno de 1906 despendeu esta Caixa em proveito do pessoal:	
Escola Camões	1:403\$008
4 298 subsidios a empregados e operarios doentes	10:892\$390
76 funeraes de empregados e operarios	1:403\$215
13 donativos a empregados e operarios	433\$000
Despesa com serviço medico, medicamentos e pagamentos a hospitaes	2:051\$685
Total	16:183\$298
Em 1905	14:473\$198
A mais em 1906	1:710\$100

Adeantamentos:	
Em 1906	1:314 58:250\$410
Em 1905	1:492 60:457\$415
A menos em 1906	178 2:207\$005
Saldo em divida dos mutuários em 31 de dezembro de 1906	37:526\$151
Saldo em divida da mesma origem em 31 de dezembro de 1905	39:024\$115
A menos	1:497\$964

Armazens de viveres:	
Importancia dos generos e viveres fornecidos pelos diferentes armazens:	
Em 1906	233:072\$620
Em 1905	222:758\$540
A mais em 1906	10:314\$080

Consumidores:	
Numero em 1906	43:328
Numero em 1905	40:380
A mais em 1906	2:948

Percentagem média sobre as vendas:	
	Em 1905 Em 1906
Do producto bruto	9,25 11,98
Do producto liquido	5,48 8,23

Balanço da Caixa de Soccorros:	
Saldo positivo em 31 de dezembro de 1906, que passou para a Caixa de Reformas	19:660\$808
Saldo em igual dia de 1905	19:011\$010
A mais	649\$798

A totalidade dos saldos que desde 1887 até 31 de dezembro de 1906 tem successivamente passado para a Caixa de Reformas, é de 289:854\$817 réis.

Média annual, 14:492\$740 réis.

Em 1905 essa média havia sido de 14:220\$737 réis.

Caixa de Reformas e Pensões

Receitas da Caixa:	
Jóias	4:857\$530
Quotas	23:461\$941
Houve reembolsos de:	
Jóias	233\$615
Quotas	2:362\$960
Liquido	2:596\$575
Em 1905 as verbas correspondentes foram:	
Jóias	4:998\$360
Quotas	23:152\$004
Houve reembolsos de:	
Jóias	117\$235
Quotas	1:670\$135
Liquido	1:787\$370
Em 1905 as verbas correspondentes foram:	
Jóias	4:998\$360
Quotas	23:152\$004
Houve reembolsos de:	
Jóias	117\$235
Quotas	1:670\$135
Liquido	1:787\$370

Em 1905 as verbas correspondentes foram:	
Jóias	4:998\$360
Quotas	23:152\$004
Houve reembolsos de:	
Jóias	117\$235
Quotas	1:670\$135
Liquido	1:787\$370
Em 1905 as verbas correspondentes foram:	
Jóias	4:998\$360
Quotas	23:152\$004
Houve reembolsos de:	
Jóias	117\$235
Quotas	1:670\$135
Liquido	1:787\$370

As pensões pagas em 1906 foram:		
Reformas.....	35:832\$300	
Pensões legadas.....	19:063\$036	
		54:897\$336
Em 1905 haviam sido:		
Reformas.....	36:880\$820	
Pensões legadas.....	17:121\$939	
		54:002\$779
Em 1906 a mais.....		894\$577

O total das reformas e pensões pagas em 1905 fôra inferior em 244\$517 réis ao do anno de 1904.

O balanço da Caixa de Reformas e Pensões em 31 de Dezembro de 1906, entrando a transferencia, como receita vinda da Caixa de Soccorros, de 19:660\$808 réis, accusou o saldo negativo de 176\$363 réis.

Em 31 de dezembro de 1905, o saldo negativo havia sido de 106\$344 réis, entrando nesse balanço, como receita, da mesma forma, o producto liquido da Caixa de Soccorros na importancia de 19:041\$010 réis.

