

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietário e Director

REDATOR PRINCIPAL

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

Composição e Imprensa,
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

SUMMÁRIO

A PASSAGEM DE MARATECA, por J. Fernando de Sousa.....	241
EXPORTAÇÃO DE PRODUCTOS, por Mello de Mattos.....	242
PARTE OFICIAL — Portarias de 10 de Agosto do Ministério das Obras Públcas.....	243
CONSELHEIRO OLIVEIRA SIMÕES.....	243
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	244
A PROPOSITO DO CINCOCENTENARIO—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—Bruxell-s, a estacionaria.....	245
DOCA FLUCTUANTE.....	246
MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL.....	246
VIA FERREA ELECTRICA DO VALLE DO BEMBRO.....	247
TRACCÃO ELECTRICA.....	247
COMPANHIA DOS TABACOS DE PORTUGAL.....	248
PARTE FINANCEIRA—Boletim Commercial e Financeiro — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	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—Vila Viçosa — Nomes de estações — Swaziland — Companhia Real.....	250
LINHAS ESTRANGEIRAS—França—Inglaterra—Italia.....	251
NOTAS VARIAS.....	251
COMPANHIA REAL — Relatório do conselho de administração. (Continuação).....	251
AVISOS DE SERVICO—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 ocupar da linha do Sado a propósito da resolução satisfatória de um difícil problema técnico 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 Paço-Vieira, deu vigoroso impulso a viação acelerada, as comissões parlamentares, por influencia de Marianno de Carvalho, deram Setubal por origem à 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 técnicas 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 aquele 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 à elaboração do projecto definitivo segundo a directriz proximo da boca do esteiro.

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

O Conselho Superior de Obras Públcas pronunciou-se contra esse traçado por julgar aleatoria a obra projectada, tanto sob o ponto de vista da construção 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 favorável do Conselho Superior de Obras Públcas. Os habitantes de Setubal não se conformaram porém, com essa solução.

Quando o projecto estava afecto à resolução do governo, uma comissão, representando a cidade, pediu que se estudasse outra variante pelo norte do esteiro de Carvão, compromettendo se a fazer aceitar 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 saisse 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 distinto 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, constituído por areia coberto por uma camada pouco espessa de lodo, eram favoraveis à construção.

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

A ponte de Marateca é constituída por 10 tramos independentes semi-parabólicos de 50° de vão cada um; a razante é alteada por meio de duas curtas 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 168.549.500 réis.

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

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

Com efeito 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 despendar 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 lugar 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 aceitável, 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 comprehende o aproveitamento de parte de varios lanços, cujo estudo foi determinado pelas diversas hypotheses a que deu lugar 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 lance: 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 beneficio 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 épocas 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 campeina 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 entanto 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 aceitar-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 aí sempre uma terminologia guerreira que amplamente confirma o que dito fica. A invasão dos productos estrangeiros, a ruina do trabalho nacional, a luta com armas desiguais, 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 séculos se esforçam em pretender vulgarizar a maxima de que todos os homens são iguais, ainda hoje ella está longe de ser comprehendida, quanto mais posta em prática. 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 luta pela vida, da concorrência vital que é a pedra angular das ideias evolucionistas, que predominam tanto na philosophia como na política.

Se, porém, considerarmos o problema um pouco de alto, embora não de tão longe como o pretendia Rénan, aconselhando que observássemos as lutas do mundo em que habitamos como se estivéssemos em Sirius, vemos que se reclamam tratados de commercio em que nada se conceda e onde tudo se alcance. Não contratos bilaterais, 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 fictícios, 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 aceite é sob o ponto de vista do custo.

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

Conviria, no entanto, recordar que a superprodução vinícola não é apenas um phänomeno 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 tipos de vinhos palhetas, outras nações os oferecerão e assim perderemos inteiramente os mercados que para elles tinhamos e ver-se-ha que o Douro nada ganhou.

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

Tomemos para exemplo a Alemanha e vejamos como

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

Em relatorio 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 saude e de philosophia, que viaja durante onze meses por anno. Colloca-se acima de todas as miserias, esquece-se de que os comboios da peninsula não são rápidos nem confortaveis, que na maioria dos casos os hoteis são maus e que as embarcações de pequena cabotagem não se pôdem comparar nem de longe, com os magnificos paquetes da Norddeutscher-Lloyd, e, qualidade subidamente apreciavel, pouco se importa com o mau humor do cliente, conquanto 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 cabedais. As suas amostras apresentam-se sempre bem e as embalagens provocam a admiração da alfandega. Está muito bem informado da solvabilidade e da honorabilidade dos industriaes e dos commereiantes e muito a propósito lhes sabe conceder créditos 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 elles 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 technico 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 experencia.

