

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario-director-editor

REDACTOR PRINCIPAL

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXO D'ESTE NUMERO

2.ª ampliação á tarifa especial n.º 7 g. v. do Sul e Sueste.

Collecções do 19.º anno

Temos já prontas as encadernações de 1906. Os srs. assignantes que as desejarem não tem mais que enviar-nos os numeros do jornal com a quantia de 700 réis, mais os portes do correio, e receberão o volume encadernado.

SUMMARIO

	Paginas
TRANSVERSAL AFRICANO, por O. S.	33
LISBOA CAES DO MUNDO	34
PARTE OFFICIAL—Alvará de 17 de Janeiro do Ministerio das Obras Publicas—Estatutos da Companhia da Beira Alta	35
TARIFAS DE TRANSPORTE	36
EMIGRAÇÃO E ENSINO I—por O. S.	36
HENRIQUE DAENHARDT	37
A PROPOSITO DO CINCOENTENARIO—IV	38
NOTAS DE VIAGEM—X—De Clermont ao Pay de Dôme—Ida por Fontanas, volta por La Baraque—Thiers	39
PARTE FINANCEIRA—Boletim Commercial e Financeiro—Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras Receitas dos caminhos de ferro portuguezas e espanhoes	40 e 41
VALLE DO VOUGA	42
EXPOSIÇÃO DA VIAGEM	42
O TUNNEL DO HUDSON	42
PUBLICACOES RECEBIDAS	43
AUTOMOBILISMO	43
A NOVA LINHA DE CARAVANCHE	43
ESCOLA DE CAMINHOS DE FERRO	43
TRACÇÃO ELECTRICÁ	43
LINHAS PORTUGUEZAS—Lucalla a Malange—Valle do Vouga—Benguella a Katanga—Regoa a Chaves Lobito	44
LINHAS ESTRANGEIRAS—Espanha—França—Inglaterra—Italia—Suíssa—Mexico—Indo-China	44
COMPANHIA ATRAVES D'AFRICA—Parecer do Conselho Fiscal	44
NOTAS VARIAS	45
AGENDA DO VIAJANTE	46
HORARIO DOS COMBOIOS	47
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	48

Transversal africano

Bem fez o Sr. Teixeira de Sousa em levantar na camara dos Pares, a que pertence, algumas affirmações ácerca da via ferrea do Lobito, via ferrea que tantas censuras mereceu de muitos que a applaudem agora, e que levou até alguém ás invectivas na imprensa, e ao livro com o titulo suggestivo—A perda de Angola!

E fez bem porque é sempre conveniente esclarecer o espirito publico que, em cousas de ultramar, mais carece ainda de lição e nada ha mais eloquente do que as declarações francas e leaes feitas pelos que, estando então na opposição, assumem as redeas da governação agora, achando-se, portanto, em circumstancias de bem avaliar se as affirmações antigas eram justas ou careciam de emenda.

E fez bem, para que o paiz possa compreender e aquilatar bem o valor de certas campanhas que a paixão partidaria move contra os actos de administração mais

bem intencionados e de maior alcance, só pelo prurido de fazer politica á maneira da terra, descurando por completo e esquecendo os mais valiosos e evidentes interesses da nação.

O sr. ministro da marinha declarou, com surpresa de muitos, que o governo nada fará para contrariar tamanho empreendimento como é a construcção do caminho de ferro do Lobito e que, pelo contrario, tudo quanto possa fazer para o avanço rapido d'essa linha o fará, repetindo até que ha pouco já fizera alguma coisa neste sentido, por exemplo, promovendo o recrutamento de indigenas que tão necessarios são para o progredimento nos trabalhos.

Tambem accrescentou que já foi publicada, no *Boletim* da provincia de Angola, uma portaria encarregando uma comissão technica de estudar as obras a construir no porto de Lobito e o plano para o estabelecimento do «grande emporio» que será a cidade do Lobito.

Os estudos para a colonização portugueza do planalto far-se-hão, disse ainda o ministro.

Não é necessario citar mais para demonstração de que está sendo finalmente reconhecido o grande serviço que se prestou ás nossas provincias de Africa e ao paiz, com o contrato feito pelo governo de 1902.

Empresa lançada galhardamente á americana, dispondo dos recursos necessarios, adoptando os mais modernos processos de trabalho, vencendo todas as difficuldades sem hesitações nem delongas, lá vae a despeito da guerra de companhias rivaes, a despeito das difficuldades que lhe oppoz o *Cabo* e a *Chartered*, por um lado, e o rei dos Belgas, por outro, a despeito do clima, a despeito da falta de braços, a despeito do solo que se ergue subitamente numa muralha sem portella praticavel, a despeito de tudo, em 31 de outubro de 1908 chegar a *Cacanda*.

Era necessario desembarcar material. Mas em Lobito não havia ponte. Pequena difficuldade para taes iniciativas. Começou-se por construir uma ponte que se meteu dentro d'um grande vapor. O navio que a levou chegou, desembarcou os pontões-testa, encalharam-se no sitio proprio, lançou-se sobre elles as vigas e sobre estas o taboleiro e as linhas, e logo a propria ponte serviu para desembarque do resto do material!

Seguiu a linha rapidamente mas chegou-se á muralha de montes. Não era pratico serpentear em lacetes. Difficuldade vencida com a construcção da linha em cremalheira com locomotivas de 40 toneladas que trabalham nas cremalheiras ou nos carris ordinarios.

E assim se vae estendendo este enorme ramo ou braço da cruz ferroviaria, que assenta no negro continente africano a linha brilhante dos seus carris, segundo o meridiano, ou do *Cabo* ao *Cairo*, segundo um paralelo, ou do *Lobito* á *Beira*.

A fortuna bafejou-nos d'esta vez porque os pontos terminaes d'esta grande linha transversal, a via mais curta da *America* ás *Indias*, estão em terreno portuguez, por portuguezes descoberto como o *Cabo*, e por portuguezes habitado.

Este resultado tem uma importancia especial, enorme para tudo, que se prende com a defeza dos nossos dominios ultramarinos, para oque, se refere, ao trafego commercial e até para o reflexo que d'ahi resulta na politica

internacional. E' uma linha estrategica, commercial, militar e postal.

A linha do *Cabo ao Cairo* já transpoz o grande rio *Zambeze* acima das celebres cataractas *Victoria*. Caminha para o norte do rio á distancia de 600 km.

No ponto em que atravessa o *Zambeze* começa a erguer-se a nova cidade de *Livingstone*.

A 315 km. ao norte d'ella, a linha atravessa o *Cafué*, grande affluente do *Zambeze* e chega ás minas de *Broken-Hill* descobertas em 1903, região onde se erguem os kopjes de minerio de zinco e de chumbo e que foi attin-gida pela via ferrea em 6 de junho do anno findo.

D'ali prolongar-se-ha um ramal á mina de cobre *Bua-na Mecuba*, que fica a 115 milhas e só a 20 da fronteira do Congo belga.

A linha meridiana sangra já os territorios do insustentavel estado do Congo.

O porto que serve esta região e a *Rhodesia* do Noroeste é a *Beira* d'onde saíram já 53.000 kilos de minerio de cobre e 25.000 de minerio de zinco em setembro.

A região de *Tanganika* está por assim dizer aberta e em communição com a *Beira* por *Bulowayo Salisbury* e com *Lourenço Marques* por *Kimberley Johannesburg* e com os outros portos das colonias inglezas do *Cabo e Natal*.

Brevemente estará também em communição com a outra costa pelo *Lobito* e num futuro mais remoto com os outros portos da nossa provincia de *Angola*, a qual ha de forçosamente ganhar alentos, riqueza e energia, quando começar a carrear o grande sangue oxeginado, de globulos vivos, a bella arteria agora em construcção, do *Lobito* a *Cacanda*.

O. S.

Lisboa caes do mundo

Agita-se neste momento a questão da navegação mercante em Portugal.

Procura-se promover a constituição de uma companhia de navegação para o serviço entre Portugal e Brazil; trata-se de melhorar o serviço de communições maritimas entre os Açores e a metropole.

Quanto a este, foi resolvido pelo respectivo ministro e entidades que se teem interessado pela questão, nomear uma commissão para estudar e apresentar as bases para o concurso d'uma carreira quinzenal de vapores de longo curso e grande velocidade entre Lisboa, Açores e Nova-York, fazendo escala, de dois em dois mezes, pela Madeira, para que se faça a ligação com o Brazil pelos vapores que tocam naquella porto.

Quanto á carreira directa entre Lisboa e os portos brasileiros, foi já assente a ideia de subsidiar a companhia que se proponha fazê-la com 440 contos de réis.

E' da maxima vantagem para o paiz o desenvolvimen-to das relações com o estrangeiro, fazendo affluir ao nosso porto não só os passageiros, como também a carga de todos os portos do mundo.

E' principalmente das Americas que nos tem vindo e ha de vir a seiva que tem que reanimar a nossa vida economica.

E o momento é azado para procurarmos fazer desviar para o nosso porto a corrente não só de viajantes, mas também a commercial, embora a primeira seja para nós de maior e mais segura vantagem.

Actualmente, varias companhias de navegação que fazem o serviço entre Nova-York e as costas da Europa, mudaram, e outras tratam de mudar, o seu porto de partida, que era *Liverpool*, para *Southampton*, tocando em *Cherburgo* para facilitar a viagem aos passageiros que se destinam a Paris ou ao centro da Europa.

Fizeram já essa modificação no serviço a *Norddeutscher Lloyd*, a *Hamburg Amerika*, e a *America Linie*; estão tratando de fazê-la a *White Star Line*, e a *Cunard Line* o que deve realizar se em maio.

Ha até ideia de constituir uma nova companhia, a qual quer abrir um porto na costa occidental da Irlanda, d'onde sairão os seus navios, de grandes dimensões e com todas as commodidades de luxo, dispondo da velocidade

de vinte e cinco milhas, de maneira que a viagem de Nova-York a Londres póde ser feita em quatro dias apenas.

Esta porém pouco nos póde assustar porque demanda de capitaes fabulosos para poder constituir-se e manter-se e apenas encurta quatro horas a viagem sobre o tempo que deve levar sendo feita por Lisboa, ainda assim augmenta a viagem por mar, e teria que construir um caminho de ferro desde o novo porto a entroncar com as linhas existentes, e as montanhas do condado de Kerry tornam esta construcção carissima.

Assim como conseguimos obter pelos nossos esforços em lucta leal, que Lisboa fosse o terminus das viagens entre a Argentina e a Europa, poderemos também, talvez, com um certo esforço, levar as companhias em que fallámos a que escolham Lisboa como porto de desembarque dos passageiros vindos de Nova-York.

As latitudes de Nova-York e Lisboa pouco diferem, ao passo que o mesmo não succede com *Southampton*, nem com a costa occidental da Irlanda.

A média das velocidades dos vapores é sensivelmente vinte milhas.

Vinte milhas fazem o «*Adriatic*», o «*Oceanic*», o «*Magestic*» e o «*Teutonic*» da *White Star Line*; vinte e cinco fazem o «*Lusitania*», e o «*Mauritania*»; vinte e uma e meia fazem o «*Aucania*» e o «*Campania*», todos quatro da *Cunard Line*.

Ora admittindo esta média, vemos que a viagem de Nova York a Paris, via *Cherburgo* (e quem diz Paris diz o centro da Europa) é feita em 160 horas, das quaes 155 por mar e 5 em caminho de ferro, numeros redondos.

De Nova York a Paris, via Lisboa, como diminue 1.100 milhas de viagem por mar, gasta-se apenas 136 horas, das quaes 100 a bordo e 36 em caminho de ferro; resulta pois que a viagem fica diminuida em 24 horas, com a vantagem de poupar os incommodos das viagens por mar durante 55 horas.

E' pois inegavel a supremacia do porto de Lisboa sobre o de *Cherburgo* para os passageiros que veem de Nova York.

Se todos os esforços das entidades influentes concorressem para o fim de fazer com que aquellas companhias de navegação, ou quaesquer outras que de futuro se organizem, escolhessem Lisboa como porto de escala, se não terminus, dentro em pouco todo o movimento de passageiros da America se faria por Lisboa.

Era como se applicassemos um tubo de drenagem aos Pampas por onde canalizassemos para Lisboa as innumeras riquezas d'aquellas ferteis regiões, cujos opulentos proprietarios viriam deixar o seu ouro na nossa capital, fomentando as nossas industrias, desenvolvendo a nossa arte, insuflando-nos uma nova vida, fazendo-nos renascer emfim para a vida moderna, de trabalho, de actividade, que produzem a riqueza e o bem estar dos povos.

Não fallando ainda no incremento que terá essa drenagem quando, pela abertura do canal de Panamá, o ponto da Europa mais perto do occidente americano for o porto de Lisboa.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Rectificação

Na tabella annexa ao decreto de 31 de dezembro de 1906, publicada nesta Gazeta, n.º 458, de 16 de janeiro de 1907, onde se lê «Chefes de estação de 3.ª classe-213000-53000-18-7», deve lêr-se «Chefes de estação de 3.ª classe-213000-53000-18-17».