Empregados e operarios inscritos em 31 de dezembro de 1905.....	2.897
Inscritos durante 1905.....	207
Somma.....	3.104
Reformados durante o anno de 1906.....	22
Eliminados por demissão.....	173
Falleceram.....	41
	236
Ficam existindo em 31 de dezembro de 1906..	2.868

Pensionistas:	
a) Reformados existentes em 31 de dezembro de 1905.....	234
Reformados durante o anno de 1906.....	22
Somma.....	256
Reformados fallecidos.....	14
Ficaram existindo em 31 de dezembro de 1906.....	242
b) Legatarios existentes em 31 de dezembro de 1905.....	451
Legatarios admittidos em 1906.....	41
Somma.....	492
Perderam o direito:	
Por fallecimento.....	8
Por casamento.....	5
Por maioridade.....	8
	21
Ficaram existindo em 31 de dezembro de 1906.....	471

<i>Encargos resultantes para Caixa:</i>	
Reformados — Importancia annual das reformas concedidas em 1906.....	2:938\$580
Caducadas por fallecimento em 1906.....	1:871\$547
Augmento da importancia annual das reformas	4:067\$043
Legatarios — Importancia annual das pensões concedidas em 1906.....	4:549\$293
Caducados em 1906:	
Por fallecimento.....	524\$537
Por casamento.....	108\$966
Por maioridade.....	199\$399
	832\$902
Augmento da importancia annual das pensões a legatarios.....	716\$391

Diferença de encargos da mesma especie no anno de 1905:

Reformados—diminuição.....	1:617\$661
Pensionistas—augmento.....	1:221\$908

Vê-se assim e pelos relatorios precedentes que os encargos augmentaram:

Em 1898.....	40:195\$192
Em 1899.....	3:714\$965
Em 1900.....	2:226\$185
Em 1901.....	4:752\$858
Em 1902.....	288\$884
Em 1903.....	2:632\$301
e diminuiram:	
Em 1904.....	260\$234
Em 1905.....	395\$753
Em 1906.....	1:783\$424

O fundo de reserva da Caixa de Reformas e Pensões em 31 de dezembro de 1906 era representado por:

Accções da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.....	59
Accções da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, de usufructo.....	1
Somma.....	60

Transporte.....	60
Obrigações de 3 % privilegiadas do 1.º grão da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes (nos termos do convenio).....	1.282
Obrigações de 3 % privilegiadas do 1.º grão da mesma Companhia.....	1.134
Obrigações de 3 % do 2.º grão da mesma Companhia.....	268
Obrigações de 3 % privilegiadas, typo da Beira Baixa.....	150
Obrigações de 4 % do Thesouro Portuguez.....	168
Obrigações de 5 % do Credito Predial Portuguez.....	28
Obrigações de 4 1/2 % do Credito Predial Portuguez.....	45

Os fundos disponiveis na mesma data, eram:	
Existentes em cofre.....	655\$160
Existentes na Caixa de Soccorros.....	9:335\$027
	9:990\$187

Foi sorteada 1 obrigação de 4 % do Thesouro Portuguez com o premio de 4:500\$000 réis, e amortizadas 4 obrigações do mesmo typo pelo seu valor nominal.

Comprou-se 50 obrigações de 3 % privilegiadas, typo da Beira Baixa, do valor nominal de 90\$000 réis.

Ao terminar este relatorio, o Conselho tem a honra de confirmar neste anno o que tem dito nos annos passados com referencia ao bom serviço e dedicado interesse e zelo da nossa Direcção Geral, bem como ao não menor zelo e dedicação de todos os Chefes de Serviço e empregados da nossa Companhia.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, aos 18 de Maio de 1907.—O Presidente do Conselho de Administração, *Victorino Vaz Junior*.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Desvio da Matta

No dia 5 de agosto de 1907 é aberto ao publico o *Desvio da Matta*, situado entre as estações de Chança e Crato, para serviço de cargas e descargas de mercadorias e de gado em pequena velocidade, por vagon completo ou pagando como tal, com excepção de materias inflammaveis ou explosivas.

As expedições procedentes do *desvio* e destinadas a Crato ou além serão taxadas como se procedessem de Chança; as consignadas a Chança ou além, serão taxadas como se procedessem de Crato e mais 9 kilometros.

As expedições destinadas ao *desvio* e procedentes de Chança ou áquem serão taxadas como se se destinassem a Crato; as procedentes de Crato ou além serão taxadas como se fossem para Chança mais 7 kilometros.

