

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario e Director

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

Composição e Impressão
Typographia do Commercio
de LEIRIA, ABILIO & SARAIVA
3, Trav. do Sacramento, ao Camo, 7 LISBOA

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

TELEPHONE N.º 27
Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifas especiaes S. F. N.º 1 g. v. para transporte de peixe e S. F. N.º 2 g. v. para transporte de fructas, hortaliças, etc., da Companhia Real.

SUMMARIO

Página

AINDA A LINHA DO SADO, por J. Fernando de Souza.....	289
OS PAVIMENTOS DAS RUAS, por O. S.....	291
PARTE OFFICIAL— Decreto de 30 de agosto da Presidencia do Conselho de Ministros — Portarias de 20 de setembro do Ministerio das Obras Publicas.....	293
A PROPOSITO DO CINCOCENTENARIO—XIV (continuação).....	292
NOTAS DE VIAGEM — V—Hamburgo—Comboios pelas ruas—Um parque zoologico em Lisboa — Comboio em vapor — A moeda e as linguas scandinavas—Copenhague—Uma cidade de cyclistas.....	294
CAMINHO DE FERRO ELECTRICO DE VISALIA A LEMON COVE.....	295
AUTOMOBILISMO.....	295
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim Commercial e Financeiro — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	295 a 297
A MENDICIDADE, por O. S.....	298
A PONTE DE STETTIN.....	299
A NAVEGAÇÃO A VAPORE.....	299
OS COMBOIOS ELECTRICOS NA LINHA DE NOVA-YORK A NEW-HAVEN E HARTFORD.....	299
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	300
TRACÇÃO ELECTRICA.....	300
LINHAS PORTUGUEZAS — Sul e Sueste—Companhia Real—Montemor-o-Novo—Beira Alta—Mossamedes.....	300
LINHAS ESTRANGEIRAS—Espanha—França—Alemanha—Argentina.....	300
NOTAS VARIAS.....	300
AVISOS DE SERVIÇO.....	300
ARREMATACOES.....	301
AGENDA DO VIAJANTE.....	302
HORARIO DOS COMBOIOS.....	303
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	304

Ainda a linha do Sado

Ao dar aqui noticia resumida do projecto da passagem de Marateca, procurei pôr em relevo a importancia economica da linha do Sado, considerada sob o duplo ponto de vista da sua acção de fomento sobre a vasta região que atravessa e da melhoria das communicações entre Lisboa e o Algarve.

Tão importante reputo o assunto, que me parece não serem inuteis alguns esclarecimentos complementares, tanto mais que não falta quem considere nocivo para a receita das linhas do Sul e Sueste o desvio do trafego do Algarve da linha do Sul para a do Sado, agravado pela diminuição de percurso. Objecção especiosa é essa, mas cuja inanidade é facil demonstrar, analysando os elementos de trafego do Algarve nas suas relações com Lisboa.

O comprimento exacto do troço a construir, de Setubal-mar ao ponto d'entroncamento na linha do Sul proximo de Garvão, é de 118,41.

O encurtamento realizado no itinerario de Lisboa para o Algarve é de 60^k exactos. Portanto, desviando para a linha do Sado o movimento do Algarve, não só se não augmenta o rendimento, mas até se perde a receita equivalente áquelle percurso.

Para as estações além do Poceirão continua sendo mais curto o itinerario para o Algarve por Beja.

Apenas temos pois que estudar a questão relativamente á zona de Lisboa—Poceirão—Setubal. Pelo que respeita aos passageiros, houve em 1906 18.220 entre as estações d'essa zona e as de Garvão e seguintes até Villa

Real e Portimão. Parece pois que do encurtamento do percurso o unico resultado será a perda da receita correspondente.

Arredondando para 20.000 aquelle numero, para terem conta o natural crescimento do trafego até a epoca em que poderia estar construida a linha do Sado, e admitindo uma tarifa média de 12 réis, um pouco superior á média geral de 10,3 réis, em vista da proporção relativa dos passageiros das classes superiores, a receita perdida seria de $20.000 \times 12 \times 60 = 14.400.000$ réis.

E' de notar a insignificancia numerica do trafego de passageiros do Algarve nas suas relações com a capital e com o centro e o norte do paiz. Aquella provincia mantem-se desconhecida, alheia ao movimento excursionista, apesar das bellezas naturaes que encerra, tão caracteristicas e tão diversas, no aspecto da paisagem, do resto do paiz. Uma das causas, a principal, sem duvida, é o custo elevado da viagem e a sua grande duração.