Direcção Geral do Commercio e Industria

Repartição do Commercio

Eu El-Rei faço saber aos que este meu alvará virem que, attendendo ao que me foi representado pela Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta, pedindo a minha approvação para os novos estatutos pelos quaes pretende reger-se em substituição d'aquelles por que se tem regido, approvados por decreto de 8 de janeiro de 1879 e alvará de 21 do mesmo mez;

Vistas as disposições da carta de lei de 27 de julho de 1893 e do decreto de 9 de novembro do mesmo anno;

Visto o parecer da Procuradoria Geral da Corôa e Fazenda, datado de 18 de agosto de 1905;

Visto o decreto de 24 de outubro de 1905, que approvou, na parte que interessa ao Estado, o projecto de convenção entre a mesma companhia e os seus credores;

Vista a sentença de 15 de outubro de 1906 do tribunal da 2.ª vara commercial de Lisboa, homologando para todos os effeitos legais a approvação da convenção entre a mesma companhia e os seus credores, nos tempos em que foi approvada pelo Governo, sendo essa convenção obrigatoria tanto para a referida companhia como para os credores; e

Resultando os mesmos estatutos d'aquella convenção:

Hei por bem approvar os referidos estatutos, os quaes foram reduzidos a escritura publica em 8 de janeiro corrente, e que constam de quatorze titulos e oitenta e um artigos, com a expressa clausula de que a referida companhia os fará publicar e registrar nos termos do Codigo Commercial e de que esta minha approvação lhe será retirada se os não cumprir fielmente e deixar de remetter annualmente ao Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria o relatorio e contas da sua gerencia.

Pelo que mando a todos os tribunaes, autoridades e mais pessoas a quem o conhecimento d'este meu alvará competir que o cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nelle se contém.

Pagou de direitos de mercê e impostos addicionaes na Recebedoria da Receita Eventual de Lisboa a quantia de 17\$686 réis, como consta de um conhecimento passado pela mesma recebedoria em 10 d'este mez, sob n.º 2.143.

Pagou de emolumentos e impostos addicionaes na mesma recebedoria a quantia de 11\$797 réis, verba n.º 295 da mesma data.

Pagou de imposto de sello na mesma recebedoria a quantia de 45\$000 réis, verba n.º 480 da referida data.

E, por firmeza do que dito é, este vae por mim assignado, e sellado com o sello das armas reaes.

Dado no Pazo, aos 17 de janeiro de 1907. — EL-REI — José Maria Reymão.

(Logar do sello das armas reaes).

Alvará pelo qual Vossa Magestade ha por bem approvar os novos estatutos da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta, pela forma retro declarada.

Para Vossa Magestade vêr.

Passou-se por despacho de 3 de janeiro de 1907.

Manoel Augusto Severino de Oliveira o fez.

Estatutos da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

(Linha directa de Lisboa a Paris)

TITULO I

Fins da companhia, sua denominação, séde e duração

Artigo 1.º A companhia tem por fim:

1.º A exploração da linha do Caminho de ferro da Beira Alta entre Villar Formoso (fronteira hispano-portugueza) e Figueira da Foz;

2.º A construcção e exploração em Portugal de todos os outros caminhos de ferro e vias de comunicação que forem ulteriormente concedidos á companhia, ou que, com prévia approvação do Governo, ella obtenha por arrendamento, compra, fusão ou por qualquer outro modo;

3.º A organização e exploração de todos os meios de transporte, por terra ou por agua que no paiz, com prévia autorização do Governo, possam ser estabelecidos em confluencia com os caminhos pertencentes á companhia, ou por ella tomados de arrendamento, salvo todos os privilegios e concessões já outorgados;

4.º O usufruto e exploração de todos os terrenos, matas, minas, officinas metallurgicas, fabricas de machinas ou quaesquer outros estabelecimentos que venham a ser posteriormente concedidos á companhia, tomados de arrendamento, ou por ella comprados e destinados á exploração dos caminhos de ferro pertencentes á mesma companhia.

Art. 2.º A denominação da companhia continuará a ser: Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta, sociedade anonyma de responsabilidade limitada (Linha directa de Lisboa a Paris).

Art. 3.º A companhia tem a sua séde em Lisboa, e para todos os effeitos uma sociedade anonyma portugueza, e reger-se-ha pelos presentes estatutos e pela legislação vigente em Portugal.

Art. 4.º A duração da companhia será a das concessões das linhas ferreas que lhe foram ou vierem a ser feitas.

TITULO II

Fundo social, acções

Art. 5.º O capital social é fixado em 10.000.000 francos, representado por 20.000 acções de 500 francos cada uma inteiramente liberadas.

Art. 6.º O capital social poderá ser augmentado por uma ou mais vezes e por decisão da assembleia geral dos accionistas sob proposta do conselho de administração, principalmente para aquisição ou junção de novas concessões.

Art. 7.º A subscrição ou a posse de uma ou mais acções importa plena adhesão aos estatutos, aos regulamentos da companhia e ás decisões da assembleia geral.

Os accionistas não são responsaveis senão pela importancia das suas acções. Nenhuma outra quantia lhes poderá ser exigida além d'aquella.

Art. 8.º Cada acção dá direito, sem distincção alguma, a uma parte igual na propriedade do activo social e na divisão dos lucros da sociedade.

Art. 9.º As acções serão nominativas ou ao portador, á escolha dos accionistas, nos termos da legislação portugueza.

Os titulos nominativos e os titulos ao portador serão extrahidos de um registo de talão, numerados e assignados por dois administradores ou por um administrador e um delegado do conselho de administração e sellados com o sello da companhia.

Art. 10.º A cessão das acções ao portador opera-se pela transmissão do titulo; e a das acções nominativas conforme a lei.

Todo o proprietario de titulos ao portador tem a faculdade de, em qualquer epoca, os converter em titulos nominativos e reciprocamente.

Art. 11.º As acções são indivisiveis em relação á companhia, a qual não reconhece senão um proprietario para cada acção.

Art. 12.º Nem a viuva, nem os herdeiros, nem os credores de qualquer accionista podem, sob pretexto algum, penhorar ou exigir sequestro de bens e valores da companhia, nem pedir a sua venda ou partilha judicial, nem ingerir-se nos negocios da administração.

Para exercerem os seus direitos devem conformar-se com os inventarios sociaes e decisões da assembleia geral, tomadas em conformidade com os presentes estatutos.

TITULO III

Obrigações

Art. 13.º O capital «Obrigações» é representado pelas obrigações seguintes, creadas em conformidade com a convenção feita entre a companhia e os seus credores, homologada em 15 de outubro de 1906, convenção que regula todas as questões relativas aos seus juros e amortização:

45.000 obrigações de 1.º grau, de juro fixo e do capital nominal de 500 francos cada uma, rendendo um juro annual de 15 francos, impostos a deduzir, pagavel semestralmente em 30 de junho e 31 de dezembro, e amortizaveis em setenta annidades.

83.502 obrigações de 2.º grau, de juro variavel, do capital nominal de 500 francos, rendendo um juro annual variavel segundo os resultados da exploração, mas limitado ao maximo de 15 francos, impostos a deduzir, pagavel annualmente no dia 30 de junho immediato ao exercicio a que o juro se referir, e amortizaveis em setenta annidades.

Estas duas categorias de obrigações são creadas com o juro a contar de 1 de janeiro de 1905.

§ 1.º Todas as obrigações do 1.º e 2.º grau, estas ultimas subordinadas ás primeiras, gozam de um privilegio sobre a concessão do caminho de ferro e sobre os seus productos, sem prejuizo dos direitos do Estado Portuguez; são «privilegios creditorios», no sentido do artigo 878.º do Codigo Civil Portuguez.

O privilegio d'estas obrigações do 1.º e 2.º grau será mantido nos mesmos termos, ainda no caso de fallencia ou liquidação, ou nos casos de resgate, fusão, transferencia de direitos ou em qualquer outro, exceptuando contudo o pagamento regular dos encargos e fornecimentos relativos á exploração das linhas actualmente concedidas á companhia.

§ 2.º Em qualquer exercicio em que, depois de satisfeitos os encargos dos juros e amortização das obrigações do 1.º grau, da amortização das obrigações do 2.º grau e da reserva de que trata o titulo IX, não haja productos suficientes para pagar a estas ultimas o juro maximo de 15 francos (impostos a deduzir), a companhia será todavia liberada definitivamente com respeito aos cou-

pons, pela repartição do excedente disponível (arredondando nos 0,05 mínimos) quando mesmo venha a haver excedente nos exercícios ulteriores, ficando entendido, para este effeito, que cada exercício é independente de todos os outros e que todo o direito a um juro complementar fica assim annullado.

§ 3.º A amortização das obrigações do 1.º e 2.º grau terá lugar depois do pagamento dos juros das obrigações do 1.º grau e em conformidade com as tabellas de amortização feitas para cada uma das duas séries de obrigações. Effectuar-se-ha:

— ao par, por meio de sorteio, logo que o seu curso na Bolsa de Paris seja de 500 francos ou superior;

— por meio de compras na Bolsa, logo que o seu curso na Bolsa de Paris seja inferior a 500 francos.

§ 4.º Em caso de insufficiência dos productos de um exercício para a amortização do numero de obrigações do 1.º e 2.º grau a amortizar e depois de esgotadas totalmente as reservas em dinheiro e titulos, não serão amortizadas, quer por compra quer por sorteio, senão o numero de obrigações que as disponibilidades permitam, começando a amortização pelas obrigações do 1.º grau.

As obrigações cuja amortização fôr adiada deverão ser amortizadas no ou nos exercícios seguintes, logo que haja provisão sufficiente para esse fim.

§ 5.º Os coupons e as obrigações amortizadas por sorteio serão pagos á vontade dos portadores, em Lisboa, Paris ou Londres, nas caixas designadas pelo conselho de administração; os pagamentos serão feitos em moeda com curso legal no paiz em que se effectuarem, deduzidos os respectivos impostos. Os pagamentos em Lisboa serão feitos ao cambio sobre Paris.

§ 6.º Não poderá ser feita qualquer nova emissão de obrigações nem contraído qualquer emprestimo em concorrência com os direitos dos obrigatarios sem consentimento prévio da assembleia geral dos obrigatarios, e só poderá ter logar nos termos da legislação vigente em Portugal.

Art. 14.º Os numeros das obrigações sorteadas para reembolso ou compradas na Bolsa para amortização serão publicados no *Diário do Governo* e, além d'isso, annunciados, pelo menos, em um jornal de Lisboa e noutro de Paris designados pelo conselho de administração.

§ 1.º A partir do dia designado para o pagamento, as obrigações sorteadas deixam de vencer juro, e o seu valor nominal ficará depositado nas caixas da companhia, até que o portador se apresente para ser pago em troca do seu titulo.

§ 2.º As obrigações amortizadas, quer por compra na Bolsa, quer ao par por sorteio, serão, desde a sua entrada nas caixas da companhia, annulladas, por meio de um carimbo especial, e deverão no prazo de um anno ser queimadas em presença de dois delegados do conselho de administração e de um delegado do conselho fiscal.

Art. 15.º As obrigações serão nominativas ou ao portador, á escolha do obrigatario. Serão extraídas de um registo de talão, numeradas e assignadas por dois administradores, ou por um administrador e um delegado do conselho de administração, e selladas com o sello da companhia.

O processo para a transmissão será o mesmo já indicado para as acções no artigo 10.º.

Art. 16.º As obrigações chamadas ao reembolso e os coupons das obrigações não apresentadas no prazo de cinco annos prescrevem em proveito da companhia.

TITULO IV

Conselho de administração

Art. 17.º A companhia será administrada por um conselho de administração de onze membros, sendo:

— seis eleitos pela assembleia geral dos accionistas, devendo cinco, pelo menos, ser subditos portuguezes residentes em Portugal;

— cinco eleitos pela assembleia geral dos obrigatarios, devendo um, pelo menos, ser portuguez, residente em Portugal.

Contudo, enquanto os productos não permitam distribuir ás obrigações de segundo grau, durante tres exercícios consecutivos, um juro de 7,50 francos (impostos a deduzir) serão eleitos:

— pela assembleia geral dos accionistas cinco administradores, devendo quatro, pelo menos, ser subditos portuguezes residentes em Portugal;

— pela assembleia geral dos obrigatarios seis administradores, devendo dois, pelo menos, ser subditos portuguezes residentes em Portugal.

Art. 18.º Funcionará em Paris, com o nome de *Comité de Paris*, uma delegação do conselho de administração da companhia formada pelos administradores residentes fóra de Portugal.

Art. 19.º Dentro de oito dias depois da sua eleição, deverá cada administrador justificar a propriedade:

De cem acções, se foi eleito pela assembleia geral dos accionistas;

De vinte e cinco obrigações do primeiro grau de juro fixo e de cinquenta obrigações do segundo grau de juro variavel, se foi eleito pela assembleia geral dos obrigatarios.

Os titulos dos administradores serão depositados nas caixas da

companhia em Lisboa; contudo, os dos administradores estrangeiros, domiciliados fóra de Portugal poderão ser depositados em Paris nas caixas que o conselho designar.

§ unico. Estes titulos serão inalienaveis durante o periodo da gerencia e só poderão ser levantados depois de approvadas as contas da mesma gerencia pela assembleia geral dos accionistas.

Art. 20.º Junto do conselho de administração funcionará um commissario régio, que terá voto consultivo e receberá da companhia retribuição igual á dos membros do mesmo conselho.

§ unico. O commissario régio poderá ter um adjunto, também de nomeação do Governo, que funcionará com voto consultivo junto do conselho fiscal, substituirá o commissario, nos seus impedimentos, junto do conselho de administração e será retribuido pela companhia como os membros do conselho fiscal.

Art. 21.º Uma somma de 5:000\$000 réis (ou seja ao par 27 777 francos) será lançada, em cada anno, em despesas geraes para remuneração do conselho de administração, do conselho fiscal, do commissario régio e do adjunto d'este.

Além d'isso, quando o excedente das receitas de qualquer natureza sobre as despesas de administração, de exploração e geraes (compreendidos os encargos de cambio sobre estas despesas) passar de 200:000\$000 réis (ou seja ao par 1 111 111 francos) serão tirados 5 por cento d'esse excedente a favor dos membros de conselho de administração.

Art. 22.º Os administradores são eleitos por tres annos, salvo o caso de revogação do mandato pela assembleia geral respectiva.