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

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

Por curiosidade averigüei 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 experencia com o producto que acabava de ser criticado. Combinava-se tudo e no dia e hora aprasados o homem aparecia de blusa e bonet e dava uma lição pratica sem a minima pretenção, sem que o industrial percebesse se quer que o estavam ensinando. O resultado era sempre excellente, o homem variava a experencia, 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 Alemanha com os seus viajantes commerciaes e com

os representantes de commercio tem conseguido levar de vencida, vâ 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 contudo poder demonstrar em artigo proximo não sómente tal possibilidade, como até legitimidade da obrigação que temos de proceder de esta maneira.

Mello de Mattos.

PARTÉ OFICIAL

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 liquidação 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, aprovar a referida liquidação e ordenar que à mencionada companhia seja paga a quantia de 17:380,189 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 da liquidação 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 à mencionada companhia seja paga pelo fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, em harmonia com o disposto no respectivo contrato de concessão aprovado por carta de lei de 24 de maio de 1902, a quantia de 46:255,702 réis, como garantia de juro liquidada no supracitado semestre relativo àquela linha, devendo esta liquidação ser considerada provisória até se proceder à 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 liquidação 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, aprovar a referida liquidação e determinar que à mencionada companhia seja paga a quantia de 28:446,729 réis, como liquidação 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, dada 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 distinto 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 quais serão fornecidos bilhetes a meio preço.

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

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

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

Estes bilhetes são pessoais e intransmissíveis e contêm 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 à 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.

Pódem, pois, as pessoas que desejem gozar 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 efeito considerado como bagagem as colecções d'amostras acondicionadas em malas ou caixas fechadas, contanto 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 colecções d'amostras. Apesar dos bilhetes de viagem serem a meio preço, é facultado aos seus portadores as mudanças para classe superior, mediante pagamento da diferença de lugares, sendo os de 1.ª classe validos para a ocupação de lugares de luxo sem outra sobretaxa que a correspondente em uso para tal fim.

A propósito do Cincocentenario

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 à administração da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, que para os actos officiaes eram duas entidades inteiramente distintas mas que em realidade constituiam um unico grupo à testa do qual dominava em decrecial 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 Piilar que devia dar comunicação à 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) construiram-se molhes e telheiros que a esse tempo pareceram suficientes para o serviço de mercadorias, depósito de locomotivas e officinas de reparação, telheiros para resguardo de carruagens e mais accessórios 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 necessário para duas vias mas sem obrigação de efectuar os movimentos de terras em quanto o tráfego não atingisse um determinado producto kilometrico levantou-se objecção por parte da Companhia à execução d'esta ultima obrigação.

Sustentando o Estado os seus direitos e a Companhia a sua interpretação à execução do contrato foi, como do mesmo contrato era estipulação, que se submetesse a questão à 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 à disposição do seu representante em Lisboa, o engenheiro D. Eusebio Page toda a quantia por elevada que fosse para obter dos arbitros voto favorável à 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 à 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 funções.

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

Equal resolução foi tomada por Alfredo Ghebald resignando o seu lugar 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 à honradez dos funcionários 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 concorrência 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 portuguezes.

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 rápidas entre a Europa e aquella prospera república 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 naquelle porto, o desembarque é cheio de torpeços que afugentam quem queira viajar com commodidade.

Na cidade não ha hoteis 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 encalhado na bahia.

Não ha em Vigo ligação rápida com os comboios franceses.

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

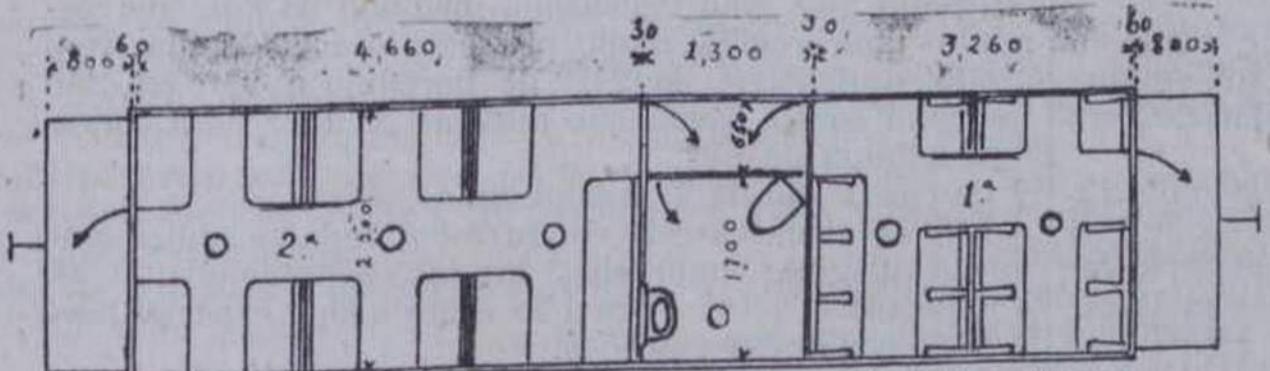
Chegaram para a Companhia Nacional tres novas carruagens mixtas de 1.^ª e 2.^ª classe montadas sobre bogies, que foram construidas em Düsseldorf na fabrica «Düsseldorfer Eisenbahnbedarf».