Perto de 14 horas dura hoje o trajecto entre Lisboa e Villa Real. Não ha movimento sufficiente para estabelecer comboios rapidos e torna-se preciso aproveitar a tracção para o serviço do Alemtejo. Quatro são os entroncamentos obrigados: Pinhal Novo, Vendas Novas, Casa Branca e Beja, sendo neste ultimo a demora agravada com as complicadas manobras de uma reversão.

Construida a linha do Sado, a divisão dos serviços do Alemtejo e do Algarve desde Lisboa impõe-se desde logo com grande vantagem. O unico entroncamento que haverá será o de Garvão. Note-se ainda que a linha do Sado, acompanhando o rio, ligeiras ondulações terá no seu perfil, possuindo assim magnificas condições de tracção, enquanto a linha do Sul, que corta os seus afluentes a grande distancia da confluencia, tem que vencer os contrafortes que os separam, pelo que o seu perfil é bastante accidentado. Essas duas circunstancias, juntas á menor extensão a percorrer e ao pequeno numero d'estações de importancia para o trafego de passageiros na linha do Sado, permitirão reduzir cerca de 4 horas no trajecto. Poder-se-ha chegar a Villa Real á mesma hora, saindo o correio ás 9^h30^m da noute de Lisboa e chegar a Lisboa á mesma hora que hoje saindo 4^h mais tarde de Villa Real.

Dos 60 k. a menos resultará uma economia de 13137 réis na 1.ª classe, 885 na 2.ª e 631 na 3.ª, em cada viagem simples pela tarifa geral, o que não é para desprezar.

D'esta modificação profunda das condições da viagem resultará seguramente augmento de trafego, como o está demonstrando o consideravel incremento das relações entre Lisboa e Porto, desde que se tornaram mais rapidas e commodas as viagens.

E' licito esperar que dentro em pouco duplique o movimento, attenta a sua exiguidade actual, bastando para ter mais 20.000 passageiros por anno um augmento diario em cada sentido de 27 passageiros em média, o que facilmente se attingirá com uma propaganda intelligente e perseverante, com a organização d'excursões e bilhetes especiaes de ida e volta nas occasiões apropriadas. Sendo o percurso médio entre Lisboa e o Algarve 290 k., o augmento de receita será:

$$20.000 \times 12 \times 290 = 69.600.000.$$

Abatendo os 14.400.000 correspondentes á perda do percurso do trafego actual, haverá um augmento de 55.200.000 réis.

A hypothese que formulamos não é uma previsão chimérica, antes se nos affigura ficar áquem do que é lícito conjecturar.

Todos sabem que em futuro proximo será construido o troço de linha de Huelva a Ayamonte, que facilitará consideravelmente as relações regionaes do Algarve com o sul da Espanha, que não são destituídas de importancia. A construcção da linha do Sado com o correspondente encurtamento no percurso e na duração da viagem dará a esse itinerario vantagens decididas, tornando a viagem mais curta e aprasivel. E' d'esperar que nova parcella de trafego se conquiste desde Lisboa.

Vejam os agora o que respeita a mercadorias. Quasi todo o trafego hoje existente entre o Algarve e Lisboa é obtido por meio dos maximos cobráveis estipulados, sem os quaes seria impossivel attingir condições accetaveis em competencia com a via maritima, que apesar d'isso póde descer a preços que seriam quasi ruinosos para o transporte de mais de 300 k. em caminhos de ferro.

Assim a recovagem tem um maximo cobravel de 10\$200 réis até 340 k. e 11\$000 réis para percursos superiores.

Em pequena velocidade a maior parte das mercadorias tem um maximo cobravel de 2\$000 réis até 340 k. e 2\$400 além d'essa distancia.

Póde-se, pois, asseverar que em média se faz o transporte gratuito numa extensão de 90 a 100 k.

O encurtamento de 60 k. no percurso em nada affecta as receitas e representa uma economia de cerca de 180 réis por tonelada nas despesas de transporte.

Essa economia é muito maior, porque se evitam as complicadas manobras de reversão em Beja e porque para o mesmo percurso pela linha do sul o comprimento virtual é muito maior que pela do Sado, diminuindo-se, pois, correspondentemente por esta o custo da tracção.

Por ultimo, convém observar que a menor duração do trajecto, permitindo sair mais tarde do Algarve, torna possivel o mais perfeito acondicionamento da recovagem e especialmente do peixe, que em geral vem á tarde para terra, fallando muitas vezes o tempo para o preparar para a expedição pelo caminho de ferro. Ganhar 4 horas é uma vantagem capital para esse trafego tão susceptivel d'incremento.