§ 1.º Findos que sejam os tres primeiros annos, cada um dos grupos de administradores, tanto o dos representantes dos accionistas como o dos representantes dos obrigatarios, será renovado annualmente por um terço. A sorte indicará a ordem por que os administradores eleitos para o primeiro triennio devem sair; estabelecida a rotação, a substituição terá logar por ordem de antiguidade, mas sempre de modo a conservar a maioria portugueza. Os administradores cujo mandato terminar podem ser reeleitos.

§ 2.º Quando o grupo de administradores representantes dos accionistas ou dos obrigatarios fôr de seis, serão substituidos annualmente dois administradores; quando o grupo fôr de cinco serão substituidos nos dois primeiros annos de cada triennio dois administradores e no terceiro anno um.

§ 3.º As firmas commerciaes podem fazer parte do conselho de administração e serão nelle representadas por um dos seus membros ou gerentes.

Art. 23.º No caso de vacatura entre os administradores representantes dos accionistas, os outros administradores da mesma origem preencherão a vacatura por eleição. Se a vacatura se der entre os administradores representantes dos obrigatarios, os outros administradores da mesma origem preencherão a vacatura igualmente por eleição. Os administradores assim nomeados terão os mesmos poderes e ficarão sujeitos ás mesmas obrigações dos outros membros do conselho.

Estas nomeações vigorarão até a primeira assembleia geral ordinaria respectiva, a qual proverá definitivamente, mas só em relação ao tempo que devia servir o substituido.

Art. 24.º O conselho de administração elegerá, cada anno, de entre os seus membros, um presidente e um vice-presidente.

Em caso de ausencia ou impedimento do presidente e do vice-presidente, o conselho designará aquelle dos seus membros que deve desempenhar as funções de presidente.

O presidente e o vice-presidente podem ser reeleitos indefinidamente.

O presidente será sempre escolhido entre os membros portuguezes do conselho, residentes em Portugal. O vice-presidente será sempre escolhido entre os administradores que compõem o *comité* de Paris, a que se refere o artigo 18.º.

(Continua).

TARIFAS DE TRANSPORTE

2.ª ampliação da n.º 7, g. v. do Sul e Sueste. — A que hoje distribuimos refere-se apenas ao estabelecimento de bilhetes de ida e volta entre Beja e Loulé.

Emigração e ensino

I

Já aqui o temos accentuado mais vezes: a nossa balança commercial salda-se pelo rendimento que advem da exportação do nosso melhor producto — o homem.

Se não fôram os emigrantes que deixam o nosso paiz, onde as suas energias não podem affirmar-se e traduzir-se em trabalho, como sementes improprias ao meio, ao

solo, ao clima, que não germinam, ou que ao germinar logo se atrophiam e morrem; se não fôram os nossos compatriotas que mourejam nos estados do Brazil, nos da America do Norte e nas republicas sul-americanas, estavam inteiramente arruinados, ou tinhamos de ter juizo á força.

E' a pequena parcella do que ganham noutras paragens os nossos irmãos mais vigorosos, mais empreendedores e mais laboriosos que tem feito a riqueza e prosperidade do paiz e que tem evitado a ruina do Estado.

O nosso melhor rendimento não provém da capitalização em fundos estrangeiros como acontece na França, que faz dos povos extranhos tributarios da sua economia. Não resulta tambem dos vinhos, ou das cortiças, ou das conservas, ou dos minerios, mas principalmente da exportação dos sobrios camponezes, minhotos e beirões; dos aventureiros ilhéus; dos irrequitos algarvios.

Houve tempo em que era corrente clamar contra a emigração. Oppunham-se peias e obstaculos á livre saída dos emigrantes. Até se attribuia ás leis sobre o recrutamento militar a origem do mal.

A agricultura, tão affeita a berrar sempre, queixava-se da falta de braços e apontava para o Alemtejo em charneca, para os grandes latifundios. Não melhorava a alfaia, não tratava de irrigação, mas queria braços para as enchadas.

Creou-se policia especial d'emigração, etc.

Como porém as leis naturaes não pôdem derogar-se, e não ha decretos que alterem a lei da gravidade ou a da offerita e procura, não poudo conseguir-se fixar com grilhões á terra portugueza todos os seus filhos que nelle corriam o simples perigo de morrer á fome.

A emigração continuou e continua felizmente. Quem dera que ella chegasse para povoar as nossas provincias ultramarinas e constituir noutros paizes as florescentes e poderosas colonias que tanto contribuem para impulsionar o commercio e a industria da Allemanha, Inglaterra e Italia!

Continua a emigração, continua a exportação de homens infelizmente em barcos com bandeira estrangeira.

Estando porém habilitados para tirar o devido partido do capital que exportamos?

Esta mercadoria humana, na concorrência commercial que lhe fazem outras nações exportadoras, como são a Allemanha, a Espanha, a Italia e a Inglaterra, vae em condições de triunfar? Estará acondicionada devidamente? Terá as qualidades que lhe requer o mercado? os requisitos mais proprios para se lhe augmentar o valor? Não.

A mercadoria homem que exportamos vale pelo numero, perde pela qualidade, por não estar devidamente preparada. E' mercadoria grosseira, que servirá para os trabalhos mais ordinarios e menos bem remunerados, mas impropria para trabalhos mais melindrosos.

Na sua grande maioria, os emigrantes portuguezes não sabem lêr e vão entrar em concorrência com os emigrantes que levam para a lucta da vida um forte capital de conhecimentos teoricos e praticos, uma solida instrução commercial e industrial.

D'ahi, uma causa de inferioridade, que começa a notar-se nas nossas colonias na America.

Continuando assim as cousas, deslocar-se-ha para outra nação o centro de impulsão e de influencia commercial, perdendo Portugal as vantagens que lhe vinham da tradição, do numero, da raça, da lingua e até dos vinculos do affecto.

E não lhe valerá então o ser um grande exportador da mercadoria humana, pois que nem assim conseguirá saldar o seu deficit economico.

O que deverá fazer-se para obtemperar ao mal? Instruir.

Na escola primaria ha remedio para muita enfermidade. A obra patriótica da *vaccinação* de lêr e escrever é mais necessaria do que a da vacinação anti-variola.

Não basta porém a escola primaria. São necessarias as escolas technicas profissionais.

Não nos temos occupado das escolas commerciaes como seria mister, para nos mantermos.

Vão longe os tempos em que d'um marçano sem gra-

vata, com pratica de balcão e das quatro especies, se fazia um armador, um banqueiro. Hoje é indispensavel possuir conhecimentos extensos e perfectos, sobre a maioria das sciencias humanas.

Goethe dizia: «Não sei que haja espirito mais largo nem mais cultivado do que o do grande commerciante».

Todas as nações desenvolvem dia a dia o ensino commercial nas suas escolas de diversos graus.

A Allemanha vae na frente com as suas *Handelschulen*, verdadeiras faculdades, de Leipzig, Aix-la-Chapelle, Colonia, Francfort e com as suas multiplas escolas d'outros graus, 13 escolas superiores de commercio, 10 escolas especiaes, 5 escolas commerciaes, 21 secções commerciaes das *realschulen*, vae na frente.

A França tem 15 escolas superiores de commercio, 40 escolas praticas de commercio, 41 secções commerciaes das escolas primarias superiores.

A Austria tem em Trieste uma escola superior e varias escolas com 3 graus de ensino.

A Belgica, além da celebre escola superior de commercio de Antuerpia, fundada em 1852, tem a escola commercial e consular da Universidade de Louvain, a escola de Liège e varias escolas elementares publicas e particulares.

Na America do Norte ha 12 faculdades commerciaes adjuntas ás universidades.

O Japão e a Suissa fazem doutores em sciencias commerciaes e ministram conhecimentos commerciaes em numerosas escolas.

Portugal, mantendo-se rigido na sua tradição pombalina, d'onde difficilmente evoluciona, agarra avido os graus doutoraes, guardando-os na Universidade, onde não ha uma faculdade de letras nem uma faculdade de commercio, cerrando as suas portas até os professores d'outras escolas de igual indole.

Tem apenas nos institutos industriaes e commerciaes do Porto e Lisboa alguns estudos de natureza mais desenvolvida chamados cursos superiores de commercio, os cursos commerciaes dos mesmos institutos e as escolas commerciaes elementares de Lisboa e Porto.

Malsstier, que se occupa do ensino commercial da França, notou que as escolas publicas eram frequentadas por 10.000 alumnos em 1906.

Na Allemanha, Lexis conta 378 escolas elementares com 37.261 alumnos com cursos nocturnos ou dominicaes para pequenos empregados, além de 8.324 alumnos que frequentam as 54 escolas commerciaes acima referidas.

O simples exame d'estes numeros denuncia bem a nossa inferioridade, pois que, além d'estas quatro escolas officiaes, só temos o curso commercial da Escola Academica, excellente, antigo e bem dirigido estabelecimento de instrução, e a nova escola do Atheneu Commercial, prestante aggremação particular com protecções valiosas.

Como poderemos concorrer com outras nações?

Como poderá conseguir-se que a nossa melhor mercadoria — o emigrante, seja bem cotado no estrangeiro?

O. S.

Henrique Daenhardt

Mais um verdadeiro amigo da nossa *Gazeta*, e especialmente do seu director, tem que figurar neste registo cujas paginas vão sendo escritas com a alma enlutada pela dôr.

Henrique Daenhardt tem logar aqui porque era o digno vice-presidente do conselho de administração e da comissão executiva da Companhia Real, mas, mais do que isso merece que d'elle nos occupemos porque foi sempre um probo e um bom.

Neste momento, em que immergeimos a penna no mais fundo do nosso coração, d'elle vem, de envolta com a dôr pungente pela perda de um amigo, o desejo, que um sentimento de justiça torna imperioso, de prestar á memoria d'esse caracter correcto e justo, mais do que

a homenagem devida ao funcionario ferroviario, o testemunho de consideração ao homem de bem.

No exercicio d'aquelle cargo, como no das funcções de consul, e depois de consul geral, do seu paiz, o illustre morto foi sempre o prototypo da justiça, da correcção, da bondade, a um tempo austera e doce, como a sua figura que se aprumava numa corpulencia peculiar dos homens do seu paiz; figura que vergava com a flexibilidade do vime se isso era necessario para ceder aos impulsos do seu coração, mas que não perderia uma linha da sua elevação quando o seu espirito tinha que combater uma injustiça.

Contou um jornal que Daenhardt, pelo seu espirito de rectidão, acabou com prerogativas que se tornavam notadas na administração da companhia, como por exemplo a viagem gratuita das familias dos administradores, fundando-se rigorosamente nos regulamentos que o uso tinha posto de parte.

Quantas provas mais de absolutos sentimentos de justiça poderíamos juntar aqui, se quizessemos tornar volumosa a noticia da sua morte.

Um facto ha, porém, cuja recordação á maneira de corôa de perpetuas e de saudades, não podemos deixar de depôr sobre a sua campa.

Declarou-se, ha dez annos, um conflicto entre um empregado superior e considerado da companhia e o director geral, e este, usando e abusando da sua autoridade, imputando como faltas ao empregado a consequencia da execução de ordens claramente dadas por elle, director, impunha a demissão d'esse subordinado.

O accusado soube defender-se mostrando, com todos os documentos necessarios, que a justiça estava do seu lado.

Henrique Daenhardt, que então nem conhecia esse empregado; elle que na qualidade do alto cargo que exercia na companhia poderia pôr-se ao lado do director, tendo apreciado por si proprio, que uma injustiça estava imminente, oppoz-se tenazmente a que tal se praticasse. E a questão chegou a ter tal importancia que o director, fazendo questão politica da satisfação do seu capricho, declarava que ou o empregado sairia ou elle proprio.

— Pois saia o sr. ou saírei eu, respondeu-lhe Daenhardt, mas o empregado é que não sae porque eu não sanciono injustiças.

E não saiu.

Quando aqui esteve, o imperador Guilherme significou ao seu consul geral a sua maior estima pelo bem que elle desempenhava o seu cargo—e sabe-se que o activo monarcha allemão é tão parco em expansões quanto minucioso conhecedor do serviço dos seus funcionarios.

Paz áquella alma sã e pura.

A proposito do Cincoentenário

Synopse dos directores do Caminho de ferro do Leste e Norte

IV

(Continuação)

Depois da sua regular visita nas officinas aos diversos trabalhos em andamento, em que muitas vezes empunhando ferramentas ou dirigindo o funcionamento do machinismo dava lição pratica aos seus operarios, vinha para sua casa no palacio denominado palacio Coimbra, em Santa Apollonia, adquirido pela Empresa Salamanca para habitação e escritorios do engenheiro-chefe do serviço de material e tracção e ahi recebia a jantar ou em partidas de *soirée*, familias das mais elegantes de Lisboa em que muitas vezes tomava parte o proprio ministro de França, que assim prestava homenagem ao merito e qualidades do seu illustre compatriota.

Foi Alfred Ghebard o primeiro que em Portugal intro-

duziu o funcionamento do grande auxiliar na industria metallurgica o «martello pilão».

Para fazer conhecidos os effeitos d'esta tão util machina gigantesca, depois de por elle assente, e seus accessorios convidou Alfred Ghebard o director da Empresa e os chefes de serviço em Lisboa, para com suas familias, assistirem á inauguração dos trabalhos a que a nova machina era destinada.

Em presença de seus convidados e de todo o pessoal operario mostrou o experiente engenheiro como a possante massa do martello de que elle dirigia a manivella motriz tão de leve partia a casca de uma noz sem offender o interior, como esmagava uma forte massa de ferro e dava a fôrma necessaria a uma barra depois de aquecida no respectivo forno.