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

São destinadas aos comboios correios e rápidos 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 ocupando respectivamente os topo 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 rápidos e de correio de Tua a Bragança

O comprimento entre tampões de choque é de 12^m.10. 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, oferecendo 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 descrição 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 explendido 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 veículo 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 frances 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 produtivo 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 pôde ser,—e por muito tempo não o será—o paiz das viagens rápidas, enquanto 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 aumentar-lhes o numero nem a velocidade.

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

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

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

Essa população pôde 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 sumptuosos hoteis, e que justifica o pasmo, porque... é pasmosa.

Com esse efeito, 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 hoteis, vastos salões de casinos—a *digue*, diziamos, na parte d'Ostende é um encanto toda guarneida de belas construções para alojamento de forasteiros banhistas.

Primoroso o conjunto d'estes edifícios, em geral pequenos, elegantes, confortaveis, cuja fachada obedece a todos os esty os 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 sobresolo. 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 acesso ao edificio, a entrada ás luxuosas toilettes que vão abrillantar a sua vasta companheira que ao seu lado parece desdenhar-lhe os serviços. E' a perfeita imagem do trabalho e da ostentação, esta reunião das duas peças, de degraus e balaustradas. Aquelas portinhas todas, se um dia se reunissem não constituiriam um portão. Formariam talvez um centro socialista.

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

Príncezas verdadeiras, altos diplomatas, banqueiros, americanos millionarios 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 Alemanha, 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 época, bem entendido, em que todos estão fora — é muito fraca; poucos trens, sem taxímetro, e sem rodados de borracha, fazendo um ruido enorme, fraca iluminação, feios carros electricos e não frequentes as carreiras.

Só o que abunda são os *cambrioteurs*, vendedores de tudo, oferecedores de tudo, desde lapis de 5 centimos e fitas em segunda mão até .. donzelas em primeira.

Não ha um momento de sosiego, 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 atacadões para os sapatos.

Notável, nas poucas horas de uma tarde e noite 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 estimáveis 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 efeito isso produziria!

De um efeito sabemos nós: Era a installação de carousseis 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 permitir 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. E' um livro que todo o bom portuguez sente prazer em possuir.

Não ha ponto pitoresco, não ha monumento notável de que elle não falle, que não descreva, cujas bellezas não enalteça, e não revelle aos que ignorem a sua existencia.

E' 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 pitorescos de Portugal; esclarecimentos praticos relativos a preços de transportes, distâncias kilometricas, hoteis, 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 Vale do Brembo

A conhecida *Société Westinghouse* construiu ha pouco, para a *Società per la ferrovia elettrica de 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 iluminação das estações.

As linhas aereas comprehendem: a linha de contacto com 6.000 voltios e suspensão catenaria, em fio de 8^m e perfil na forma de 8, um feeder, analogo, e 2 fios para iluminação.

O fio de contacto é sustentado por um cabo d'aco com 7 fios elementares de 2^m.

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 rectangulo metalico articulado.

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

As locomotoras pesam 36 ton., podem 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 suprimento de capitais para a construção das linhas e fornecimento de energia electrica.

França

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

Allemânia

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

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

A velocidade média é de 31 kilómetros.

As carruagens medem 12.20 de extensão, tem dois motores de 25 cavalos cada um e comportam cincoenta passageiros. As baterias constam de 180 elementos, e pesam dez toneladas. Os accumuladores, estão collocados, em grupos de sete e oito, sob os assentos.

Italia

Foi aprovado 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 kilómetros de via.

Por emquanto trata-se da construção de 45 kilómetros 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 trifásica de 6.000 *voltos* e 25 periodos por segundo.

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

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

Estes 45 kilómetros 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 *voltos*.

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

A linha mede mil kilómetros. 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 *voltos*; entre Woodlawn e Stamford, 35 km., empregou a companhia o sistema de fio aereo, com corrente alternada, simples, de 11.000 *voltos*.