As economias assim realizadas na tracção, equivalentes a nova receita, juntas ao augmento provavel do trafego de passageiros já calculado, representam cerca de 65:000\$000 rs., que divididos pelos 128 k. da linha do Sado equivalem a 500\$000 réis de augmento de receita por kilometro, devido ao trafego de transito do Algarve sem prejuizo da receita actual.

A linha do Sado é a segunda via da linha do Sul, com a vantagem do encurtamento realizado e do trafego proprio da zona por ella servida e privada hoje de communicações faceis e baratas.

Bastantes annos decorreriam antes que a segunda via se tornasse indispensavel. Não se justificaria, pois, a não ser nestas condições especiaes, que mais uma vez vamos pôr em relevo.

A população dos concelhos atravessados pela linha do Sado é a seguinte, segundo o censo de 1900:

Setubal.....	35.990
Alcacer.....	10.401
Grandola.....	7.801
S. Thiago.....	18.576
Aljustrel e Ferreira (parte).....	2.000
	74.768

ou em numeros redondos 75.000.

Algum trafego de passageiros ha que esperar das relações regionaes com Lisboa, com o Algarve, com Setubal e com o resto do paiz.

O trafego proprio de mercadorias deve ser importantissimo.

Os cereaes e adubos são onerados hoje com custosos fretes, que não permitem a expansão da cultura. As palhas e lenhas não podem com os fretes.

As cortiças e gado suino tem importancia enorme. Todos esses elementos de trafego, já existentes ou que rapidamente serão creados, asseguram á linha do Sado rendimento inicial não inferior aos 800\$000 réis por

kilometro, que em condições incomparavelmente menos favoraveis leve a linha da Beira Baixa nos primeiros annos da sua exploração.

Sommada essa receita propria com a de transito atrás calculada, chegamos a 1:300\$000 réis, quantia sensivelmente igual á receita da linha de Vendas Novas a Setil, apesar de ser menos valiosa sob o ponto de vista agricola e da população e zona que alimenta o trafego d'esta que a do valle do Sado.

Terá ainda a linha do Sado uma receita com que ainda não contámos e cujo valor não póde ser contestado. As minas da Caveira e do Lousa, vão ser exploradas em larga escala, nem a sua lavra póde ser lucrativa noutras condições.

Prevêr o trafego de 60.000 toneladas annuaes é ficar áquem do provavel.

Esses transportes com um percurso médio de 10 k. até o Barreiro darão uma receita de

$$60.000 \times 5,8 \times 100 = 34:800\$000$$

ou 271\$000 réis por kilometro da linha do Sado.

A receita prevista será pois:

Augmento devido ao transito....	500\$000
Trafego proprio.....	800\$000
Minerios.....	271\$000
	1:581\$000
Impostos: 7 %.....	109\$000
	1:680\$000

Não contámos com a receita que nas actuaes linhas produzirá o trafego proprio da região, salvo para os minerios que não é para desprezar e que attribuida á nova linha poderia representar pelo menos 100\$000 réis por kilometro, elevando a sua receita kilometrica a cerca de 1:800\$000.

Conhecido como está o custo da construcção por orgamentos feitos com segurança, sabe-se que não póde exceder a 15:000\$000 réis por kilometro.

Ainda que se tomassem 6 % para juro e amortização, o que é excessivo, seria de 900\$000 o encargo, ficando da receita quantia proximamente igual e portanto sufficiente para as despesas d'exploração.

Ainda que se diminuam, por prudencia que frisa a timidez, algumas das verbas calculadas, chegar-se-ha á conclusão de que a linha do Sado não trará encargo sensivel.

E tão importante é a sua função economica, que nenhuma hesitação deve haver em a construir!

Por mais de uma vez o tenho escrito: não se deve hesitar perante a empresa de dotar a nossa rede ferroviaria com os complementos mais necessarios. Sob o ponto de vista restrictamente financeiro, a operação de credito necessaria não é gravosa para o Thesouro, porque ao rendimento proprio das novas linhas, por exiguo que seja, vem juntar-se o que provem do seu tributo ás linhas actuaes. Sob o ponto de vista economico a facilidade e barateza de transportes, proporcionadas a vastas regiões, terão consequencias incalculaveis.

Estão-se vendo já, para citar um exemplo, no troço de Mirandella a Bragança, cujo trafego accusa a tendencia da região para mais larga valorização agricola.

Para a immediata construcção da linha do Sado e portanto para a precisa operação de credito não tem disponibilidades no momento presente o fundo especial dos caminhos de ferro do Estado.