Como acima dissémos Alfred Ghebard trouxe para Lisboa um numeroso pessoal experiente nos diversos misteres da sua superintendencia.

Machinistas, caldeireiros, forjadores, fundidores, etc.

Encontrando em Lisboa, além de Carlos Ethur a quem já nos referimos, o habil chefe de machinistas Davisson e o seu compatriota Jobling, que bem asseguravam o bom funcionamento do serviço de tracção apenas adoptou nesse serviço a regulamentação necessaria, fazendo com que á pratica de conducção de locomotivas se aliase a de reparação de avarias e accidentes que sobrevindo em marcha pôdem ser reparadas sem interrupção de serviço e sem prejuizo para a machina. Para obter este fim os machinistas trabalhavam nas officinas e ahi tomavam conhecimento do funcionamento de cada peça e meios da sua conservação e reparação.

Além de outros que seria longo enumerar devemos prestar saudosa recordação a dois benemeritos no serviço ferroviario ha pouco fallecidos e que entrando no serviço em tenra idade e sem o menor conhecimento profissional mereceram, por sua zelosa dedicação e actividade no trabalho, a estima e consideração de seus chefes que a seu auxilio recorriam em occasiões de dificuldade. Esses dois exemplares funcionarios que envelhecidos no serviço chegaram a ser chefes de deposito de locomotivas até que a doença os impediu de trabalhar, chamavam-se Victorino Vaz Campos e Antonio Joaquim Affonso.

A ambos a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes que não regateia reconhecimento aos agentes do seu serviço que se tornam dignos de auxilio, quando por velhice ou doença teem que desistir do trabalho, falleceram tendo sido reformados e os seus nomes são recordados com respeitosa consideração por todos que com elles conviveram e apreciaram a sua valia.

Para funcionamento das officinas trouxe Alfred Ghebard como já dissemos, como mestre geral, Henry Brasseur.

Este habil e competenti-simo funcionario é decerto o mestre de todos os operarios do serviço mechanico ferroviario que habilitou pessoal não só para as exigencias das linhas E. e N. como de todo o paiz.

Alfred Ghebard com o seu bom senso e correspondendo aos desejos do Director da Empresa Salamanca que sempre manifestou em aproveitar as aptidões de agentes portuguezes habilitando-os a de futuro prescindirem do concurso alheio como acima mencionámos, aproveitou e desenvolveu a natural propensão e animou os louvaveis esforços dos dois machinistas portuguezes que até a morte foram de reconhecida utilidade ao serviço das linhas E. e N.

Henry Brasseur secundando as instrucções do seu chefe immediato, o engenheiro Ghebard, aproveitou, excitou e aperfeiçoou as aptidões e dedicação dos operarios portuguezes que encontrou no serviço das officinas.

Henry Brasseur dotado de um trato affavel tratou de conquistar a sympathia dos seus subordinados de quem na maneira amigavel como os instrua, obtinha os melhores resultados no desempenho difficil do seu cargo.

Ainda existem, invalidados pela idade e trabalho assiduo, testemunhas dos valiosos esforços do seu mestre geral e que tendo entrado no serviço ferroviario no vigor da mocidade, nelle se envelheceram tornando-se notaveis na execução de suas profissões e d'estes citaremos o contra-mestre dos caldeireiros José Miguel da

Costa—(o Mestre Miguel), Antonio Pinto Ramos—(o Mestre Pinto) contra-mestre e montador e José Francisco Borges contra-mestre de carpinteria, actualmente reformados e cujos nomes são citados com verdadeira consideração pelos actuaes operarios que justamente prestam veneração a seus veteranos.

Regularizado e bem estabelecido o importante serviço de material e tracção devido aos esforços e competencia de Alfred Ghebard secundado pelo seu subordinado Henry Brasseur ficou assim completo o serviço que mais tarde devia formar o serviço geral d'exploração e que ainda hoje conserva a tradicional dedicação e competencia de sua origem.

Prestada a devida homenagem aos primitivos iniciadores dos serviços de material e tracção ferroviarios em Portugal, seguiremos a narração de factos que cada vez mais robusteceram o que actualmente constitue uma das mais robustas fontes da riqueza nacional.

(Continúa).

NOTAS DE VIAGEM

X

De Clermont ao Puy de Dôme. — Ida por Fontanas, volta por La Baraque.—Thiers.

Para partir, como dissémos, de Clermont ás 9 horas da manhã, no carro alpino, deve-se ter tido a prevenção de tomar, de preferencia, logar nas bancadas exteriores. Se o dia está de sol, o calor apoquento um pouco, no principio da viagem, mas não só, logo depois, quando vamos attingindo maior elevação, o fresco vem substitui-lo, como, por mais incommodo que fosse o trajecto, a maravilhosa vista que se disfructa bem nos compensa.

O vehiculo leva-nos pelo caminho mais curto, o de Royat-Fontanas, para, ao regresso, nos trazer pelo mais longo, o de La Baraque, por onde, talvez ainda este anno, irá o caminho de ferro a vapor que estava em construcção adeantada.

Logo passado o viaducto do caminho de ferro que atravessa a elegante cidade banhista, o carro empreende uma subida difficil, elevando-se lentamente sobre o ridente valle, acima dos telhados dos grandiosos hotéis á porta dos quaes passámos, para, ainda depois nos acharmos superiormente e vendo a nossos pés as pequenas villas que ainda ha pouco pareciam debruçar-se sobre nós.

A 4 kilometros estamos na planicie dos Dômes; a vista é esplendida, especialmente sobre o valle da Tiretaine e sobre o da Limagne.

Em breve, e depois de um descanso indispensavel ás alimarias, a uma volta do caminho, o horizonte muda como em effeito theatral. O puy de Dôme surge do solo como uma nuvem de fumo que d'elle se elevasse, nuvem azul escuro que, á medida que d'ella nos approximamos se vae desenhando em montanha, nas suas côres naturais, a verde cabelleira que a cobre d'um lado, as faces calcareas do outro.

Aquella cupula de 500 metros, especie de colossal pão d'assucar inteiramente isolado, constitue uma attracção da nossa vista durante o resto do caminho.

O puy de Dôme não é, afinal, a mais alta elevação do Auvergne, mas a sua posição é tão singular, tão livre de outras alturas que o acompanhem, tanto em destaque no azul do firmamento, que se vê de toda a parte.

Mas é indispensavel ir vê-lo de perto para elle se nos mostrar em todo o seu magestoso encanto; ha que ir até o alto para se admirar a enorme quantidade d'outros puy's, mais baixos que lhe fazem cortejo.

Como já aqui dissémos, a palavra puy (do latim podium) significa cratera, e são com effeito, crateras de antigos vulcões, extinctos antes da epoca historica, mas de que ainda se conservam os vestigios que aos geologos servem de preciosos estudos e mesmo os extranhos a esta sciencia facilmente reconhecem, os montes que estamos vendo.

Neste encantamento de contemplação do magestoso cone vamos andando até o chamado collo do Ceyssat,

onde descemos do carro á porta do modesto Hotel du Pic.

Ao lado do edificio, sob o espesso arvoredado, estão armadas compridas mesas onde é servido o almoço, por umas moçoilas alegres e expeditas. Almoço sem pretensões mas bem feito e farto, bello vinho e excellente agua, tudo por 540 réis — baratissimo. E' para este almoço que tomámos bilhete no escriptorio do syndicato de Inicialiva em Clermont, e portanto, só temos que entregar esse bilhete e a gorgeta ás criadas.

Os que querem subir a pé atacam logo o caminho que nada tem que errar porque se destaca bem deante de nós; os mais commodistas alugam um dos pequeninos carros, para 2 ou 4 pessoas, a 5 francos por cabeça, e lá vão sendo como que içados pelo cavallo, tal é a força da rampa que nos faz tremer... ao pensar na descida.

Chegado o excursionista lá ao alto, ou quasi no cume, o carro pára, e temos que subir alguns metros a pé.

Facil porém e rapido é a subida até a porta do observatorio que está construido justamente no cume do monte, e onde é livre o ingresso até a varanda superior.

Nunca a phrase «a vista perde-se» teve melhor applicação do que ao panorama que d'ahi se disfructa.

Não conhecemos no mundo outro ponto em que possamos abraçar, em toda a volta completa, um panorama tão extenso. E' positivamente como se estivessemos em balão, a 1.465 metros de altura.

Junto de nós distinguimos claramente as boccas da maior parte dos antigos vulcões, uns 60, alguns com o seu manto de lava prehistorica, de que os rapazes do sitio fabricam pequenos pesa-papeis que nos veem offerecer, por um franco.

Uma hora se passa rapida enlevado o espirito deante d'aquella immensidade de valles, d'aquellas longiquas e interminaveis cadeias de montanhas, de que algumas centenas de kilometros de distancia nos separam, chegando-se, quando o tempo está claro, a avistar o Monte Branco.

O regresso por La Baraque, é interessantissimo, sempre disfructando-se do alto do carro variados pontos de vista, até que nos apparece Clermont e a sua irmã Montferrant entre tufos de verdura.

Vimos tudo que ha de melhor aqui; podemos partir, despedindo-nos das montanhas para nos enveredarmos por extensas planicies verdejantes que, por leste nos levam até Vichy.

Mas, no caminho, convém afastar um pouco para a direita, 4 kilometros apenas, em Pont-de-Dore, e ir consagrar uma parte d'um dia a Thiers, uma cidade curiosa pelas suas industrias e pela sua posição d'um pittoresco admiravel.

A cidade é toda escalonada sobre a montanha, em tal proeminencia que abaixo de algumas ruas caem cascatas que veem confundir-se com as aguas da Durolle, ribeira que dá força motora a diversas turbinas installadas nas duas margens.

Com tanta quantidade de hulha branca não admira que Thiers fosse sempre uma cidade industrial por excellencia.

Foi assim que tendo-se ali fundado, em tempo, a industria do papel, fabricado á mão, em breve a applicação da mechanica transformou por completo essa fabricação que é hoje tão importante que é lá que se faz todo o papel para o sello.

Mas a industria especial da terra é hoje a cutelaria, que occupa a maior parte dos operarios e cujos productos constituem os 80 por cento de toda a producção franceza. E' a nossa Guimarães, com a differença de estar ali mais adeantada a industria, fabricando o artigo de luxo.

Não ha em Thiers nem carros electricos nem trens de praça; mas os de cocheira não são caros, podendo-se fazer excursões de meio dia por 6 a 10 francos (15080 a 15800 réis) para 3 pessoas, e de um dia inteiro por 15 a 25 francos.

A's terças feiras ha um comboio de recreio, para visita á cidade, que chega á 1 hora da tarde e parte ás 4 horas e 45 minutos da tarde. Os trens que, nesses dias, fazem serviço desde a chegada até a partida do comboio,

com uma a quatro pessoas, não podem exigir mais que 13800 réis.

Cá, em Portugal, todos sabem quanto os cocheiros exigem por quatro horas de trem em qualquer cidade. A tarifa em Lisboa seria 23200 réis, mas ninguém consegue tal serviço por menos do duplo. E isso é quando o cocheiro quer.

E' que no nosso paiz — por enquanto — este serviço é o mais indisciplinado de quantos conhecemos.

PARTE FINANCEIRA

Boletim Commercial e Financeiro

Parece estar quasi conjurada a grande crise monetaria que asoberbou de uma forma grave os principaes mercados da Europa durante os ultimos mezes do anno de 1906.

A situação geral dos mercados que já apresentava as melhores tendencias durante a primeira quinzena d'este mez, fixou-se de modo bastante favoravel durante a segunda quinzena. A affluencia de novas disponibilidades, em resultado das cobranças dos coupons de janeiro, a diminuição dos receios acerca de pedidos de ouro do estrangeiro e o balancete favoravel do Banco de Inglaterra decidiram este a baixar a 5 por cento a taxa do seu desconto, que desde 19 d'outubro de 1906 era de 6 por cento.

Durante a semana que precedeu o seu ultimo balancete o Banco teve de registar ainda uma exportação de ouro, liquida, de 1 051 000 libras. Mas, em compensação, as entradas dentro do proprio paiz ascenderam a 1.560.000 libras em especie e a 666.000 libras em notas. A reserva augmentou pois 1.175.000 libras, elevando-se assim a 22.593.449 libras, representando 45 1/4 por cento dos encargos. Em relação a igual epoca do anno passado augmentou 1.582.000 libras.

Deve dizer-se no emtanto que o abaixamento da taxa de desconto do Banco de Inglaterra foi em parte neutralizado nos seus effeitos pela elevação, de 3 1/2 para 4 por cento, da taxa de emprestimos do Banco de França, por uma certa drenagem de disponibilidades que se operou no mercado de Londres e pela perspectiva de novas requisições do estrangeiro. Aconteceu mesmo que a taxa do desconto livre em vez de baixar, como aliás era logico, teve uma pequena subida. Apresenta porém tendencias para baixar de novo em virtude da redução, de 7 para 6 por cento, da taxa de desconto do Banco do imperio allemão.

— Succedem-se no mercado de Londres os prospectos de novas emissões. Entre as mais importantes figura a do emprestimo siamez, de 3 milhões de libras, da taxa de 4 1/2 por cento, offerecido a 98 % nas praças de Londres, Paris, Berlim e Hamburgo. O capital é amortizavel ao par em 40 annos, por meio de sorteios, a partir de 1913, tendo o governo de Sião a faculdade de o reembolsar em qualquer epoca, a partir de 1 de março de 1917, mediante aviso com a antecipação de 3 mezes.

O emprestimo é isento de qualquer imposto por parte do governo siamez, e o seu producto é destinado á construcção de caminhos de ferro.

— A situação do mercado de Paris tambem apresenta melhor aspecto, principalmente depois que o Banco do imperio allemão baixou a sua taxa de desconto.