Os expedidores deverão requisitar ao chefe de Crato os vagon de que necessitarem com a indicação da mercadoria a expedir. Nas remessas para o *desvio* deverá indicar-se nas notas de expedição como ponto de destino—*Desvio da Matta*.

Para mais esclarecimentos vidé o Aviso ao Publico affixado nos logares do costume.

Romaria ao Senhor da Serra em Semide

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos pelos comboios ordinarios, excepto o Sud-Espress e os rapidos Lisboa-Porto, válidos por 4 dias, incluindo o da venda de varias estações para as de Ceira ou Trémua (linha de Louzã), indistinctamente. 1.º dia de venda: 12 d'agosto. Ultimo dia de venda: 24 d'agosto. Ultimo dia para regresso: 25 d'agosto.

Preços dos bilhetes, sello incluido, das principaes estações a Ceira ou Trémua e volta:

Pombal, 2.ª classe, 1450; 3.ª classe, 1030. Coimbra ou Coimbra B, 2.ª classe, 160; 3.ª classe, 110. Aveiro, 2.ª classe, 1640; 3.ª classe, 1160. Ovar, 2.ª classe, 2360; 3.ª classe, 1520. Leiria, 2.ª classe, 1800; 3.ª classe, 1190. Figueira, 2.ª classe, 780; 3.ª classe, 530. Miranda do Córvo, 2.ª classe, 140; 3.ª classe, 100. Louzã, 2.ª classe, 350; 3.ª classe, 250.

Para demais preços e condições ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Festas a N. S.ª do Castello e corridas de touros em Coruche, nos dias 14 a 18 de agosto de 1907

Bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos, válidos para: Ida, nos dias 13 a 17 de agosto; volta, de 15 a 19 do mesmo.

Preços dos bilhetes, sello incluído, das principaes estações para Coruche e volta:

Lisboa-Rocio, 1.ª classe, 2.730; 2.ª classe, 1.980; 3.ª classe, 1.290. Villa Franca, 1.ª classe, 1.710; 2.ª classe, 1.240; 3.ª classe, 810; Santarem, 1.ª classe, 1.460; 2.ª classe, 1.050; 3.ª classe, 690. Torres Novas, 1.ª classe, 2.200; 2.ª classe, 1.590; 3.ª classe, 1.040. Payalvo, 1.ª classe, 2.730; 2.ª classe, 1.980; 3.ª classe, 1.290. Abrantes, 1.ª classe, 3.130; 2.ª classe, 2.250; 3.ª classe, 1.480. V. Novas, 1.ª classe, 1.120; 2.ª classe, 790; 3.ª classe, 520 réis. Para preços das demais estações e condições, ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Paragem em Carvalhosas

A partir do dia 15 do corrente, o comboio n.º 602 que segundo o horario em vigor parte de Louzã para Coimbra às 7 horas e 15 minutos da manhã, terá um minuto de paragem no apeadeiro de Carvalhosas para serviço de passageiros.

Festas a N. S.ª da Agonia em Vianna do Castello nos dias 18 a 21 d'agosto de 1907.

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos, válidos para: Ida, nos dias 16 a 20 de agosto, volta, de 18 a 24 do mesmo mez pelos comboios ordinarios, com excepção dos expressos Lisboa-Porto.

Preços dos bilhetes (sello incluído): de Lisboa-Rocio a Vianna do Castello e volta: 2.ª classe, 53040; 3.ª classe, 35420 réis. Para demais esclarecimentos, ver os cartazes affixados nas estações e logares do costume.

Festas e tourada em Aveiro

Com motivo das festas e tourada que terá lugar no dia 25 do corrente mez na cidade de Aveiro, o comboio n.º 4 que parte do Porto para Aveiro às 3,8 da tarde, bem como o n.º 11 que parte de Aveiro para Porto às 10,19 da noite terão paragem nos apeadeiros d'Avanca e de Cacia para embarque e desembarque de passageiros.

São válidos nestes dias para os referidos comboios n.º 4 e 11 os bilhetes da tarifa n.º 3 (grande velocidade) vendido pelas estações de Porto-Campanhã até Cacia com destino a Aveiro ou vice-versa.

Bilhetes de identidade

No dia 1 de setembro de 1907 será posta em vigor a tarifa especial n.º 22 de grande velocidade, bilhetes de identidade para viagens a meio prego em todas as linhas d'esta Companhia.