Shangae

Os trabalhos de construção da rede de tremvias de Shangae devem estar prontos no dia 10 do proximo outubro. Não poderá, porém, ser inaugurada nessa época por não poderem estar ainda prontas duas pontes cuja construção 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 Neuflize & C.º, Eduardo Burnay, Eduardo Ferreira Pinto Basto, Emile Ullmann, Fonsecas, Santos & Vianna, F. de Frondeville, Gustave Pereire, 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 anuncio deliberar sobre a distribuição do fundo de reserva e dos lucros indivisos, que ficaram dos exercícios 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 aprovou. 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 aplicação, tendo em vista a valorização das acções e a prevenção para a eventualidade da diminuição de dividendos nos primeiros exercícios 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 aplicar 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 $3\frac{1}{16}$, ficando assim muito proximo da taxa oficial de 4 por cento. O desconto semestral está a $4\frac{1}{4}$ e $4\frac{3}{8}$ 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 atribuida à renovação dos saques de Nova York, o essencial é que se prevê para o proximo outono a elevação da taxa oficial.

Se fosse necessaria uma outra prova das previsões de Londres achar-se-hia na cotação do Consolidado inglez, sem se saber por que este fundo ficou ha dias abaixo de 82. Dada a melhoria da situação política 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 teve por effeito nivelar a cotação do Consolidado inglez de $2\frac{2}{1}$ % (menos o imposto) com a do Allemão e Prussiano de 3 %. Os dois fundos cujo rendimento difere em 0, 62 $\frac{1}{2}$ % 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, comtudo, sob este aspecto em melhor situação e a taxa de desconto livre tem-se mantido a $4\frac{3}{8}$ % sem nenhuma dificuldade.

O mesmo acoitece em Paris com a taxa de $3\frac{1}{4}$ %. Se a carteira do Banco de França não está tão desembaraçada como em agosto de 1905 e de 1906, apresenta comtudo uma grande diferença em relação ao fim do anno passado. Nessa data atingia 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 japonês lançado no mercado inglez.

Por seu lado o agente financeiro japonês em Londres allega que o insucesso do emprestimo foi devido à situação desfavorável do mercado monetario, acrescentando ao mesmo tempo que os appelos ao publico teem sido extremamente numerosos nos ultimos annos, que os capitalistas teem procurado collocações 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 favorável ou desfavorável segundo fôr mister.

Para o caso presente, tem-se avançado tambem que as guerras do Transvaal e da Mandchuria destruiram uma parte importante do capital em circulação, o que seria tambem uma das causas da falta de concorrença à subcrição do emprestimo japonês 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 benefícios 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 bellicoso, apostados em não decidirem as suas contendas senão pelo recurso das armas. E assim um tal argumento vem dar plena razão aos que se temem cangado de pregar 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 couças teem mudado muito e que os financeiros terão de se convenir de que em tais 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 anunciadas as emissões quasi não ha exemplo de fiasco produzido pela falta de concorrentes à subcrição, sendo até tradicional declarar os emprestimos muitas vezes cobertos.

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

5 %, serem os proprios bancos que propalaram o insucesso completo, declarando claramente e sem rodeios que só foram subscritos 52 por cento da so 1ma pedida.

Mas não foi a situação financeira do Japão a causa d'este insucesso. 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 ocorrido tanto no commercio como na industria. Mas esses factos só poderiam servir de pretexto para os bancos exigirem maior comissão e levarem o Japão a elevar o juro e o premio de amortização.

Parece portanto fôr de duvida que se teve em vista arrefecer o ardor bellicoso dos homens d'estado do Mikado, inflamados pelas suas victorias militares, no momento em que se apoderavam brutalmente da Corea, em nome do direito do mais forte, em que se preparavam para fazer a guerra com os Estados Unidos d'America e em que recomeçavam 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 querreiras.»

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

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

A primeira d'estas assembleias fôr 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 marzo 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 aprovou 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	18.438\$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 indivisos 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 artº 51º	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 elles assistem.

No mercado de operações a prazo 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 oferta se tem equilibrado com a procura.

A seguir damos como de costume, a nota dos ultimos preços das diferentes divisas cambiaes:

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

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	ÁGOSTO													
	1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	-	-
Lisboa : Inscrições de assent.	44,40	43,35	-	43,35	43,46	43,50	43,55	43,70	43,75	43,90	43,95	44	-	-
» coupon ..	43	43	-	43,05	43,10	43,30	-	43,45	43,50	43,70	43,75	43,80	-	-
Obrig. 4 % 1888	21.600	21.600	21.600	21.600	-	-	21.500	21.600	-	-	-	21.700	-	-
» 4 % 1890 assent	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 % 1890 coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	53.500	-	-
» 4 1/2 % assent	62.300	-	62.900	63.000	63.000	63.000	-	63.000	-	-	63.000	63.000	-	-
» 4 1/2 % coupon int	-	-	62.100	62.200	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 % 1905	9.250	9.300	9.300	-	-	9.400	-	-	9.400	9.400	9.400	9.300	-	-
» Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal	-	-	131.500	131.500	-	-	-	-	131.500	131.700	-	-	-	-
» 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 %	-	92.000	-	92.000	-	-	91.500	92.000	-	-	-	-	-	-
» 5 %	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 % 1.º grau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 3 % 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 % portuguez 1.ª série	67	66,60	66,75	67,25	67	67	67	-	66,60	66,60	65,60	-	-	-
Acções 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	311	301	303	300,50	302	302	-	-	-	-
» Beira Alta	-	320	320	315	315	316	320	319	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres	162	162	161	163	162	163	162	163,25	162	162,25	162,25	160,25	-	-
Londres : 3 % 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 portugueses e espanhóis