Continua sendo o objecto das preocupações geraes a baixa gradual e persistente da renda franceza de 3 %.

As cotações que, ha um anno apenas, estavam perto do par, a 99,25, baixaram successivamente a 98, 97, 96 para fecharem no fim do anno a 95,20. Foi uma baixa de 4 pontos, o que corresponde a uma perda de 4 francos de capital por 3 de rendimento, ou seja uma perda superior ao rendimento recebido.

As causas da baixa são conhecidas. Desde que nas ultimas eleições deram assento na camara a uma maioria firmemente resolta a votar o imposto global sobre o rendimento, os capitalistas começaram a vender os valores francezes que tinham em carteira. Produziu-se immediatamente a desvalorização, como é facil de calcular, vindo aggravar a situação o boato de que o governo estava na intenção de incluir a renda franceza, em nome do direito commum, no numero dos valores que deviam pagar o imposto.

Foi em vão que as differentes Caixas do Estado empregaram na compra de titulos de renda franceza os fundos que lhes entregavam os depositantes (179 107.000 francos).

Apezar de todos os esforços empregados, a offerta dos titulos continuava a ser superior ás requisições de compra.

Bastou, já este anno, que o ministro da fazenda, annunciasse a sua proxima entrega ao parlamento do projecto de lei de imposto sobre o rendimento para que o movimento de reacção mais se accentuasse, descendo desde logo a cotação para 94,65.

Compreende-se facilmente porque este assunto de tão alta importancia está preocupando as atenções geraes.

A depreciação da renda franceza reflecte-se em todos os valores que gravitam em torno d'ella — e em que se acham interessadas as pequenas e médias economias — taes como: as obrigações da cidade de Paris e do Crédit Foncier, as acções e obrigações de caminhos de ferro, ou sejam 25 milhares de milhões de valores a que ha a juntar os 29 milhares de milhões da renda de 3 %.

A comparação das cotações actuaes com as de 1906 accusa uma baixa bastante sensivel. Esta baixa interessa sem duvida muitos milhares de capitalistas, entre os quaes muitos certamente, votando por programmas de reformas fiscaes, contribuíram para que se decretasse a diminuição da sua fortuna.

Pelo relatorio do orçamento geral do exercicio de 1907 vé-se que em 31 de dezembro de 1905 o numero de portadores da divida franceza elevava-se a 2.075.000, dos quaes 667.000 para 1.160.000 inscripções nominativas.

A estes dois milhões de portadores da renda ha a acrescentar todos os que — e são em grande numero — possuem uma ou mais obrigações do Crédit Foncier, da cidade de Paris, ou dos caminhos de ferro francezes. De sorte que se pôde dizer que mais de metade dos contribuintes, 5.000 000 pelo menos, possuem valores mobiliarios e é directamente atingida pela baixa da renda e dos valores que gravitam em torno d'ella.

Foi em 1892, a 7 de setembro, que a renda franceza de 3 % attingiu e excedeu o par, cotando-se a 100,70. No anno de 1897 alcançou as cotações mais elevadas — 105,25 — em 10 de agosto, sendo a cotação mais baixa d'esse anno 101,60, em 15 de dezembro.

Relatorios de 1906

Banco Lisboa & Açores. O movimento das principaes contas foi o seguinte:

7.200 letras descontadas, 8.046 contos; 5.387 letras sobre as provincias, 2.239 contos; 4.667 letras a receber, 2.180 contos; operações cambiaes, (9.927 letras), 112.616 contos; depositantes, 98.629 contos; Caixa (entrada), 164.353 contos.

A conta de *Ganhos e Perdas* apresenta um saldo de 369.775\$183
Menos contribuições e gastos geraes.. 81.223\$360
288.551\$823

A Direcção propõe que este saldo tenha a seguinte applicação: Dividendo, 6 %, 223 contos; fundo de reserva, 5 %, 12 contos; percentagem á Direcção, 5 %, 12 contos; saldo para 1907, 41 contos.

O fundo de reserva fica elevado a 594.556\$517 réis.

Banco Commercial de Lisboa.—O movimento das principaes contas foi o seguinte:

Caixa, 819 contos; fundos fluctuantes, 449 contos; cambiaes, 123 contos; carteira commercial, 3.080 contos; emprestimos cautionados, 890 contos; devedores geraes, 886 contos; credores geraes, 395 contos; depositos, 3.611 contos.

Os lucros liquidos foram de 177 contos de réis, tendo a direcção proposto a seguinte applicação, já approvada ao presente pela assembleia geral: 6 % para dividendo, 120 contos; fundo de reserva 9:376\$116 réis; honorarios á direcção, 10 contos; saldo para 1907, 37:977\$956 réis.

O nosso mercado bolsista continuou bastante apathico durante a quinzena.

Devido ao limitado numero de transacções, os preços dos diversos valores mantiveram-se approximadamente ao mesmo nivel da quinzena anterior.

No mercado de operações a praso houve movimento nos seguintes valores: acções da Companhia dos Tabacos, que registaram as cotações de 105\$000 e 104\$000 réis; da Companhia do Gaz — coupon — 73\$900; da Companhia do Assucar de Moçambique, 37\$000 réis; obrigações da Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta, 38\$950, 38\$900 e 38\$850 réis.

O mercado cambial tambem esteve frouxo, sendo as ultimas cotações das diversas divisas, as que constam da tabella abaixo. O cambio do Rio sobre Londres ficou hoje a 15 1/2.

Ultimos preços da libra: compra, 4\$550; venda 4\$580 réis.

	EM 15 DE JANEIRO		EM 31 DE JANEIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	52 7/16	52 5/16	52 5/8	52 1/2
" 90 d/v	53 1/8	—	53 1/4	—
Paris cheque	544	546	542	544
Berlim "	223	224	222 1/2	223 1/2
Amsterdam cheque	377	379	375 1/2	377 1/2
Madrid cheque	840	845	830	840

A. C.

Cotações nas Bolsas portuguesas e estrangeiras

BOLSAS	JANEIRO														
	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	31	
Lisboa : Inscriptões de assent.	42,70	42,65	42,70	42,70	42,70	-	42,70	42,65	42,65	42,70	42,70	42,70	42,80	42,70	
» coupon ..	42,45	42,45	42,35	42,45	42,40	-	42,40	42,40	42,45	42,40	42,40	42,40	42,40	42,40	
Obrig. 4 0/0 1888.....	-	20,6 0	-	-	20,700	-	-	-	20,750	-	20,800	20,800	20,800	-	
» 4 0/0 1890 assent	-	53 500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
» 4 0/0 1890 coupon ...	-	53 500	-	-	-	-	-	53,600	-	-	53,500	-	-	-	
» 4 1/2 0/0 assent	61 600	61,600	-	62,000	62,000	-	61,800	-	61,300	-	-	61,200	61,400	-	
» 4 1/2 0/0 coupon int ..	61,300	61 200	61,200	61,300	-	-	61 400	61,400	61 200	61 200	61,300	-	-	61,200	
» externo 1.ª série.....	64,300	64,300	64,200	64 100	64,000	-	64 200	64,200	64,300	64,200	64,200	64 200	-	61,200	
» 3 0/0 1905.....	9 300	9,250	9 300	-	9,300	-	9 300	-	-	9,350	-	9 350	9,300	9 300	
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Accções B. de Portugal.....	180,100	-	-	180,600	180,400	-	180 400	180 400	-	-	180,300	-	180,500	-	
» » Commercial	140 500	140,500	-	-	140,500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
» » Nac. Ultramarino	96,000	96 000	-	96,000	96,000	-	96,000	96 000	96,000	96,000	96,000	96,000	-	-	
» » Lisboa & Açores	-	115 500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
» Tabacos coupon	-	104 800	105,300	105,100	-	-	105,000	-	105,000	105,000	104,900	-	-	104,800	
» Comp. Phosphoros..	68,500	68 500	68,500	68,700	68,500	-	-	-	-	68,400	68 400	-	-	68 600	
» » Real	82,100	82,100	-	82,000	82 100	-	-	-	-	81,900	82 000	-	-	82 000	
» » Nacional	-	-	-	12 600	-	-	12 550	-	-	-	12,550	12,500	12,500	12 500	
Obrig. prediaes 6 0/0	91,100	91,150	91,000	91,500	-	-	91 650	91,500	91,500	91,650	-	-	-	-	
» » 5 0/0	86,200	86,150	86,000	86,300	-	-	86,150	86 350	86 100	86 250	86,100	86,250	86 250	86,100	
» C.ª Beira Alta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38 750	-	-	-	-	
» » Real 3 0/0 1.º grau	-	-	-	-	-	-	-	67,000	-	-	-	-	-	-	
» » » 3 0/0 2.º »	-	59,000	-	58,900	58,900	-	59,000	58 850	-	-	58 700	58,500	58,700	58 700	
» » Nacional 1.ª série.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
» » Atravez d'Africa..	86,000	-	86,100	86,100	86,200	-	86,000	86,000	86,000	85,900	85,900	85,900	85 900	-	
Paris : 3 0/0 portuguez 1.ª série	-	70,05	70,05	-	-	69,90	70,40	70,40	70,25	70,10	-	70,05	70,05	-	
Accções Comp. Real	-	-	454	448	-	-	454	454	-	-	-	-	-	-	
» Madrid-Caceres.....	68	68	67,25	70	66,50	66	66	67	66	65	65	65	64,50	-	
» Madrid-Zaragoza....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
» Andaluzes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Obrig. Comp. Real 1.º grau	372	372	372	372	373	373	372	373	375	372	372	372	-	-	
» » 2.º »	324	325	324	324	325	325	324	-	324	324	325	324	-	-	
» » Beira Alta ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
» Madrid-Caceres.....	200	199	199,75	199,50	199	-	199	198	197 25	196	195	198	195	-	
Londres : 3 0/0 portuguez.....	70,12	70,12	70	70	70,12	70,12	70,12	70,37	70,25	70,25	70,35	70,25	70,25	-	
Amsterdã : Obr. Atrav. Africa	-	93,75	94,37	-	93,87	94	94,25	-	93,56	-	94,25	-	-	-	

Recetas dos caminhos de ferro portugueses e espanhoes

Linhas	Período de exploração	1906-1907		1905-1906		Totales desde 1 de janeiro		Diferença a favor de		
		Kil.	Totales	Kilom. Kil.	Totales	Kilom.	1906-1907	1905-1906	1906-1907	1905-1906
COMPANHIA REAL	2431 Dez 1073	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis
	1 7 Jan. "	110.599.000	103.074.1073	109.889.892	102.413	5.742.957.000	5.541.370.892	201.586.108	-	-
	8 14 " "	95.133.000	88.660	100.255.000	93.434	95.133.000	100.255.00	-	5.122.000	-
	2431 Dez 70	102.647.000	95.663	100.255.000	93.434	197.780.000	200.510.000	-	2.730.000	-
	1 7 Jan. "	3.102.000	44.314	1.912.080	27.315	102.534.000	97.386.080	5.147.920	-	-
	8 14 " "	2.181.000	31.157	2.129.000	30.414	2.181.000	2.129.000	52.000	-	-
	2431 Dez 29	2.146.000	30.657	2.129.000	30.414	4.327.000	4.258.000	69.000	-	-
	1 7 Jan. "	574.000	19.758	-	-	1.114.000	-	-	-	-
	8 14 " "	424.000	14.620	-	-	424.000	-	-	-	-
	1 10 " 597	429.000	14.793	-	-	853.000	-	-	-	-
	11 20 " "	38.536.550	64.550	30.830.045	55.449	38.536.550	30.830.045	7.706.505	-	-
	11 20 " "	38.540.015	64.556	30.830.045	55.449	77.076.565	61.660.090	15.416.475	-	-
	1 10 " 372	36.837.000	99.024	36.030.536	105.045	36.837.000	36.030.536	806.464	-	-
	11 20 " "	37.614.000	101.112	36.030.536	105.045	74.451.000	72.061.072	2.389.928	-	-
	17 23 Dez 253	9.590.045	37.905	9.154.445	36.183	452.160.700	435.676.151	16.484.549	-	-
Beira Alta.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional — Vizeu, Mirandella e Bragança.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Guimarães	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto á P. e Famalicão	1 30 Nov 64	10.367.240	161.988	10.415.828	106.747	144.038.205	137.246.939	6.791.266	-	-
Norte de Espanha. ..	23 31 Dez 3681	Ps. 2.294.087	Ps. 623.3681	Ps. 2.779.432	Ps. 755	Ps. 121.027.056	Ps. 117.009.654	Ps. 4.017.402	-	-
Madrid — Zaragoza — Alicante	1 7 Jan. 3650	1.880.047	510	1.803.519	489	1.880.047	1.803.519	76.528	-	-
Andaluzes	1 7 Jan. 3650	1.725.657	472.3650	1.699.308	465	1.725.657	1.699.308	26.349	-	-
Madrid-Caceres e Portugal.....	24 31 Dez 1083	400.672	369.1083	377.668	348	20.302.608	20.994.892	-	692.284	-
Zafra a Huelva	1 7 Jan. "	360.577	332	360.482	332	360.577	360.482	95	-	-
	1 7 Jan. 777	136.067	175.777	141.328	181	136.067	141.328	-	5.261	-
	8 14 " "	141.087	185	134.443	173	280.155	275.772	4.383	-	-
	15 21 " "	158.087	203	152.719	196	438.242	428.491	9.751	-	-
	8 14 " 180	76.573	425.180	64.398	357	140.806	117.194	23.612	-	-
	15 21 " "	73.476	408	65.289	362	214.282	183.023	31.259	-	-

Valle do Vouga

O *Diario* publicou já no dia 29 os estatutos da Companhia Franceza para a construção e exploração de caminhos de ferro no estrangeiro que é a que vae tomar conta da concessão d'esta linha ferrea, segundo o contrato com o governo.