Para mais esclarecimentos podem os interessados consultar a tarifa affixada nos logares do costume ou obtê-la por compra nas estações d'esta Companhia Real.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Venda de sucata

No dia 27 do corrente mez, pela 1 hora da tarde, perante a direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, serão recebidas propostas, em carta fechada, para a compra conjunta dos 4 lotes de sucata seguintes:

	Kilogrammas
Lote n.º 1 — Ferro forjado, chapas, molas de aço, etc., até.....	165.400
Lote n.º 2 — Tubos de aço, até.....	22.000
Lote n.º 3 — Material meudo de via, até.....	6.100
Lote n.º 4 — Aros de aço, até.....	100.411
Total, até.....	293.611

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 68.500 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem for adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio.

Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o cadermo de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campa-

nhã e nas secretarias das Direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste.

A sucata poderá ser examinada nos armazens geraes do Minho e Douro, em Campanhã, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã às 3 da tarde.

Direcção do Sul e Sueste

Construcção de casas de guarda

No dia 3 de setembro de 1907, pelas 12 horas da manhã, perante a direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder a concurso publico para a adjudicação á mesma direcção do fornecimento da empreitada n.º 32 da linha de Evora a Ponte de Sôr, constante da construcção de seis casas de guarda e duas de partido no lance de Arraiolos a Valle de Poço aos perfis 60, 80 225, 308, 423, 472 e 18 335.

A base da licitação é de 3:580.5000 réis.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou na thesouraria de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 89.500 réis.

O concorrente a quem a adjudicação for feita reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação. Este reforço ha-de realizar-se na thesouraria da direcção em que foi feito o deposito provisorio, e ficará á ordem da Direcção do Sul e Sueste, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O programma do concurso e cadermo de encargos estão patentes na secretaria da Direcção do Sul e Sueste (largo de S. Roque, 23 e 24), e na 2.ª secção de construcção, em Evora, onde podem ser examinados nos dias uteis, desde as 11 horas da manhã até as 4 da tarde.

O acto de arrematação effectua-se na secretaria da mesma secção, em Evora, perante o respectivo chefe.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Leilão

Em 21 do corrente e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermédio do Agente de Leilões sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 108.º da tarifa geral d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 21 de junho de 1907, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação, e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço de Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados todos os dias não santificados até 20 do corrente inclusivê das 10 horas ás 3 horas da tarde.

N.º 716. De St. Comba a Lisboa P., 2 caixas com vidros, pesando 100 kilos, consignado a Alvaro Guedes Ferraz.

N.º 14 019. De Pinhão a Lisboa P., 2 caixas com ferramentas, pesando 282 kilos, consignado a João Antunes Baptista.

N.º 49.442. De Setubal a Cella, 2 vagons de sucata e 2 barricas caltar, pesando 16.520 kilos, consignada a Antonio Manuel Vagueiro.

N.º 63 525. De Porto Campanhã a Coimbra, 1 caixa com livros, pesando 118 kilos, consignado a dr. Daniel T. Mattos.

N.º 9.749. De Martingança a Alcantara T., 1 vagon com toros, pesando 10.400 kilos, consignado a Abecassis & Irmão.

N.º 16.382. De Albergaria a Alcantara T., 2 vagons com toros, pesando 24 000 kilos, consignado a Abecassis & Irmãos.

N.º 96.106. De Braço de Prata a Alferrarede, 1 caixa com licores, pesando 37 kilos, consignado a Alvaro Lopes.

N.º 228. De Villar Formoso a Santarem, 1 pacote com objectos para automovel, pesando 11,300 kilos, consignado a Paula & Duarte.

N.º 44.348. De Coimbra a Sant'Anna, 1 casco vasio, pesando 128 kilos, consignado a Francisco Lopes.

N.º 42 065. De Leiria a Lisboa P., 1 caixa com papel, pesando 57 kilos, consignado o Luiz Jabouille.

Fornecimento de pau de quebracho

No dia 26 d'agosto pela 1 hora e meia da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Commissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 10.400 kilos de pau de quebracho.