A lei auctoriza porém o governo a contribuir extraordinariamente com subsidios para esse fundo e considera como fazendo parte d'elle os augmentos de impostos nas linhas de companhias, bem como as economias em garantias de juros, o que até hoje se não tornou effectivo.

Bastaria pois levantar o capital preciso para a construcção, decretando que, se as receitas proprias do fundo especial fossem insufficientes para o pagamento da respectiva annuidade, o Thesouro supriria a deficiencia por conta de aquelles excessos de receita, auctorizando a que por compensação se retirasse dos 750:000\$000 réis de receitas liquidas entregues annualmente ao Thesouro a quantia para isso precisa.

Dever-se-hia ir mais longe, Não falo já na construção dos troços de Villa Viçosa a Elvas, de Évora a Reguengos, de Portimão a Lagos, no Sul, e na conclusão da linha do Pocinho, na da Regoa a Villa Franca, do Valle do Tamega, de Contumil a Leixões. Bastaria 1.000 contos mais para trazer a Cacilhas a linha do Sul, construir a estação de Lisboa e prolongar a Chaves ou pelo menos ao Vidago a linha do Corgo. Todas essas obras são de rendimento seguro, não devendo haver receios dos encargos que se supõe trazerem.

A linha do Sul soffreria nas suas condições d'exploração uma transformação de tal modo radical, que os seus benéficos effeitos só os póde calcular quem tenha inteiro conhecimento do modo de ser d'essa exploração e se compenetre da extraordinaria elasticidade do trafego suburbano, quotidianamente attestada pelos serviços da Companhia Real, do Minho e Douro, dos *tramuways* electricos de Lisboa e Porto.

Gastar neste momento mais 3.000 contos nos prolongamentos mais urgentes das linhas do Estado é a meu ver obrigação indeclinavel de quem tenha largueza de vistas. Dobrar esse dispendio em curto praso, longe de ser temeridade financeira, seria feliz audacia, seguramente coroada pelo exito.

J. Fernando de Souza.

Os pavimentos das ruas

Não ha capital de paiz civilizado que tenha nas suas ruas mais concorridas pelo trafego de vehiculos, pela intensidade do commercio, ou pelas exigencias das comunicações, pavimentos em estado mais lastimavel do que a nossa cidade de Lisboa.

As lamas do Chiado já celebradas em verso, as lamas do bom tom, chegam a ser caracteristicas, lamas negras feitas de detritos de basalto com cimentos diversos, viscosas, escorregadias.

A' mais pequena batega de chuva, os macadans transformam-se todos em lamaças penosos de transpôr.

Contrastam sob este ponto de vista as nossas ruas com as de todas as cidades da Europa.

Deve banir-se este inconveniente que torna repugnante a mais bella cidade.

E' indispensavel que os nossos edis, eleitos ou nomeados, se decidam a occupar-se, com vontade de conseguir, da resolução do problema de conservar transitavel a via publica, problema aliás resolvido em todas as cidades estrangeiras como a repartição technica da camara muito bem sabe e como o sabem tambem grande numero dos vereadores.

O papel da administração municipal não póde limitar-se a celebrar em grande pontifical o sacramento democratico da chrisma dos nomes das ruas.

Vejamos o que haveria a fazer para se supprimir um tal estado de cousas.

Para que as ruas resistam regularmente ao desgaste produzido pelo transito, aos choques dos vehiculos, á acção nociva das aguas, aos effeitos devidos á penetração da humidade, aos provenientes do calor ou de outros agentes atmosfericos, causas que podem ainda ter resultados differentes segundo a inclinação das ruas, e até segundo o seu traçado em planta, é necessario que a natureza dos materiaes empregados no pavimento seja a mais propria, que a sua construção se execute da melhor maneira e que sua conservação não deixe a desejar.

Tres são então os pontos para que se devem dirigir, portanto, os nossos estudos: natureza dos materiaes a empregar ou preferir no pavimento das ruas, sistema de construção do mesmo pavimento e sua conservação.

Começemos por esta e comparemos o que se faz entre nós com o que vemos fazer lá fóra.

A primeira condição necessaria para não haver lama é não haver pó. Ruas bem varridas mesmo com empedrados de materiaes improprios, são limpas quando chove.

Porventura são devidamente varridas as ruas de Lisboa? Não. Para se lhes tirar o pó espera se pelo vento

como para se lhes tirar a lama se espera pelas bategas d'agua.