Segundo esses estatutos o sr. Palha Blanco, passa á sociedade a concessão do caminho de ferro do Valle do Vouga, e obriga-se a cumprir as formalidades e diligencias que necessarias forem para obter em nome da sociedade, a transferencia da referida concessão.

A sociedade subrogar-se-ha em todos os direitos e obrigações do sr. Pereira Palha, referentes a esta concessão, a partir do dia da sua constituição, se a transferencia prevista fór auctorizada pelos poderes competentes, e reembolsará ao concessionario as quantias por elle pagas a titulo de caução.

Outrosim o sr. Pereira Palha passa á sociedade a obrigação de lhe ceder ou fazer ceder todos os terrenos necessarios á construção e exploração do caminho de ferro do Valle do Vouga, mediante um preço global (*forfaitaire*) 1.500.000 francos.

Como compensação dos *apports* acima indicados, é attribuido ao sr. Pereira Palha:

Uma quantia de 500.000 francos, fixada á *forfait*, para o indemnizar de todas as despesas por elle feitas com estudos, traçados, diligencias, etc;

Es'a quantia de 500.000 francos ser-lhe-ha paga logo que a transferencia da concessão seja effectuada no nome da sociedade

E duas mil acções de 500 francos cada uma, inteiramente liberadas, que serão tomadas nas que depois forem creadas.

O capital social é fixado em 4.000.000 de francos e dividido em 8.000 acções de 500 francos cada uma.

D'estas 8.000 acções, 2.000, inteiramente liberadas, ficam attribuidas ao sr. Pereira Palha em compensação, até devida concorrência, dos seus *apports*.

As 6.000 acções a mais ficam para serem subscritas e liberadas em dinheiro.

Poderão ser creadas obrigações a curto ou a longo praso, sendo affectadas ao seu juro e amortização as garantias dadas pelo governo, nos decretos de concessão de 23 de maio de 1901 e 15 de abril de 1905.

A administração da sociedade será feita por um conselho composto de não menos de cinco nem mais de quinze membros, eleitos pela assembleia geral, por seis annos, renovaveis de fôrma a que a total renovação se faça por completo em cada periodo de seis annos, excepto para a administração nomeada pela segunda assembleia geral constituidora da sociedade, a qual funcionará até a assembleia que fór convocada para approvação das contas do anno civil de 1911.

A extensão d'este documento é o facto de termos que começar neste numero o, tambem longo, estatuto da Beira Alta, impede-nos, agora, de o publicar na integra.

Exposição da viagem

Por iniciativa brilhante do nosso collega londrino *Health Resort* vae abrir-se este anno no pavilhão da Agricultura, no Westminster, desde 18 do proximo mez de maio até 8 de junho, uma exposição que compreenderá tudo que se relaciona com a viagem, tanto terrestre como maritima, caminhos de ferro, vapores, motores, manufacturas que utilizam á viagem, facilidades de que o viajante póde gosar, descrições, estatísticas; por onde se dá a volta do mundo, onde se viaja, por que meios se viaja e tudo o mais que se relaciona com a viagem, a excursão, a translação, será demonstrado nesta exposição absolutamente nova.

As companhias de caminhos de ferro, de navegação, etc., demonstrarão ali as facilidades que offerecem aos viajantes; os grandes peoneiros das colonias demonstrarão

os meios de que se serviram para transportar-se nas difficeis travessias; os exploradores dos polos apresentarão exemplares e descrições dos seusapparehos de transporte e de observações; os simples touristes enviarão os pequenos petrechos de que muitos usam em viagem; os alpinistas os modelos das suas sacolas; as grandes fabricas de artigos applicaveis ao genero não deixarão de mostrar exemplares dos seus productos.

Será, pois, uma exposição das mais interessantes porque a viagem differe em cada paiz segundo os costumes dos viajantes.

Um japonéz nunca viajará sem o inseparavel lenço para acommodar o *kimono*; um francez nunca deixará de levar o seu *necessaire*, um americano não faz dois kilometros sem a sua *suit-case*.

Assim, a variedade e o interesse serão os caracteristicos d'esta exposição original, por cuja ideia felicitamos o nosso collega de Londres.

E já que falamos do *Health Resort* não devemos esquecer que este excellente e interessante *magazine* bem escrito e com uma publicidade enorme, publica no seu numero de dezembro ultimo um bello artigo illustrado, de 4 paginas sobre Portugal, tão lisongeiro que principia por estas palavras:

«Quando Portugal fór mais conhecido será provavelmente um dos pontos de excursão de primeira ordem, no continente.»

Mais abaixo encontramos: «Portugal é a terra dos grandes panoramas».

Agradecemos á interessante revista a sua dedicação pelo nosso paiz.

O tunnel do Hudson

A Companhia dos caminhos de ferro da Pennsylvania concluiu os trabalhos da abertura do tunel sob a ribeira de Hudson, cuja necessidade se impoz para poder ligar as linhas de Nova Jersey a Nova York.

A perfuração, relativamente rapida, das duas galerias, de 1.818 metros cada uma, não foi alcançada ao acaso, mas por consequencia de profundo estudo, baseada nas experiencias effectuadas pelos engenheiros, e da boa organização dos trabalhos.

Um facto digno de nota é a precisão com que chegaram a encontrar-se os eixos das duas galerias: na do Norte o desvio foi uma fracção de polegada; na do Sul a differença nem mesmo chegou a ser apreciavel.

Se considerarmos que os trabalhos do tunel começaram em 1905 e foram feitos á profundidade de 27 metros abaixo do nivel médio das altas marés e 7 metros e meio abaixo do fundo do rio, far-se-ha talvez uma fraca ideia das difficuldades que foi preciso vencer para collocar debaixo d'agua o enorme peso de mais de 50.000 toneladas de ferro fundido.

A dimensão dos tubos tornava ainda mais difficil o trabalho; o diametro exterior é de 7^m,05 e tem 37,5 millimetros de espessura. Imagine-se o esforço que foi necessario fazer para mover estas monstruosidades sob a pressão da agua.

O poço vertical situado no Manhattan, na intersecção da 11.^a avenida com a rua 32, foi começado a 11 de junho de 1903 e terminado a 11 de dezembro do mesmo anno. O poço de Jersey, proximo dos armazens do caminho de ferro do Erjé, em Weehawken, foi começado a 13 de junho de 1903 e terminado em 1 de setembro de 1904.

Apesar dos tubos que formam o tunel estarem já completamente ligados, não será dentro de um anno que a obra fique completamente pronta.

Falta ainda instalar uns macissos para apoio dos tubos, que consistem em pilares de ferro fundido com 0,715 metros de diametro que serão aparafusados no solo. Espera-se encontrar grandes difficuldades neste trabalho.

As difficuldades d'esta obra tornam impossivel confundir o tunel dos caminhos de ferro com um outro tunel sob o Hudson, tambem em construção, mas destinado apenas á passagem dos tremvias.

Publicações recebidas

Almanach Bertrand para 1907. — Mais uma vez a casa editora José Bastos, na rua Garrett, antiga casa Bertrand, publica o seu almanach.

O de 1907, agora publicado, vem novamente afirmar os creditos d'aquella casa. Como os dos annos anteriores, e este é já o oitavo, vem recheado de leitura interessantissima, que nos prende a attenção por umas poucas de horas.

Anedoctas, artigos scientificos, noticias instructivas, problemas, quebra-cabeças, poesias, de tudo se encontra no interessante livrinho, intercalado por centenas de gravuras.

Agradecemos o exemplar recebido.

Le Touriste. — Como já tinhamos noticiado, esta interessante revisia publicou um numero extraordinario, de luxo, com bastantes photogravuras de pagina, subidamente artisticas reconstituindo a vida no antigo alcaçar de Granada, os paços d'al-Ahmar, que a corrupção tornou em Alhambra.

O texto, original do distincto archéologo espanhol D. Francisco Valladar, foi verificado para francez com inexcusavel correcção por Mr. Gilliots, membro do Touring-Club de França.

As photographias, reproduzindo as afamadas salas e pateos de Alhambra, foram obtidas sob a direcção do laureado pintor granadino D. Tomás Lucena.

Este numero extraordinario do *Touriste*, que é um verdadeiro mimo para os amadores da arte ispano-arabe, acha-se á venda em todas as livrarias e custa apenas duas pesetas.

Da *Parceria A. M. Pereira* recebemos o almanach para 1907.

E' o setimo anno que aquella Parceria publica o seu almanach.

Como nos annos anteriores, além das informações habituaes em publicações d'aquelle genero, traz o elegante volume muitas biographias de personagens notaveis acompanhadas de gravuras, poesias, charadas, etc.

Agradecemos.

Automobilismo

A commissão de excursionismo do Automobile Club de França, vae abrir um concurso para ver qual o melhor sistema de evitar a suppressão dos gases provenientes da combustão nos motores de misturas detonantes.

O secretario da commissão fornece todos os esclarecimentos para o concurso a qualquer pessoa que lh'os peça.

Segundo refere o *Memoria! de Ingenieros del Ejercito* na Universidade de Purdue está montado um appparelho para experiencias de automoveis, com que estes podem ser experimentados sem que seja necessario sairem do mesmo ponto.

O automovel que se deseja experimentar é collocado sobre uns tambores.

O eixo horizontal dos tambores sobre que se appoiam as rodas motrizes tem um freio que mede o trabalho desenvolvido por ellas. Um dynamometro a que se liga o automovel accusa a força de tracção.

Completam a installação um aspirador que absorve os productos da combustão, e um ventilador que renova constantemente o ar.

A nova linha de Caravanche

Foi solemnemente inaugurada no dia 30 de setembro ultimo a importante linha dos Alpes austriacos que atravessa a serra de Caravanche.

E' em Rosenbach que a linha vinda de Villaco entronca com a que vem de Klogenfist. Aquella vae até Warmbad-Villaco, passa a ponte sobre o Gailfluss e voltando ao oriente chega a Finkenstein, d'onde segue, atravessando duas vezes o curso do Seebach, passando por Faak, a 573 metros d'altitude, para Ledenitren, a 605 metros d'altitude.

Depois d'este ponto a linha chega á altitude de 619 metros, para descer de repente a Rosenbach, 601 metros, e seguir até Klogenfist.

Começa então a linha a vencer inclinações que oscilam entre 20,5 e 23,5 por cento, e depois de passar a ponte de Gradschitra, encontra-se de subito na embocadura do tunel de Caravanche, que mede 7.975 metros de extensão, tem via dupla, com a inclinação de 3 por cento, e sóbe até 637,6 de altitude.

Os trabalhos d'este tunel foram iniciados em 21 de junho de 1901, e terminaram em junho de 1906.

Apenas sae da galeria, a linha continua a subir com 20 por cento de inclinação, faz uma curva para o sul pararella a Tarvis-Lubiana e chega finalmente a Rosenbach.

Escola de caminhos de ferro

O «Canadian Railway Club» creou um curso profissional de caminhos de ferro na Universidade de Mac-Gill. O preço da pensão é 200 dollars; a duração do curso quatro annos.

Este curso é exclusivamente para os filhos dos socios do club empregados em um serviço activo dos caminhos de ferro.

E' patrocinado pelas Companhias Canadian-Pacific e Grand-Trunk.

Denomina-se «Secção de Transportes», e constitue um vasto campo para a instrucção de homens que se destinam á exploração e execução de trabalhos de caminhos de ferro, bem como aos que se dedicam á engenharia.

Os alumnos que não aspiram a engenheiros tem um curso especial.

Cada alumno póde dedicar-se especialmente aos estudos de mechanica pratica, ou aos de engenharia, mas todos recebem no 3.º e 4.º annos uma larga instrucção litteraria e desenvolvidos conhecimentos de economia.

A instrucção pratica é dada aos alumnos durante as férias grandes, sendo empregados nos diferentes serviços dos caminhos de ferro todo esse periodo, habilitando-os assim a conhecerem de perto os serviços de exploração de caminhos de ferro quando mais tarde occuparem altos cargos administrativos.

Na Universidade recebem exclusivamente o ensino theorico, o que seria insufficiente na pratica se não tivessem recebido tambem, parallelamente, a lição da experiencia.

Tracção electrica

GUIMARÃES

Foi pedida a concessão de uma linha electrica ligando Guimarães a Villa Nova de Famalicão.

ALLEMANHA

Está já completamente transformado o sistema de tracção na linha ferrea de Kiel a Altona, numa extensão de vinte e uma leguas, aproximadamente.

Hoje circulam por electricidade os comboios, tanto de passageiros como de mercadorias.

E' a primeira linha ferrea em que é estabelecida a tracção electrica na Allemanha.

LINHAS PORTUGUEZAS

Lucalla a Malange. — Parece que tão breve se possa se levará a cabo a construção d'esta linha cujos estudos estão já concluídos.

Valle do V uga. — A companhia concessionaria d'esta linha vae emitir 20.000 obrigações de 500 francos — 90\$000 réis — ao juro de 4 %, livre de imposto de rendimento, destinando o producto da emissão á construção dos troços compreendidos entre Espinho, Carvoeira, e Vizeu, na extensão total de 85 kilometros.

O contrato ainda não foi assignado.

Bengu-lla a Karanga. — Por noticias recebidas de Paris, parece que esta linha só muito tarde poderá ser concluída. Assim o afirmou o primeiro ministro do Cabo.

Regoa a Chaves. — Por todo este mez devem continuar os estudos no troço entre Vidago e Chaves, que ha tempos tinham sido suspensos.

Lobito. — Os trabalhos de construção d'esta linha actualmente estão concentrados no troço comprehendido entre os kilometros 60 e 85.