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

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LISBOA *C. Mahony & Amaral.*— Commissões, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa — Rua d'El-Rei, 73, 2.^o

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

CAFRA *Hotel Moreira.*—No largo, em frente do convento. Bellas accommodações desde 1.ª000 réis por dia a 1.ª500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

PORTO *Hotel Continental.*—Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lope z Munhós.

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

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

SETUBAL *Grande Hotel Esperança.*— Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1.ª200 a 2.ª500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

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

Aos srs. subscriptores dos telephones MEMOTELEFONIO

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

Especialidade d'esta Redacção

PREÇO 800 REIS

MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL

PREÇO 1\$200 RÉIS

PARA OS ASSIGNANTES DA GAZETA 1\$000 RÉIS

Rua Nova da Trindade, 48, 1.º—LISBOA

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

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
9-15 m.	9-29 m.	9-40 m.
9-45 m.	9-59 m.	10-10 m.

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
5-25 m.	5-37 m.	5-50 m.
6-5 m.	6-17 m.	6-20 m.
6-50 m.	7-18 m.	6-50 m.
7-41 m.	8-9 m.	7-30 m.
10-13 m.	10-43 m.	8-40 m.
11-35 m.	12-3 m.	10-55 m.
11-35 m.	12-3 m.	10-55 m.
1-0 t.	1-28 t.	12-50 t.
1-45 t.	2-14 t.	1-40 t.
2-35 t.	3-3 t.	2-25 t.
4-50 t.	5-18 t.	3-50 t.
5-35 t.	6-7 t.	5-28 t.
6-20 t.	6-48 t.	6-58 t.
7-0 t.	7-28 t.	7-45 t.
7-45 t.	8-13 n.	8-25 n.
8-30 n.	8-58 n.	9-10 n.
10-15 n.	10-43 n.	10-35 n.
11-30 n.	12-3 n.	12-45 n.

Mais os de Cascaes, excepto os a.

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
6-35 m.	7-27 m.	6-5 m.
7-10 m.	8-2 m.	7-32 m.
7-38 m.	8-14 m.	8-25 m.
8-15 m.	9-3 m.	8-10 m.
8-35 m.	9-25 m.	8-35 m.
9-10 m.	9-46 m.	9-34 m.
9-40 m.	10-33 m.	9-15 m.
10-10 m.	11-0 m.	9-55 m.
10-40 m.	11-16 m.	10-4 m.
10-45 m.	11-52 m.	10-45 m.
12-5 t.	12-55 t.	11-26 m.
12-1 t.	1-22 t.	11-35 m.
1-40 t.	2-16 t.	12-40 t.
2-10 t.	3-0 t.	1-135 t.
3-10 t.	3-40 t.	1-248 t.
3-15 t.	4-15 t.	2-35 t.
4-0 t.	5-4 t.	3-56 t.
4-40 t.	5-16 t.	4-5 t.
4-47 t.	5-37 t.	4-28 t.
5-20 t.	6-12 t.	5-26 t.
6-10 t.	6-46 t.	5-38 t.
6-17 t.	7-2 t.	5-55 t.
7-55 t.	7-45 t.	6-50 t.
7-40 t.	8-16 n.	7-5 t.
8-15 n.	9-5 n.	7-40 t.
9-10 n.	9-46 n.	8-26 n.
9-20 n.	10-27 n.	9-20 n.
10-10 n.	11-0 n.	9-56 n.
10-40 n.	11-16 n.	10-50 n.
10-50 n.	11-57 n.	11-29 n.
12-10 n.	12-46 n.	11-40 t.
12-20 n.	1-27 n.	12-36 n.

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio
9-10 m.	9-41 m.	11-3 m.
11-10 m.	11-41 m.	1-46 t.
1-10 t.	1-41 t.	3-1 t.
4-18 t.	5-19 t.	6-7 t.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio
6-3 m.	7-39 m.	5-2 m.
8-0 m.	9-5 m.	6-44 m.
9-30 m.	10-10 m.	7-50 m.
10-10 m.	11-13 m.	8-36 m.
11-35 m.	12-15 t.	8-44 m.
12-10 t.	1-14 t.	9-36 m.
1-35 t.	2-15 t.	10-35 m.
2-10 t.	3-13 t.	11-41 m.
3-15 t.	4-21 t.	12-35 t.
4-45 t.	5-15 t.	1-37 t.
5-12 t.	6-8 t.	2-03 t.
6-20 t.	7-2 t.	3-0 t.
6-26 t.	7-29 t.	4-41 t.
7-50 t.	8-38 n.	5-30 t.
9-10 n.	10-13 n.	6-25 t.
10-19 n.	11-25 n.	7-25 t.
11-10 n.	12-13 n.	8-3 n.
12-23 n.	1-26 n.	9-32 n.