O pó e a lama produzem então o effeito da ferrugem que corroee a crusta do pavimento, atacando-o tanto mais quanto mais espessa fôr. E assim resulta que, por se não varrer bem o pavimento, elle ganha lama, e que, por se não lhe limpar a lama, elle se destroe rapidamente.

Nas diversas cidades da Europa, mesmo as de secundaria importancia, Barcelona, Milão, Genova, Zurich, Lucerna, vê-se que estão nas ruas constantemente brigadas de varredores com as suas largas escovas encabadas limpando os detritos, e que mal chovisca apparecem numerosos carrinhos e os competentes raspadores de lama eguaes aos que ás vezes se usam no Chiado e na rua do Arsenal, em dias solemnes.

Ha cuidado constante em limpar o pavimento do pó, por isso teem menos lama; e em o limpar da lama, por isso teem menos pó; e em o limpar da lama, por isso teem as ruas mais unidas, com menos covas e sub-rodas, e por este motivo tambem maior a sua duração.

A primeira cousa a fazer em Lisboa é limpar bem as ruas. Isso é mesmo mais essencial do que a sua rega no verão. Sem pó, sem a lama consequente, sem a crosta friavel que ella fôrma quando sécca e que facilmente volta a reduzir-se a pó, já não são necessarios tantos cuidados na rega, que é sempre inefficaz e que antes deve substituir-se por lavagem ou baldeação, como se faz em muitas outras cidades.

A varredura das ruas deve ser feita de noute, por grupos de vassouras mecanicas, trabalhando em série, e por varredores ordinarios, mas deve continuar-se durante o dia, accrescentando-se o pessoal respectivo e addicionando-lhe os raspadores e lavadores de lama quando chove.

Já com estes cuidados o aspecto das nossas ruas mal pavimentadas mudaria notavelmente; mais mudaria se a estes cuidados se juntassem outros de conservação do pavimento, reparando as pequenas depressões, covas e sulcos que se formam, logo que apparecem.

Outro ponto a que nos referimos é o da natureza dos materiaes a empregar na construção.

Em Lisboa usa-se a brita de basalto, a brita de calcareo, a pedra de basalto em calçada, o granito em paralelepipedos em casos restrictos, não fallando no pavimento dos passeios de betonilha, ou em mosaico miúdo, que é excellente.

Ensaiou-se a calçada de madeira e empregou-se o asphalto em passeios, mas abandonaram-se estas experiencias.

A regra geral é usar-se nas ruas pouco inclinadas o pavimento em calçada dita á portugueza, feita com grossas pedras irregulares de basalto, e em ruas inclinadas o macadam tambem de basalto em infraestrutura coberto com uma codea delgada de calcareo com brita miuda e alguma areia siliciosa.

A calçada com paralelepipedos de granito é muito menos empregada e os restantes pavimentos que se usam noutras cidades são quasi desconhecidos.

Assim, por exemplo, os pavimentos de asphalto, que tornam tão suave e facil o movimento dos vehiculos e que fazem diminuir tanto o ruido das ruas mais movimentadas, foram completamente proscriptos.

Diz-se que o clima é quente e que por isso prejudica aquelle betume, que funde a uma temperatura baixa. E' certo que os passeios da rua dos Capellistas deram motivo ás espirituosas caricaturas do inolvidavel Bordallo Pinheiro, que representava varias pessoas conhecidas presas pelos pés no asphalto agglutinador.

Mas, quando vemos ruas de Nice, de Marselha, de Barcelona, de Madrid, de Genova e de Paris feitas de asphalto concluímos que tambem as podia haver em Lisboa. Tudo está em addicionar ao asphalto a areia necessaria e em o usar com os cuidados que vimos empregar em Nice, em que se constroe o pavimento com blocos de formigão ou *beton* trêtuminoso, sobre um alicerce de cascalho excellentemente assente.

O asphalto que se adopta em terras cuja temperatura

estival é muito superior á de Lisboa, póde também adoptar-se em Lisboa nas ruas horisontaes.

Outro material adoptado no estrangeiro, que dá um bello pavimento unido, é o de grossos prismas regulares de cimento e areia. Não é o pavimento de betonilha sulcada, que já se usou nas ligações dos passeios da Avenida; mas um pavimento formado á maneira de calçada com prismas quadrangulares bem juntos e bem assentes.

Tudo isto em ruas de traineis horisontaes ou de pequena inclinação é preferível á velha calçada de basalto com pedras angulares e irregulares, cada uma do seu feitio e tamanho, que forçosamente tem de assentar desegualmente, enterrando-se differentemente no solo quando elle está humido e originando assim as covas e subrodas. A calçada assim de basalto, se é melhor para o transito do que a de calhau rolado, tem ainda o inconveniente de deixar grandes espaços nas juntas, por onde a terra empola o que constitue a lama e o pó ulterior em que ella se resolve depois de secca e moida pelos vehiculos, pés dos transeuntes e patas dos animaes.