Vão ser por estes dias entregues ao governo os estudos de reconhecimento do traçado, realizados com bastante minuciosidade e perfeição até o rio Miniangue, proximo ao forte de Mutota, kilometro 735 a contar do Lobito.

Esta directriz passa junto á fortaleza do Huambo, kilometro 359 e attinge Belmonte ao kilometro 405.

Ha falta de trabalhadores, tornando-se essa falta muito sensível para o assentamento da via.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Estão quasi concluídos os estudos de uma linha que põe em comunicação Almeria com a parte oriental da Serra Nevada.

A projectada linha atravessará Lanjar, Fondon, Beires, Ohanes, Canjajar, Alhama, e outras regiões riquissimas em mineraes que não teem podido ser exploradas por falta de communicações.

FRANÇA

A Companhia do Norte mandou construir uma locomotiva de novo typo para os comboios de mercadorias de grande peso.

E' a locomotiva de maior potencia da Europa.

A machina, de sistema Compound, é na realidade a justaposição de duas machinas reunidas por uma boggie. Os cylindros das duas machinas são alimentadas por uma unica e immensa caldeira, aquecida por uma só fornalha.

Em resumo: é simples pelo apparelho de evaporação e dupla pelo seu machinismo.

Méde um pouco mais de dezeseis metros de comprimento; em ordem de marcha pesa 105.430 kilogrammas. Os paioes, ao longo do corpo cylindrico da caldeira, comportam 5.000 kilogrammas de carvão, e 12.800 litros d'agua.

Pode rebocar comboios com o peso total de 1.800 toneladas; até hoje os comboios mais pesados que podiam circular não passavam de 600 toneladas.

Foi aberta ao publico a secção da linha de Baroncourt a Audan-le-Roman, comprehendida entre Baroncourt e Pienne.

INGLATERRA

O *Western Daily Mercury* publica a sensacional noticia de que brevemente se formará no Reino Unido um grande «trust» ferroviário.

Trata-se, ao que parece, da fusão de varias Companhias para acabar com a concorrência que a todos prejudica.

As negociações foram feitas muito em segredo, mas agora que os interessados chegaram já a estabelecer as bases da operação, cessou a rasão que os obrigava a serem discretos.

ITALIA

Foi approvedo pelo conselho superior de obras publicas o projecto d'uma linha ferrea directa entre Milão e Bergamo.

Foi tambem approvedo o projecto do segundo e ultimo troço da linha internacional de Veneza a Valsugana, na fronteira austriaca.

O primeiro troço, de Mestra a Bassano, está quasi terminado.

SUISSA

Foram experimentadas na linha alpina Thuelen-Erstfeld-Goschenen umas novas locomotivas de grande força que deram bellos resultados.

São de sistema americano, altas, e muito elegantes. Pesa cada uma d'ellas 38 toneladas, podendo obter-se a velocidade de 68 kilometros á hora.

Vão ser empregadas nos comboios expressos, e poderão rebocar sem a menor difficuldade 200 toneladas, com a velocidade de 40 kilometros.

MEXICO

Começaram no dia 13 do mez passado as festas da inauguração do grande caminho de ferro interoceânico mexicano.

Foi inaugurado o serviço com o transporte da primeira carga trazida de Nova-York a Coatzacoaleos por um vapor da Companhia de navegação Hawai-Americana.

As festas terminaram no dia 20, quando um outro vapor da mesma Companhia vindo de S. Francisco com uma carga de assucar destinada a Nova-York, desembarcou a mercadoria, que foi baldeada para os vagonos do caminho de ferro.

A linha atravessa o istmo de Tuantepu desde o porto de Coatzacoaleos, no golfo do Mexico, até o porto de Salina-Cruz, no Pacifico, reduzindo assim o percurso que até agora se fazia de Nova York a S. Francisco, passando por Colon e Panamá.

INDO-CHINA

Está já aberta á exploração a linha de Turane a Hué, na extensão de 107 kilometros.

Tem muitas obras d'arte, pontes metallicas e tuneis; a ponte sobre o Cudé méde 350 metros; os onze tuneis da linha médem a extensão de 3.290 metros.

Companhia Através d'Africa

Parecer do conselho fiscal

SENHORES ACCIONISTAS:

Do exame minucioso a que procedemos das contas do exercicio findo e da respectiva escrituração, resalta o nosso parecer de que tudo se encontra organizado com a maior regularidade e clareza.

Os factos que o relatorio do vosso conselho d'administração aponta, sobre as causas do decrescimento das nossas receitas, correlativamente com a diminuição e depauperamento do commercio d'Angola, são infelizmente tão comprovados, que nada ha a accrescentar ás considerações feitas no mesmo relatorio, a não ser a expressão do nosso sentimento pelo abandono a que são votados os interesses d'aquella provincia, abandono que tão nitidamente se reflecte no trafego da nossa Companhia.

Com o mais vivo pezar pelo doloroso acontecimento do trespasse do ex.^{mo} sr. Carlos Lopes, a quem a nossa empresa tantos e tão importantes serviços deve, nós acompanhamos o vosso e lho d'administração na sentida e justissima homenagem que lhe tributa no seu relatorio.

Ao mesmo tempo cumpre-nos registar a nossa convicção de que o novo presidente do conselho d'administração, o ex.^{mo} sr. Joaquim Domingos Ferreira Cardoso, um dos mais devotados auxiliares do saudoso extinto na direcção dos negocios da nossa Companhia, saberá, pela sua longa prática d'esses negocios e pelo zelo de que tão largas provas tem dado desde a sua organização, manter e defender com toda a competencia os interesses da nossa empresa.

Concluindo, o vosso conselho fiscal é de parecer:

- 1.º que consigneis na acta da assembleia geral um voto de sentidissimo pezar pelo fallecimento do ex.^{mo} sr. Carlos Lopes;
- 2.º que registeis o vosso louvor ao conselho d'administração, pela forma por que dirigiu os negocios da Companhia;
- 3.º que deis a vossa plena approvação ao relatorio e ás contas a elle juntas.

Porto, 31 de outubro de 1906 — O conselho fiscal, Domingos Candido d'Almeida Libeiro. — Augusto Allão de Sá Gavião Pessoa. — Guilherme Gama. — José Augusto Monteiro.

Notas varias

A visão no telefone. — Na California foi concedida patente de invenção para um apparelho que o auctor denomina *televue*, e que reproduz em um pequeno disco a imagem colorida dos objectos situados no extremo da linha.

As experiencias realizadas á distancia de dois kilometros deram excellentes resultados.

Por enquanto são desconhecidos os detalhes do appa-relho. Sabe-se apenas que é fundado na propriedade que tem o selenio de offerecer desigual resistencia á electri-cidade, conforme a intensidade e longitude das ondas lu-minosas.

O declinar da navegação á vela. — Está quasi a ter-minar a epoca em que o commercio utilizará este sis-tema de navegação.

Durante o anno de 1905, nos Estados Unidos, na pro-dução de barcos cuja tonelagem total chegou a um mi-lhão, os navios de vela entraram apenas com 17.000 to-neladas. Note-se que os Estados Unidos é o unico paiz onde ainda se conserva a tradição da navegação á vela.

Na Allemanha e na França, durante o mesmo anno nem um só barco de grande tonelagem, á vela, foi con-struido.

As linhas telegraficas da Europa. — A Russia tem 174.711 kilometros de linhas telegraficas; a França 149.866; a Allemanha 134.072; a Italia 43.513; a Austria 34.637; a Espanha 33.366; a Hungria 23.069; a Suecia 9.566; Por-tugal 8.537; a Belgica 6.547 e a Hollanda 6.152.

O Luxemburgo tem uma estação telegrafica por cada 12 kilometros quadrados; a Allemanha por 19; a Suissa por 19; a Belgica por 21; a Inglaterra por 26; a Hol-landa por 28; a França por 37; a Italia por 44; a Aus-tria por 52; a Roumania por 58; a Dinamarca por 63; a Hungria por 94; a Servia por 188; a Suecia por 194; Portugal por 200; a Grecia por 232; a Espanha por 312; a Noruega por 334; a Bulgaria por 416; Montenegro por 474; a Turquia por 3.270; e a Russia por 3.385.

No total, existe em toda a terra, dois milhões de kilo-metros de linhas telegraficas, isto é o dobro da exten-são das linhas ferreas que está avaliada em um milhão de kilometros.

A telegraphia sem fios. — O novel hotel de Belmont, situado na rua 42 e Parque Avenida, de Nova York é o

primeiro hotel que vae ter uma estação telegraphica sem fios.

Sobre o telhado do hotel, que fica a 90 metros acima do nivel da rua elevar-se-ha um poste com 45 metros de altura, que terá um grande campo de acção.

Por este meio os habitantes do hotel estarão em com-municação directa não só com as demais estações ter-restres, mas tambem com todos os navios providos de appa-relhos analogos que naveguem a uma certa dis-tancia.

O telefone na Allemanha. — Para o serviço das rédes telefonicas allemãs, que contam 510.800 assignantes espa-lhados por 4.062 localidades, ha 12.800 empregados.

A réde mais importante é a de Berlim que tem 74.836 assignantes e 196.698 kilometros de circuito, fazendo-se a média diaria de 578.422 communicacões.

A réde de Hamburgo tem 31.707 assignantes e faz 271.518 communicacões diarias.

Das linhas internacionaes, a mais extensa é a de Paris-Berlim que méde 1.092 kilometros, fazendo 53 commu-nicacões por dia.

Segue-se-lhe depois em importancia a linha de Memel-Budapesth e Bâle que méde mais de 900 kilometros e faz 229 communicacões diarias.

Uma ponte original. — Os americanos acabam de con-struir uma ponte de crystal no Estado do Colorado, atra- vessando a gigantesca garganta denominada Grande Ca-nhão, do rio Arkansas.

A ponte é pensil, a 793 metros sobre as aguas.

O pavimento é feito de chapas de crystal, afim de que os *touristes* possam gosar, em todos os seus pormeno-res, a maravilhosa garganta, a mais profunda das Mon-tanhas Rochosas.

Foi tambem construido um novo caminho de ferro ele-ctrico para conduzir viajantes de Canyon City até a margem da garganta, havendo portanto agora duas li-nhas para se ir admirar aquellas extraordinarias gar-gantas.

EUGEN LIEBRECHT & C.^A

FABRICA DE VIAS FERREAS, PORTATEIS E FIXAS

MANNHEIM (ALLEMANHA)

Succursal em Barcelona: PLAZA TÉTUAN 39

VIAS PORTATEIS E FIXAS

Carris e seus accessorios, cruza-mentos de vias, rodas d'aço

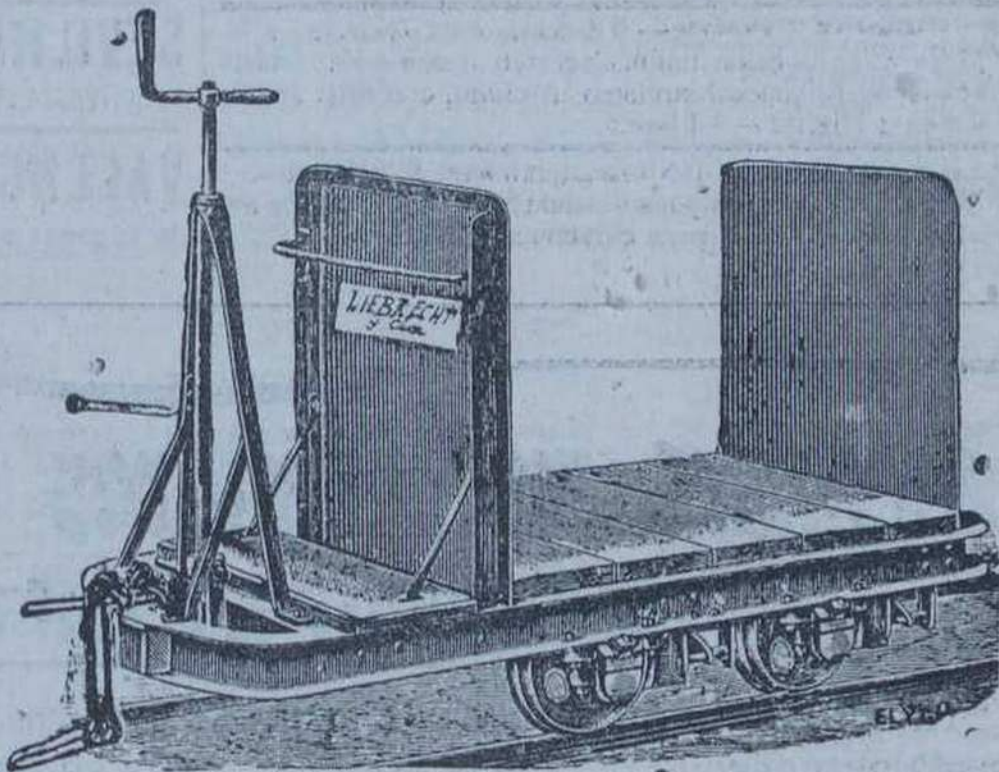
VAGONETES DE VIRAR

Locomotivas

PLANOS INCLINADOS

Vagonetes de todos os sistemas, para agricultura, silvicultura, pedreiras, fabricas, minas, etc.

apropriados ás diferentes applicações



Representantes para Portugal e colonias: C. MAHONY & AMARAL

Rua d'El-Rei 73, 2.º — LISBOA

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MONT'ESTORIL *Grand Hotel d'Italie.*—De 1.^a ordem construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas—Accomodações para familias. Cozinha e serviço á franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Proprietario—Petracchi Felice.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aos srs. subscriptores dos telephones MEMOTELEFONIO

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

Especialidade d'esta Redacção

PREÇO 800 REIS.