Linhas	Período de exploração	1907			1906			Totais desde 1 de janeiro			Diferença a favor de		
		08	09	Kil.	Totais	Kilom.	Totais	Kilom.	Reis	Reis	1907	1906	
COMPANHIA REAL	-	1073	-	-	37.192.920	62.299	597	36.152.810	60.557	663.905.745	624.305.696	39.600.049	-
	-	-	-	-	42.879.300	71.824	»	39.768.089	66.613	706.785.945	664.073.785	42.711.26	-
	-	-	-	-	42.566.000	114.424	372	42.590.864	114.491	810.489.000	790.941.211	19.547.789	-
	-	-	-	-	57.170.000	153.682	»	46.849.952	125.940	867.659.000	837.791.63	29.867.837	-
	-	-	-	-	14.767.000	58.367	253	14.674.129	58.000	215.569.115	204.787.535	10.781.577	-
	-	-	-	-	7.116.607	28.128	»	7.227.214	28.566	222.685.722	212.014.752	10.670.970	-
	-	-	-	-	7.767.426	30.701	»	7.127.723	28.172	230.453.148	219.142.475	11.310.673	-
	-	-	-	-	2.768.962	14.967	105	1.655.519	15.766	80.622.512	51.592.768	29.029.744	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norte de Espanha	11	20	Jun										

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 tráfego internacional. A concessão foi pedida por uma companhia francesa.

A principal dificuldade da construção d'esta linha consiste na abertura de um tunel de treze e meio kilómetros 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 meses mais tarde.

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

A despesa com os trabalhos de construção, 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 condução de viajantes a Moya, Vich, Castelterrol, 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 aprovação de um regulamento internacional pelo qual terão de reger-se para o futuro as corridas de automoveis.

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

Em consequencia do que sucedeu nas grandes corridas de automoveis de 1908 as carroagens que concorrerem, obedecerão às 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 construção 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 construção 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 carroagens de 1.^a classe e 13 de 3.^a para as novas linhas de via reduzida.

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

Comboios tramways.—Foi estabelecido a titulo de experiência 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 Vimeiro, 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 substituído 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 visíveis dos comboios.

Swazilandia.—No parlamento transvaaliano 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 construído 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 construção 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 comunicação em regiões completamente desprovidas de viação acelerada.

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'elles queiram utilizar-se pagarão uma quantia correspondente a cincuenta 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 apparelho automatico para a venda de estampilhas e bilhetes postaes.

Todas as operaçoes 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 apparelho.

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 apparelhos 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 faleceu 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 amabilidade 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 falecido 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 allemaes.

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

Por oficio do Ministerio das Obras Publicas de 21 de maio do anno passado, foi comunicado 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 preceituan os artigos 43.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 Frédaigues.

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 Socorros e Caixa de Reformas e Pensões

Caixa de Socorros

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\$245
13 donativos a empregados e operarios	433\$000
Despesa com serviço medico, medicamentos e pagamentos a hospitais	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\$445
A menos em 1906	178	2:207\$005
Saldo em dívida dos mutuários em 31 de dezembro de 1906		37:526\$151
Saldo em dívida da mesma origem em 31 de dezembro de 1905		39:024\$445
A menos		1:497\$3964

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 Socorros:	
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 teem successivamente passado para a Caixa de Reformas, é de 289:834\$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:

Joias	4:857\$530
Quotas	23:461\$941
	28:319\$471

Houve reembolsos de:

Joias	233\$615
Quotas	2:362\$960
	2:596\$575

Liquido

Em 1905 as verbas correspondentes foram:	
Joias	4:998\$360
Quotas	23:452\$004

28:150\$364

Houve reembolsos de:

Joias	117\$235
Quotas	1:670\$435
	1:787\$370

Liquido

	26:362\$994
--	-------------

As pensões pagas em 1906 foram:	
Reformas.....	35:832\$300
Pensões legadas.....	19:063\$056
	<u>54:897\$356</u>
Em 1905 haviam sido:	
Reformas.....	36:880\$820
Pensões legadas.....	17:121\$959
	<u>54:002\$779</u>
Em 1906 a mais.....	<u>894\$577</u>

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, acusou 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 19:011\$010 réis.