O basalto podia servir, contanto que as pedras fossem regulares, mas não é facil nem economico dar-lhe essas formas.

Muito preferível é o granito ou o grez rijo. Mas o granito não deve ser empregado em prismas pequenas senão nas calçadas mais inclinadas. Nas outras deve usar-se em prismas grandes para que as juntas sejam menos numerosas.

O macadam tem de ser eliminado nas ruas de grande transito. Excellente pavimento, insubstituível mesmo nas estradas ordinarias, é improprio para as cidades. Não resiste a um trafego intenso e origina grande quantidade de pó e de lama.

As calçadas de granito devem substituir inteiramente as de macadam na nossa capital.

As calçadas de madeira, a despeito dos resultados pouco lisonjeiros que se tiraram das experiencias feitas na rua do Ouro, também poderiam adoptar-se. Mas como são caras e muito menos generalizadas nas diversas cidades que conhecemos, julgamos que bastaria para a transformação indispensavel das nossas ruas que nos incommodam e nos envergonham perante os estrangeiros, o uso racional dos materiaes que deixamos indicados.

Restar-nos-hia fallar dos sistemas de construcção de cada pavimento.

Levava-nos certamente muito espaço a exposição, embora summaria, d'esses trabalhos.

Bastará indicar, porventura, as directrizes a seguir.

Para a construcção dos pavimentos a melhor regra a adoptar é preparar convenientemente a infraestrutura com a camada de areia grossa ou de cascalho, segundo os casos, que sirva de almofada ou reparta as pressões regularmente.

E' de attender também que a espessura dos materiaes, prismas ou blocos, não seja pequena.

Evitar as juntas também é boa regra.

Mas o que mais se impõe é o cuidado constante na conservação, não deixando formar trilhos e covas, substituindo os prismas ou blocos avariados, remendando as fendas, unindo pelo calor o asphalto que abrir e tomando todas as disposições necessarias para que os defeitos do pavimento, mal appareçam se desfaçam para se não exagerarem.

Estes mandamentos resumem-se afinal na boa construcção e na excellente conservação.

E por taes motivos nós pedimos aos chefes de conservação das estradas que lhes façam tirar a lama; aos illustres edis da camara de Lisboa que façam varrer as ruas, não se limitando a molhar o pó, mas limpando-o, e que façam tirar-lhe a lama para que não seque depois, mas raspando-a e lavando o pavimento.

Assim terá as ruas com outro aspecto e as calçadas com outra duração.

Ao mesmo tempo vá substituindo os pavimentos das nossas ruas principaes.

Tire o macadam da Avenida, tire-o do Chiado, tire as ignobeis calçadas de basalto irregular das melhores arterias da nossa bella cidade.

O. S.

PARTE OFFICIAL

Presidencia do Conselho de Ministros

Carecendo o Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado dos meios necessarios para occorrer aos encargos das obras que se acham em andamento: hei por bem determinar o seguinte, enquanto não se realizar uma nova operação com fundamento na lei de 14 de julho de 1899:

Art. 1.º O Governo fará entrar na Caixa Geral de Depósitos, á ordem do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, a quantia de 1 000:000\$000 réis, em prestações mensaes de 100:000\$000 réis cada uma, a partir do proximo mez de setembro, a fim de habilitar o mesmo conselho a occorrer aos encargos das obras que se acham em andamento.

Art. 2.º A importancia d'este adeantamento com a somma de 2.000:000\$000 réis, já adeantada ao referido conselho desde janeiro de 1906, será reembolsada ao Thesouro com o competente juro quando se effectuar um novo emprestimo nos termos da lei de 14 de julho de 1899.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrario

O Presidente do Conselho de Ministros e os Ministros e Secretarios de Estado das diversas Repartições assim o tenham entendido e façam executar Paço, em 30 de agosto de 1907. — REI. — João Ferreira Franco Pinto Castello Branco — Antonio José Teixeira de Abreu — Fernando Augusto Miranda Martins de Carvalho — Antonio Carlos Coelho de Vasconcellos Porto — Luciano Affonso da Silva Monteiro — José Malheiro Reymano.