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

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

Vendem-se **SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES** nesta Redacção.

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

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
9-45 m.	9-20 m.	9-55 m.
9-55 m.	9-40 m.	10-25 m.
4-01 t.	4-14 t.	4-44 t.
5-49 t.	5-54 t.	6-20 t.
11-25 n.	11-39 n.	12-0 n.

Mais os de Paço d'Arcos e C. Soares, excepto os a e f.

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
5-30 m.	6-5 m.	5-30 m.
7-0 m.	7-28 m.	7-55 m.
7-40 m.	8-15 m.	8-49 m.
10-10 m.	10-38 m.	10-5 m.
11-50 m.	11-53 m.	12-16 m.
1-0 t.	1-23 t.	1-40 t.
2-30 t.	2-58 t.	3-10 t.
4-52 t.	5-10 t.	5-36 t.
5-24 t.	5-56 t.	6-11 t.
7-0 t.	7-28 t.	7-40 t.
8-30 n.	8-53 n.	9-10 n.
10-0 n.	10-28 n.	10-40 n.
12-30 n.	1-5 n.	1-16 n.

Mais os de Cascaes, excepto os a e f.

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
6-15 m.	7-15 m.	6-0 m.
8-10 m.	9-3 m.	8-52 m.
9-40 m.	9-46 m.	9-32 m.
9-43 m.	10-38 m.	9-45 m.
10-40 m.	11-16 m.	10-42 m.
10-45 m.	11-52 m.	11-53 m.
12-15 t.	1-22 t.	1-21 t.
1-40 t.	2-46 t.	1-15 t.
1-45 t.	2-52 t.	1-50 t.
3-10 t.	3-46 t.	3-21 t.
3-15 t.	4-15 t.	3-15 t.
4-40 t.	5-16 t.	4-32 t.
4-47 t.	5-17 t.	4-28 t.
5-20 t.	6-40 t.	5-26 t.
6-19 t.	6-46 t.	6-15 t.
6-15 t.	7-22 t.	6-56 t.
7-40 t.	8-16 n.	7-5 t.
7-45 t.	8-32 n.	8-0 n.
9-15 n.	10-22 n.	9-20 n.
10-40 n.	11-16 n.	10-56 n.
10-45 n.	11-32 n.	10-50 n.
12-25 n.	1-15 n.	11-26 n.

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
9-35 m.	10-6 m.	10-26 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-34 t.
1-46 t.	2-17 t.	2-33 t.
3-50 t.	4-21 t.	4-35 t.
7-14 t.	7-42 t.	8-33 n.
9-50 n.	10-21 n.	11-50 n.

Mais os de Cintra, excepto os a e f.

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
6-30 m.	7-33 m.	5-0 m.
7-25 m.	8-32 m.	6-40 m.
8-50 m.	9-54 m.	7-50 m.
10-37 m.	11-41 m.	9-5 m.
11-21 m.	12-1 t.	11-1 m.
12-44 t.	1-44 t.	1-0 t.
3-3 t.	4-7 t.	3-4 t.
4-37 t.	5-36 t.	4-40 t.
5-23 t.	6-18 t.	4-34 t.
6-15 t.	7-19 t.	5-59 t.
8-50 n.	9-48 n.	6-57 t.
11-0 n.	12-1 n.	9-10 n.
12-30 n.	1-24 n.	10-45 n.

Lisboa-Rocio	Sacavem	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
7-10 m.	7-54 m.	9-40 m.
8-15 m.	8-59 m.	9-40 m.
9-51 m.	10-35 m.	10-39 m.
10-5 m.	11-29 m.	11-31 m.
11-39 m.	12-14 t.	12-30 t.
1-29 t.	2-13 t.	1-35 t.
3-11 t.	3-55 t.	3-30 t.
4-45 t.	5-29 t.	4-39 t.
5-40 t.	6-24 t.	5-45 t.
6-42 t.	7-26 t.	7-7 t.
8-5 n.	8-49 n.	7-55 t.
9-42 n.	10-26 n.	9-27 n.

Lisboa-Rocio	Povoia	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
12-30 t.	1-28 t.	1-32 m.
10-30 n.	11-28 n.	9-27 t.

Lisboa-Rocio	V. Franca	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
4-30 t.	5-32 t.	5-27 m.
6-5 t.	7-26 t.	7-53 t.

Lisboa-Rocio	Setil	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
6-50 m.	8-24 m.	7-16 m.

Setil	Vendas Novas	Setil
Partida	Chegada	Partida
4-50 m.	5-14 m.	4-5 m.

Lisboa-Rocio	Porto	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
8-5 m.	7-1 t.	6-55 m.

Figueira	Porto	Figueira
Partida	Chegada	Partida
7-30 m.	1-43 t.	9-50 m.

Aveiro	Porto	Aveiro
Partida	Chegada	Partida
3-54 m.	6-33 m.	5-46 t.

Ovar	Porto	Ovar
Partida	Chegada	Partida
7-31 m.	9-2 m.	5-20 m.

Esmoriz	Porto	Esmoriz
Partida	Chegada	Partida
4-45 m.	6-0 m.	3-15 t.

Espinho	Porto	Espinho
Partida	Chegada	Partida
9-35 m.	10-34 m.	8-10 m.

Coimbra	Lousã	Coimbra
Partida	Chegada	Partida
6-0 m.	6-27 m.	7-30 m.

Coimbra	Figueira	Coimbra
Partida	Chegada	Partida
7-30 m.	9-15 m.	6-10 m.

Lisboa-Rocio	Badajoz	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
10-30 m.	1-20 t.	6-5 t.

Lisboa-R.	Valencia	Alcantara	Lisboa-R.
Partida	Chegada	Partida	Chegada
10-30 m.	6-30 t.	6-0 m.	11-40 m.

Lisboa-Rocio	Guarda	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
10-30 m.	12-0 n.	6-10 m.

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

Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.
Partida	Chegada	Partida
7-20 m.	2-1 t.	5-5 m.

Alfarellos	Figueira	Alfarellos
Partida	Chegada	Partida
5-0 m.	6-10 m.	10-5 m.

Amieira	Figueira	Amieira
Partida	Chegada	Partida
3-0 m.	3-21 m.	2-15 m.

Amieira	Figueira	Amieira
Partida	Chegada	Partida
1-40 t.	2-1 t.	5-5 m.

Amieira	Figueira	Amieira
Partida	Chegada	Partida
4-5 t.	5-17 t.	12-50 t.

BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira
Partida	Chegada	Partida
1-50 m.	9-23 m.	5-15 m.

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

Pampilhosa	V. Formoso	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
5-10 m.	1-45 t.	9-25 m.

SUL E SUESTE

Lisboa	Barreiro	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	6-25 m.	5-35 m.

Lisboa	Setubal	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	9-28 m.	8-5 m.

Pinhal Novo	Setubal	Pinhal Novo
Partida	Chegada	Partida
8-45 n.	9-7 n.	5-29 t.

Lisboa	Evora	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	10-50 m.	5-10 t.

Casa Branca	Evora	Casa Branca
Partida	Chegada	Partida
6-30 t.	7-17 t.	7-37 t.

Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	3-21 t.	5-38 m.

Lisboa	Moura	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	3-48 t.	5-20 m.

Lisboa	Villa Real	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-30 m.	11-19 n.	5-0 m.

Lisboa	Portimão	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	9-26 n.	7-45 m.

Tunes	Portimão	Tunes
Partida	Chegada	Partida
9-23 m.	10-30 m.	9-30 n.

Portimão	Villa Real	Portimão
Partida	Chegada	Partida
6-20 m.	12-15 t.	1-10 t.

Faro	Villa Real	Faro
Partida	Chegada	Partida
6-32 m.	9-0 m.	9-28 m.

MINHO E DOURO

Porto	Famalicão	Porto
Partida	Chegada	Partida
9-20 t.	3-47 t.	4-58 m.

Porto	Braga	Porto
Partida	Chegada	Partida
4-45 m.	7-26 m.	6-2 m.

Porto	Vianna	Porto
Partida	Chegada	Partida
4-45 m.	8-36 m.	7-8 m.

Porto	Valença	Porto
Partida	Chegada	Partida
8-3 m.	12-57 t.	2-32 m.

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

Porto	Marco	Porto
Partida	Chegada	Partida
9-33 m.	12-41 t.	1-8 t.

Porto	Regoa	Porto
Partida	Chegada	Partida
5-0 m.	11-7 m.	4-10 m.

Porto	Tua	Porto
Partida	Chegada	Partida
3-22 t.	7-53 t.	5-21 m.

Porto	Barca d'Alva	Porto
Partida	Chegada	Partida
7-47 m.	3-1 t.	8-3 m.

Porto	Villa Real	Porto
Partida	Chegada	Partida
7-47 m.	1-54 t.	4-43 m.

Regoa	Villa Real	Regoa
Partida	Chegada	Partida
6-55 m.	8-43 m.	6-43 t.

Marco	Tua	Marco
Partida	Chegada	Partida
2-31 t.	2-11 n.	4-51 m.

Regoa	Barca d'Alva	Regoa
Partida	Chegada	Partida
5-58 m.	11-0 m.	4-30 t.

Santa Comba	Vizeu	Santa Comba
Partida	Chegada	Partida
6-30 m.	9-5 m.	11-43 m.

Foz-Tua	Bragança	Foz-Tua
Partida	Chegada	Partida
8-40 m.	4-25 t.	6-4 m.

Guimarães	Guimarães	Guimarães
Partida	Chegada	Partida
7-30 m.	9-6 m.	5-35 m.

Porto	Povoia-Varzim	Porto
Partida	Chegada	Partida
8-10 m.	9-39 m.	4-30 m.

Porto	Famalicão	Porto
Partida	Chegada	Partida
6-10 m.	9-9 m.	7-10 m.

Povoia	Famalicão	Povoia
Partida	Chegada	Partida
4-40 m.	6-9 m.	6-3-0 t.

Porto	Famalicão	Porto
Partida	Chegada	Partida
6-10 m.	9-9 m.	7-10 m.

Porto	Famalicão	Porto
Partida	Chegada	Partida
6-10 m.	9-9 m.	7-10 m.

Porto	Famalicão	Porto
Partida	Chegada	Partida
6-10 m.	9-9 m.	7-10 m.

Porto	Famalicão	Porto
Partida	Chegada	Partida
6-10 m.	9-9 m.	7-10 m.

Porto	Famalicão	Porto
Partida	Chegada	Partida
6-10 m.	9-9 m.	7-10 m.

Porto	Famalicão	Porto
Partida	Chegada	Partida
6-10 m.	9-9 m.	7-10 m.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 22 de Fevereiro sairá o paquete **Aragon** para

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

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Suez), vapor allemão **Admiral**. Sairá a 11 de fevereiro.

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



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **San Nicolas**. Sairá a 9 de fevereiro.

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



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Erlangen**. Sairá a 12 de fevereiro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Rugia**. Sairá a 13 de fevereiro.

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



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Barthélemy** n.^o 1. Sairá a 11 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bolonha e Hamburgo, vap allemão **Rhaetia**. Sairá a 10 de fevereiro.

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



Bordeos e Nantes, vapor espanhol **Rioja**. Espera-se a 6 de fevereiro. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Bordeos (directo), vapor francez **Cordillère**. Sairá a 6 de fevereiro.

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



Buenos Aires (directo), vapor allemão **Cap Blanco**. Sairá a 14 de fevereiro.

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



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Orita**. Sairá a 5 de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Magellan**. Sairá a 4 de fevereiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.^o



Hamburgo, vap. allemão **Pernambuco**, co. Sairá a 10 de fevereiro.

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



Havre e Hamburgo (via Leixões), vapor allemão **La Plata**. Sairá a 1 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Liverpool, vapor inglez **Minho**. Sairá a 2 de fevereiro.

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



Liverpool e Nova York, vap. espanhol **Alcánte**. Sairá a 3 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Liverpool, vapor inglez **Dunstan**. Sairá a 9 de fevereiro.

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



Londres (via Havre), vapor inglez **Iberia**. Espera-se a 4 de fevereiro.

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



Londres, vapor inglez **Lista**. Espera-se a 6 de fevereiro.

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



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Lobito, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Zaire**. Sairá a 7 de fevereiro.

Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1.^o



Madeira, Pará e Manaus, vap. inglez **Augustine**. Sairá a 9 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Aragon**. Sairá a 11 de fevereiro.

Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El Rei, 31, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Antonina**. Sairá a 3 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará, Maranhão, Ceará e Parnahyba (via Madeira) vap. allemão **Rio Grande**. Sairá a 13 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Barthago**. Sairá a 3 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Bonn**. Sairá a 2 de fevereiro. Agentes, Pereira & Lane, R. de S. Julião, 100, 2.^o



Rotterdam e Hamburgo, vapor allemão **Cordoba**. Sairá a 15 de fevereiro.

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



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

Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



Southampton, Bolonha e Hamburgo, vapor allemão **Cap Ortega**. Sairá a 5 de fevereiro.

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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Ortega**. Sairá a 6 de fevereiro.

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



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Esmeralda**. Sairá a 11 de fevereiro.

Messageries Maritimes, Sociedade Torlades



Rua Aurea, 32, 1.^o



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

2.^a AMPLIAÇÃO À TARIFA ESPECIAL N.º 7 — GRANDE VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 10 de janeiro de 1907)

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos

DESDE 1 DE FEVEREIRO DO 1907

Procedencias	Destinos ou vice-versa	Dias de validade	Preços		
			1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Beja	Loulé	4	4\$880	3\$800	2\$720

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

Lisboa, 26 de dezembro de 1906.

Pelo Engenheiro Director

F. Figueiredo e Silva

Exp.^{te}
N.º 1.399