Empregados e operarios inscritos em 31 de dezembro de 1905.....	2.897
Inscritos durante 1905.....	207
	<u>3.104</u>
Somma.....	
Reformados durante o anno de 1906.....	22

Eliminados por demissão.....	173
Falleceram.....	41
	<u>236</u>

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

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

Transporte.....	60

</

Preços dos bilhetes, sello incluído, das principais 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, 1.420; 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 horário em vigor parte de Louzã para Coimbra ás 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 Viana 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 mês pelos comboios ordinários, com exceção dos expressos Lisboa-Porto.

Preços dos bilhetes (sello incluído): de Lisboa-Rocio a Viana do Castello e volta: 2.ª classe, 5.5040; 3.ª classe, 3.5420 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 mês na cidade de Aveiro, o comboio n.º 4 que parte do Porto para Aveiro ás 3.8 da tarde, bem como o n.º 11 que parte de Aveiro para Porto ás 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 preço 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 mês, 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.....	6.400
Lote n.º 4 — Aros de aço, até.....	100.411
Total, até.....	293.611

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

Este depósito poderá ser efectuado sómente até a véspera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem for adjudicado o fornecimento reforçará o depósito provisório até perfazer a percentagem de 5 por cento da importância total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido efectuado o depósito provisório.

Os depósitos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens gerais em Campanhã e nas secretarias das Direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste.

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

Direcção do Sul e Sueste

Construção 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 público para a adjudicação á mesma direcção do fornecimento da empreitada n.º 32 da linha de Evora a Ponte de Sôr, constante da construção de seis casas de guarda e duas de partido no lanço de Arraiolos a Valle de Poço aos perfis 60, 80 225, 308, 423, 472 e 48.335.

A base da licitação é de 3.580.500 réis.

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

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

O programma do concurso e caderno 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 construção, em Evora, onde pôdem ser examinados nos dias úteis, desde as 11 horas da manhã até as 4 da tarde.

O acto de arrematação efectua-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 Cândido 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 pública de todas as remessas com data anterior a 21 de junho de 1907, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatários das remessas indicadas na, junta relação, e d'outras que pela sua menor importância se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu débito 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 inclusivè 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 Setúbal a Cella, 2 vagons de sucata e 2 barricas catar, pesando 16.520 kilos, consignada a António 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 automóvel, pesando 11.300 kilos, consignado a Paula & Duarte.

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

N.º 42.065. De Leiria a Lisboa P., 1 caixa com papel, pesando 57 kilos, consignado a 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 Comissão 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 (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escritórios da Companhia, 28, rua de Châteaudun.

O depósito 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-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

BILBAU **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto, cozinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacharra-Mendi. — Proprietário, Felix Nuñez & Comp.

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 eléctrica. Aceito e ordem. Preços modicos.

CASTELLO BRANCO **Hotel Francisco** — Rua de Santo Antonio — Bom tratamento, aceito e comodidade — Proprietário, sucessor da viúva de Francisco da Silva Gama.

CINTRA **Hotel Setto.** — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e agradados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas Preços razoaveis. — Proprietário, 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. — Prop. Serafim Pereira

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de inexcusaveis comodidades e aceito tratamento recomendavel — Proprietário, Domingos José Pires

HAMBURGO **Sautler & C°** — Comissões, transportes marítimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Espanha.

LISBOA **Braganza-Hotel.** — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.º ordre. — Proprietário, Victor Sasseti.

LISBOA **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide 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 1.000 réis por dia a 1.500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

MONT'ESTORIL **Royal Hotel** o mais proximo da estação. — Serviço luxuoso, de primeira ordem — Electricidade — Banhos — Grandes salões — Mesa redonda das 5 às 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 Caraça.** — O principal da cidade e um dos melhores da província. Serviço bom e agradado. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. Antonio d'Oliveira Caraça.

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

PORTO **Hotel Continental.** — Rua Entreparedes (Frente à Baixa). Serviço de 1.º ordem, preços moderados. Frente do correio, teatros; muito central — Prop. Lopez Munhos.

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

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

SETUBAL **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todis, em frente do teatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1.200 a 2.500. Prop. Lourenço & Lourenço.

SEVILHA **Gran Fonda de Madrid.** — Principal estabelecimento de Sevilha — Iluminación eléctrica — 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 TELEFONES MEMOTELEFONIO

Elegante quadro para escritorio, para rapidamente se saber os numeros das pessoas ou casa com as quais 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	Chegada
9-15 m.	9-29 m.	9-10 m.	9-53 m.
9-45 m.	9-53 m.	10-10 m.	10-25 m.
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a.			