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas Repartição dos Caminhos de ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, apresentado pela companhia concessionaria do caminho de ferro do Valle do Vouga, das installações que pretende fazer na sua estação de Espinho: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 12 d'este mez, approvar o referido projecto devendo porém a mencionada companhia submeter-se ás modificações que possam resultar da approvação do projecto da 1.ª secção do mencionado caminho de ferro.

O que se communica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro, para seu conhecimento e devidos effeitos.

Paço, em 20 de setembro de 1907. — José Malheiro Reymano.

Caminhos de ferro do Estado Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto e orçamento de uma variante entre os perfis 15 e 26 da modificação ao projecto da avenida de ligação do taboleiro inferior da ponte sobre o Douro, no Pocinho, com a estrada real n.º 9: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, de 18 do corrente, approvar o referido projecto e respectivo orçamento, na importancia de 599\$000 réis.

Paço, em 20 de setembro de 1907. — José Malheiro Reymano.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto e orçamento de uma variante entre os perfis 31 e 44 do kilometro n.º 1 da linha ferrea do Pocinho a Miranda: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, de 18 do corrente, approvar o referido projecto e respectivo orçamento, na importancia de 2:956\$098 réis.

Paço, em 20 de setembro de 1907. — José Malheiro Reymano.

A proposito do Cincoentenario

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

XIV

(Continuação)

D. Cipriano Segundo Monterino, Duque de Victoria, desejando aproveitar para a Companhia do Meio dia de Espanha, de que era Director, o porto de Lisboa, empregou os maiores esforços para esse fim. O percurso porém de Lisboa a Madrid effectuava-se por esta forma

Verdadeiramente infernal. O comboio correio que partia de Lisboa pelas 7 horas da noite chegava pela manhã a Badajoz onde se almoçava. Seguindo por Merida tinha uma pequena demora em Almorcheon onde se jantava—no principio da exploração o bufete estava instalado em um vagon de mercadorias!! Mais tarde foi construido um amplo bufete em que as armas de Portugal e as de Espanha adornavam as paredes. — De Almorcheon seguia-se até Ciudad Real, estação terminus da Companhia de Ciudad Real a Badajoz e entroncamento com a linha do Meio dia. De Ciudad Real através das campinas Manchegas chegava-se pela meia noite a Alcazar de S. Juan e ali se esperava cerca de duas horas a chegada do comboio de Andaluzia para reunidos os dois seguirem por Aranjuez á estação d'Atocha em Madrid, termo da viagem.

Só quem no verão passou sob o sol ardente, ultra-tropical, ou no inverno sob o frio ultra-siberiano através dos campos da Mancha pôde avaliar a tortura que só ás sentenças inquisitoriaes pôdem ter escapado os miseros condemnados a viajar de Lisboa a Madrid e vice-versa.

Contra esta tortura não poderam valer os esforços das tres companhias ferroviarias interessadas nas relações entre Lisboa e Madrid pois que quem tinha a infelicidade de sofrer uma vez estes tormentos só por muita necessidade ou dever de officio se sujeitava a novo padecimento.

D. Angel Arribas poz de parte estabelecer remedio contra estas dificuldades d'exploração commercial e apenas se occupou de consolidar os trabalhos que haviam ficado por concluir.

D. Angel Arribas não se deu por feliz na sua nova situação de engenheiro director das linhas de Leste e Norte de Portugal.

Para substituir Alfred Ghebard no importante cargo de engenheiro chefe do serviço de material e tracção, foi-lhe enviado de Madrid um joven engenheiro espanhol, de nome Murillo, excellente pessoa de estimaveis qualidades e esmerada educação, mas a quem faltava a necessaria experiencia para o exercicio de uma das mais importantes funcções ferroviarias.

Esta deficiencia teve de ser auxiliada pela competencia e zelosa dedicacção do chefe geral das officinas Henry Brasseur, funcionario estimado e da maxima confiança do seu mestre e chefe A. Ghebard, pelo que era elle de facto quem dirigia o serviço.

No cargo de engenheiro chefe do serviço de via e obras, foi investido o engenheiro Charles Pezzarat, antigo funcionario desde o inicio dos primitivos estudos na linha de Lisboa a Santarem, tendo sempre seguido o andamento progressivo da construcção, quer como engenheiro de secção, quer como empreiteiro.

Pouco tempo se conservou Pezzarat no cargo de engenheiro-chefe do serviço de via e obras, sendo substituido pelo engenheiro belga Nicolas Joseph Lecrenier, que no serviço de construcção havia sido por sua actividade, um valioso auxiliar do engenheiro-chefe da Empresa, João Evangelista d'Abreu.