Lisboa-Rocio	Sacavem	Lisboa-Rocio
7-0 m.	7-44 m.	9-21 m.
8-10 m.	8-54 m.	10-39 m.
9-51 m.	10-35 m.	11-54 m.
10-51 m.	11-34 m.	12-35 t.
1-20 t.	2-4 t.	3-25 t.
3-25 t.	4-8 t.	4-41 t.
4-41 t.	5-24 t.	5-34 t.
5-44 t.	6-25 t.	7-4 t.
6-44 t.	7-24 t.	8-41 n.
8-27 n.	9-11 n.	9-34 n.
9-51 n.	10-35 n.	11-39 n.

Lisboa-Rocio	Povoia	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
11-51 m.	12-49 t.	7-26 m.
11- n.	11-58 n.	1-7 t.

Lisboa-Rocio	V. Franca	Lisboa-Rocio
4-28 t.	5-37 t.	6-35 m.
6-45 t.	8-37 t.	8-29 m.
8-5 t.	7-26 t.	8-0 n.
12-30 n.	1-53 n.	—

Lisboa-Rocio	Setil	Lisboa-Rocio
6-5 m.	8-25 m.	7-14 m.
—	—	7-44 m.

Setil	Vendas Novas	Setil
4-55 m.	8-22 m.	4-4 m.
8-59 m.	10-34 m.	12-0 t.
3-50 t.	7-5 t.	8-10 n.

Santarem-Setil	Entrancam.	Lisboa-R.
6-23 m.	6-54 m.	10-0 m.

Lisboa-Rocio	Porto	Lisboa-Rocio
8-35 m.	7-6 t.	6-55 m.
9-45 m.	3-19 t.	8-49 m.
1-5 t.	12-22 n.	2-45 t.
5-30 t.	11-16 n.	5-0 t.
9-30 n.	7-47 m.	8-44 n.

Figueira	Porto	Figueira
7-25 m.	1-51 t.	9-47 m.

Aveiro	Porto	Aveiro
3-54 m.	6-32 m.	9-47 m.
11-4 m.	1-51 t.	6-25 t.

Ovar	Porto	Ovar
7-20 m.	9-4 m.	5-20 m.
10-10 m.	11-54 m.	8-59 m.
4-15 t.	5-58 t.	1-5 t.
5-35 t.	7-17 t.	3-40 t.
7-25 t.	9-4 n.	5-15 t.

Porto	Esmeriz
—	q 3-43 t.

Espinho	Porto	Espinho
7-0 m.	7-50 m.	8-10 m.
9-35 m.	10-37 m.	12-14 t.
3-19 t.	4-23 t.	7-47 t.
9-5 n.	10-7 n.	10-28 n.
11-35 n.	1-0 n.	12-0 n.

Coimbra	Louza	Coimbra
6-0 m.	6-29 m.	7-15 m.
11-25 m.	12-44 t.	1-5 t.
4-0 t.	5-19 t.	5-40 t.

Coimbra	Figueira	Coimbra
6-7 m.	8-29 m.	6-0 m.
3-50 t.	5-28 t.	7-25 m.
—	—	11-20 m.

Lisboa-Rocio	Badajoz	Lisboa-Rocio
10-25 m.	7-25 t.	6-25 m.
8-10 n.	7-20 m.	6-5 t.

Lisboa-R.	Valencia	Alcantara	Lisboa-R.
10-25 m.	6-30 t.	11-0 m.	11-46 m.
7-25 t.	12-50 t.	7-20 m.	2-40 t.
8-10 n.	7-6 m.	6-35 t.	6-25 m.

Lisboa-Rocio	Guarda	Lisboa-Rocio
10-15 m.	12-33 n.	4-30 m.
8-10 n.	9-33 n.	4-10 t.