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-25 m.	5-57 m.	5-20 m.	5-59 m.
6-5 m.	6-37 m.	6-9 m.	6-35 m.
6-50 m.	7-18 m.	6-50 m.	7-20 m.
7-41 m.	8-2 m.	7-30 m.	7-55 m.
10-15 m.	10-43 m.	8-20 m.	8-46 m.
11-35 m.	12-3 t.	10-55 m.	11-21 m.
1-0 t.	1-28 t.	12-50 t.	1-46 t.
4-45 t.	2-43 t.	4-40 t.	2-6 t.
2-35 t.	2-3 t.	2-25 t.	2-51 t.
4-50 t.	5-18 t.	3-50 t.	4-16 t.
5-35 t.	6-7 t.	5-28 t.	5-51 t.
6-20 t.	6-48 t.	6-55 t.	7-24 t.
7-0 t.	7-28 t.	7-45 t.	8-11 n.
7-45 t.	8-13 n.	8-25 n.	8-54 n.
8-30 n.	8-58 n.	9-10 n.	9-36 n.
10-15 n.	10-43 n.	10-55 n.	11-21 n.
11-30 n.	12-3 n.	12-45 n.	1-11 n.
Mais os de Cascaes, excepto os a.			

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-35 m.	7-27 m.	6-5 m.	6-4 m.
7-10 m.	8-2 m.	6-45 m.	7-32 m.
8-18 m.	8-14 m.	7-39 m.	8-25 m.
9-15 m.	9-3 m.	8-40 m.	8-56 m.
8-35 m.	9-25 m.	9-25 m.	9-25 m.
9-20 m.	9-46 m.	9-56 m.	9-34 m.
9-40 m.	10-33 m.	9-15 m.	10-5 m.
10-10 m.	11-0 m.	9-56 m.	10-32 m.
10-0 m.	11-16 m.	10-4 m.	10-34 m.
10-45 m.	11-52 m.	10-45 m.	11-49 m.
12-5 t.	12-55 t.	11-26 m.	12-2 t.
12-1 t.	12-22 t.	11-35 m.	12-32 t.
12-40 t.	12-16 t.	12-40 t.	1-27 t.
2-10 t.	3-0 t.	1-35 t.	2-22 t.
3-10 t.	3-46 t.	2-26 t.	3-2 t.
3-15 t.	3-14 t.	2-35 t.	3-29 t.
4-0 t.	4-15 t.	4-35 t.	4-32 t.
4-40 t.	5-4 t.	3-56 t.	5-9 t.
4-47 t.	5-37 t.	4-28 t.	5-15 t.
5-20 t.	6-12 t.	5-26 t.	6-3 t.
6-10 t.	6-46 t.	5-33 t.	6-35 t.
6-17 t.	7-9 t.	6-55 t.	6-12 t.
7-55 t.	7-45 t.	6-56 t.	7-32 t.
7-40 t.	8-16 n.	7-5 t.	7-52 t.
8-15 t.	9-5 n.	7-40 t.	8-2 n.
9-10 n.	9-46 n.	8-26 n.	9-2 n.
9-20 n.	10-17 n.	9-20 n.	10-24 n.
10-10 n.	11-0 n.	9-56 n.	10-2 t.
10-10 n.	11-16 n.	10-50 n.	11-51 n.
10-50 n.	11-57 n.	11-26 n.	12-2 n.
12-10 n.	12-46 n.	11-10 t.	12-58 n.
12-20 n.	12-17 n.	12-36 n.	1-32 n.

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
2-10 m.	9-11 m.	11-3 m.	11-33 m.
11-10 m.	11-44 m.	1-16 t.	1-46 t.
4-10 t.	4-41 t.	3-11 t.	3-4 t.
4-18 t.	5-19 t.	6-7 t.	6-38 t.
Mais os de Cintra, excepto os a.			

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-3 t.	7-39 m.	5-2 m.	6-1 m.
8-0 m.	9-5 m.	6-44 m.	7-43 m.
9-20 m.	10-10 m.	7-50 m.	8-47 m.
10-10 m.	11-15 t.	8-38 m.	9-40 m.
11-35 m.	12-15 t.	8-44 m.	9-42 m.
12-10 t.	13-4 t.	9-36 m.	10-37 m.
13-35 t.	13-15 t.	10-35 m.	11-10 m.
2-10 t.	3-13 t.	11-41 m.	12-42 t.
3-15 t.	4-21 t.	12-35 t.	1-10 t.
4-35 t.	5-15 t.	1-37 t.	2-30 t.
5-12 t.	6-8 t.	2-23 t.	3-10 t.
6-20 t.	7-2 t.	4-23 t.	5-0 t.
6-26 t.	7-29 t.	4-41 t.	5-41 t.
7-55 t.	8-58 n.	5-30 t.	6-51 t.
9-10 n.	10-13 n.	6-25 t.	7-25 t.
10-12 n.	11-25 n.	8-0 n.	8-59 n.
11-10 n.	12-13 n.	9-32 n.	10-31 n.
12-23 n.	12-26 n.	11-4 t.	12-6 n.