Lisboa-R.	Caldas Rainha	Lisboa-R.
1-10 t.	7-45 t.	1-15 t.

Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.
7-10 m.	2-26 t.	3-55 m.
8-50 m.	6-16 t.	4-44 t.
7-32 t.	4-15 m.	7-40 t.

Alfarellos	Figueira	Alfarellos
11-35 m.	12-12 t.	10-40 m.
6-52 t.	7-40 t.	6-44 t.
8-50 n.	9-27 n.	8-0 n.
1-15 n.	1-55 n.	2-41 n.

Amieira	Figueira	Amieira
4-40 m.	5-1 m.	3-55 m.
6-24 m.	6-45 m.	1-25 t.
2-5 t.	2-26 t.	4-44 t.
5-55 t.	6-16 t.	5-30 t.
8-20 n.	8-41 n.	7-40 t.

BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira
1-50 m.	9-25 m.	5-15 m.
2-15 t.	4-0 t.	9-55 m.
7-5 t.	8-55 n.	4-25 t.

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

Pampilhosa	V. Formoso	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
5-10 m.	4-45 t.	9-25 m.
9-50 m.	4-0 t.	4-50 t.
1-35 t.	7-2 t.	4-15 t.

SUL E SUESTE

Lisboa	Barreiro	Lisboa
5-50 m.	6-25 m.	5-55 m.
8-0 m.	8-35 m.	8-0 m.
8-30 m.	9-10 m.	9-15 m.
9-45 m.	9-50 m.	11-5 m.
10-50 m.	11-25 m.	12-25 t.
12-55 t.	1-30 t.	2-50 t.
2-50 t.	3-25 t.	4-3 t.
4-20 t.	4-55 t.	7-30 t.
5-20 t.	5-55 t.	9-12 n.
8-31 n.	9-5 m.	—
12-30 n.	1-5 n.	—

Lisboa	Setubal	Lisboa
8-0 m.	9-33 m.	4-41 m.
10-50 m.	12-38 t.	8-5 m.
2-50 t.	4-26 t.	10-15 m.
4-20 t.	5-58 t.	3-0 t.
5-20 t.	7-8 t.	6-25 t.
—	—	8-25 n.

Pinhal Novo	Setubal	Pinhal Novo
5-30 m.	6-55 m.	6-0 t.
9-8 n.	9-30 n.	—

Lisboa	Evora	Lisboa
5-50 m.	10-40 m.	1-30 n.

Casa Branca	Evora	Casa Branca
9-45 n.	10-38 n.	7-50 t.

Lisboa	Arrayolos	Lisboa
8-0 m.	1-45 t.	7-30 m.
5-20 t.	10-45 n.	4-45 t.

Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa
8-0 m.	3-25 t.	5-35 m.
5-20 t.	11-55 n.	3-45 t.

Lisboa	Moura	Lisboa
8-0 m.	3-55 t.	5-20 m.
5-20 t.	2-55 n.	8-30 n.

Lisboa	Villa Real	Lisboa
5-50 m.	1-0 n.	4-30 m.
8-0 m.	1-0 n.	4-15 t.
5-20 t.	7-0 m.	—

Lisboa	Portimão	Lisboa
5-50 m.	9-44 n.	7-50 m.
8-0 m.	10-37 n.	6-40 t.
5-20 t.	5-4 m.	—

Portimão	Tunes	Portimão
10-30 n.	11-40 n.	9-30 m.

Portimão	Villa Real	Portimão
6-25 m.	12-10 t.	2-0 t.

Faro	Olhão	Faro
11-30 m.	11-50 m.	12-0 t.
2-30 t.	2-50 t.	3-0 t.

Faro	Villa Real	Faro
4-3 t.	7-6 t.	8-0 m.

Faro	Villa Real	Faro
4-3 t.	7-6 t.	8-0 m.

Faro	Villa Real	Faro
4-3 t.	7-6 t.	8-0 m.

Faro	Villa Real	Faro
4-3 t.	7-6 t.	8-0 m.

Faro	Villa Real	Faro
4-3 t.	7-6 t.	8-0 m.

Faro	Villa Real	Faro
4-3 t.	7-6 t.	8-0 m.

Faro	Villa Real	Faro
4-3 t.	7-6 t.	8-0 m.

Porto	Penafiel	Porto
Partida	Chegada	Partida
4-30 t.	6-11 t.	5-15 m.
9-42 n.	11-28 n.	7-40 t.

Porto	Marco	Porto
9-33 m.	12-4 t.	1-8 t.

Porto	Regoa	Porto
5-0 m.	11-7 m.	4-10 m.
6-0 t.	10-42 n.	4-5 t.

Porto	Tua	Porto
3-22 t.	7-55 t.	5-21 m.

Porto	Barca d'Alva	Porto
7-47 m.	3-1 t.	8-0 m.
12-0 t.	4-55 t.	11-20 m.

Porto	Villa Real	Porto
3-22 t.	8-37 n.	4-50 m.

Porto	Pedras Salgadas	Porto
7-47 m.	4-12 t.	10-20 m.
3-22 t.	10-57 n.	4-5 t.

Regoa	Pedras Salgadas	Regoa
5-30 m.	9-22 m.	8-5 t.

Marco	Tua	Marco
2-31 t.	9-11 n.	4-5 m.

Regoa	Barca d'Alva	Regoa
5-30 m.	11-0 m.	4-30 t.

Tua	Barca d'Alva	Tua
8-10 n.	9-18 n.	3-33 m.

Tua	Barca d'Alva	Tua
8-10 n.	9-18 n.	3-33 m.

Tua	Barca d'Alva	Tua
8-10 n.	9-18 n.	3-33 m.

7-35 m.	9-16 m.	c 2-45 t.	4-30 t.
8-0 m.	9-25 m.	b 8-35 n.	9-55 n.
5-3 t.	6-20 t.	—	—

Trofa	Fato	Trofa
0-25 m.	12-0 t.	2-55 m.
		5-30 m.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

**Em 20 de Agosto sairá o paquete Magdalena para
S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Occidental, vap. portug. **Loan-on**. Sairá a 22 de agosto. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 83, 1.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Borussia**. Sairá a 28 de agosto. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, Palamós, Port Vendres, Cette e Marselha, vap. francez **Saint Barthélemy**. Sairá a 2.^a de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



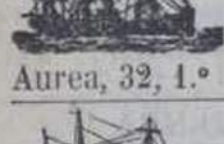
Bordeos, vapor francez **Amazon**. Sairá de 20 a 21 de agosto. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Cordillere**. Sairá a 19 de agosto. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Magellan**. Sairá a 2 de setembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^o



Genova, Port Said e Batavia, vapor allemão **Konig Willem II**. Sairá a 30 de agosto. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



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



Hamburgo, vapor allemão **Pernambuco**. Sairá a 21 de agosto. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Hamburgo, vapor allemão **Cordoba**. Sairá a 28 de agosto. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Havana, Tampico e Vera Cruz, vapor allemão **Sexenwald**. Sairá a 28 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Iquitos, vapor inglez **Bolivar**. Sairá a 19 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Leixões e Liverpool, vapor inglez **Clement**. Sairá a 20 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Liverpool e Nova York, vap. espanhol **Isla de Panay**. Sairá a 16 ou 17 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Madeira, Pará e Manaus, vap. inglez **Ambrósio**. Sairá a 17 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



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



Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. inglez **Araguaya**. Sairá a 26 de agosto. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



Madeira, Pará e Manaus, vapor inglez **Jerome**. Sairá a 27 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Montevideo e Buenos Aires, vapor allemão **Cap Villano**. Sairá a 27 de agosto. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Pará, Maranhão, Ceará e Parnahyba (via Madeira), vapor allemão **Rio Negro**. Sairá a 21 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Paraguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Desterro**. Sairá a 22 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco e Cabedello, vap. inglez **Capella**. Sairá a 22 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Tijuca**. Sairá a 24 de agosto. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Southampton, Bolonha e Hamburgo, vapor allemão **Cap Bianco**. Sairá a 26 de agosto. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Magdalena**. Sairá a 20 de agosto. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Ortega**. Sairá a 21 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oropesa**. Espera-se a 19 ou 20 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Vigo, Havre e Hamburgo, vapor allemão **Antonin**. Sairá a 21 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Vigo, Havre e Liverpool, vapor inglez **Lanfranc**. Sairá a 29 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o