Lisboa-Rocio	Sacavem	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-0 m.	7-44 m.	6-21 m.	7-5 m.
8-10 m.	8-54 m.	10-32 m.	11-22 m.
9-51 m.	10-35 m.	11-51 m.	12-35 m.
10-51 m.	11-34 m.	2-20 t.	3-3 t.
4-20 t.	2-4 t.	3-25 t.	4-9 t.
3-25 t.	4-8 t.	4-41 t.	5-24 t.
4-41 t.	5-24 t.	5-34 t.	6-18 t.
5-11 t.	6-25 t.	7-4 t.	7-48 t.
7-44 t.	7-57 t.	8-41 n.	9-11 n.
8-27 n.	9-11 n.	9-34 n.	10-18 n.
9-51 n.	10-35 n.	11-39 n.	12-23 n.

BEIRA ALTA			
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
1-5 m.	9-25 m.	5-45 m.	7-10 m.
2-15 t.	4-0 t.	9-55 m.	11-40 m.
7-5 t.	8-55 n.	4-25 t.	6-0 t.
Pampilhosa	Mangualde	Pampilhosa	
9-20 n.	12-15 m.	6-15 m.	9-20 m.

Lisboa-Rocio Povoa Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
11-51 m.	12-49 t.	7-26 m.	8-31 m.
11- n.	11-58 n.	1-7 t.	2-5 t.
a 4-35 t.	—	—	—

Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-28 t.	5-37 t.	6-29 n.	7-28 n.
p 4-35 t.	c 5-37 t.	5-29 m.	6-50 m.
p 6-5 t.	7-26 t.	8-0 n.	9-28 n.



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

AGENTES | Em Lisboa: — James Rawes & C.º — 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-ou.** Sairá a 22 de agosto. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 83, 1.º



Bahia. Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **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 22 de agosto.

Agentes, Henry Burnay & C.º, R. dos Fanqueiros, 10, 1.º



Bordeos. vapor francez **Amazone.** Sairá de 20 a 21 de agosto.

Messageries Maritimes, Sociedade Tortades, 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 Tortades, 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 Tortades, R. Aurea, 32, 1.º



Genova. Port Said e Batavia, vapor alemão **König Willem II.** Sairá a 30 de agosto.

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



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



Hamburgo. vapor alemão **Pernambuco.** Sairá a 21 de agosto.

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



Hamburgo. vapor alemão **Cordoba.** Sairá a 28 de agosto.

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



Havana. Tampico e Vera Cruz, vapor alemão **Sexenwald.** Sairá a 25 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Iquitos. vapor inglez **Bolivar.** Sairá a 19 de agosto.

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



Lexões e Liverpool, vapor inglez **Clement.** Sairá a 20 de agosto.

Agentes, Garland Laidley & C.º, 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.º, R. dos Fanqueiros, 10, 1.º



Madeira. Pará e Manaus, vap. inglez **Ambrone.** Sairá a 17 de agosto.

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



Madeira. S. Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Vila das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor português **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.

Agente, James Rawes & C.º, Rua de El-Rei, 31, 1.º



Madeira. Pará e Manaus, vapor inglez **Jerome.** Sairá a 27 de agosto.

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



Montevideo e Buenos Aires, vapor alemão **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 alemão **Rio Negro.** Sairá a 21 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



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



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



Pernambuco. Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Tijuca.** Sairá a 24 de agosto.

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



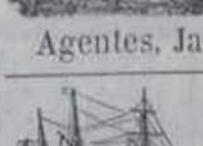
Southampton. Bolonha e Hamburgo, vapor alemão **Cap Blanco.** Sairá a 26 de agosto.

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



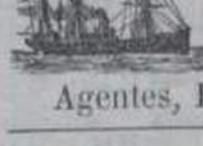
S. Vicente. Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Magdalena.** Sairá a 20 de agosto.

Agente, James Rawes & C.º, Rua de El-Rei, 31, 1.º



S. Vicente. Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico vapor inglez **Ortega.** Sairá a 21 de agosto.

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



Vigo. Havre e Hamburgo, vapor alemão **Tonina.** Sairá a 21 de agosto.

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



Vigo. Havre e Liverpool, vapor inglez **Lanfranc.** Sairá a 29 de agosto.

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