Quando concluidos todos os trabalhos de construcção, apenas se necessitava a sua consolidação pelo percurso sobre a linha dos comboios do serviço da exploração, uma inverneira das mais tempestuosas, veio pela violencia de ininterruptas chuvas torrencias, esbroar e desmoronar aterros e desaterros apenas concluidos, obstruindo a via em uns pontos e excavando-a em outros.

A linha desde Lisboa ao Entroncamento, por muito calcada pelos continuos e pesados comboios do serviço de construcção para Leste e Norte, encontrava-se em bom estado de consolidação.

A linha de Leste, do Entroncamento a Badajoz, pelo muito serviço de comboios de material, não só para a parte portugueza como para as linhas fronteiriças em construcção, em Espanha, salvo na parte da subida de Abrantes até o Alto do Padrão e na violenta descida para Elvas, pouco impediam a circulação regular dos serviços d'exploração.

Outro tanto não succedia na linha do Norte, desde o Entroncamento até Villa Nova de Gaia.

Logo em seguida a Payalvo, a grande trincheira em rocha vulgarmente denominada Valle dos Ovos e na qual

voluosos blocos de marmore, apenas eram mantidos em adherencia ao solo, por fracos intersticios de terra, lavada esta pela chuva torrencial desagregavam-se da montanha e rolavam sobre a via d'onde tinham que ser removidos, rebentados a polvora.

Alguns d'estes desmoronamentos tiveram logar pouco tempo antes da passagem dos comboios, tendo estes que parar, para o seu pessoal e até coadjuvados pelos proprios passageiros, procederem á desobstrucção da via.

O tunnel de Chão de Maçãs, chegou a servir de canalização de grandes torrentes de agua que precipitadas dos montes buscavam saída sob as abobadas.

Houve occasião em que um comboio que durante a noite se internou no tunnel foi obrigado a parar quasi a meio d'elle porque os depositos de areia que a agua havia depositado sobre os carris impediam a marcha da locomotiva.

Imagine-se o panico dos passageiros, enclausurados nas carruagens, e na escuridão mais completa, vendo o comboio sobre a agua e assistindo á desobstrucção dos carris á pá, pelo pessoal do comboio, á luz dos archotes que na sua cor avermelhada, com a fumarada produzida pela chaminé da locomotiva e num ambiente saturado de alcatrão, deram a esta scena um verdadeiro simile da mansão infernal.

Este episodio narrado por um jornal da epoca fez grande impressão no publico, aventurando só quem tinha absoluta necessidade de viajar, a tomar logar nos comboios.

Os aterros de elevada altura entre Chão de Maçãs e Caxarias especialmente o da Relva, ligado pela ponte, despenhavam-se derretidos em lodo sobre os campos visinhos deixando o leito da via com as cabeças das travessas quasi a descoberto.

Cada comboio era acompanhado por um partido de operarios que com o comboio parado reparavam a via para que com a maxima precaução, machina e vehiculos pudessem avançar.

Na descida de Albergaria a Pombal, a linha em rampa do maximo legal em curvas e contra-curvas seguidas, as terras frescas resvalavam em lodo para a base dos taludes.

Além de Soure, um riacho invisivel no verão tornado em caudalosa torrente nessa epoca, escavava a linha e estabelecia solução de continuidade sendo necessario estabelecer um pontão provisório para a ligação da via.

Entre Soure, Coimbra e Alfanellos, os terrenos sujeitos á acção do Mondego e afluentes cediam ao peso dos novos aterros e expulsando o ar pelas bases obrigavam a constante reforço de novas terras e pedras para manterem o nivel preciso para a circulação dos comboios.

A estação de Formozelha que os influentes de Pereira queriam que fosse para ali transferida, apenas tinha construidas as paredes mestras e o pessoal de serviço apenas resguardado por um encerado de cobrir vagon por mais de uma vez se viu á intemperie por ser levado pelos ares o encerado que o abrigava.

A estação de Coimbra por mais d'uma vez se achou ameaçada de isolamento pela alta cheia do Mondego.

Além da Mealhada a trincheira do Valle de Cavallos construida de pedra solta extraída das trincheiras proximas, despida da terra que a ligava trazia constante trabalho em ser sustentada.

Além de Aveiro os terrenos completamente inundados pelo Vouga constituíam um verdadeiro risco de apenas deixarem em pé as obras d'arte que se succedem até Estarreja, e fazerem dos intervallos verdadeiras cataratas.

Em um dos dias mais tempestuosos o engenheiro de secção João José Lobo d'Avilla, tendo trabalhado todo o dia e noite com um comboio de serviço, em obstar a que as aguas que dos montes engrossando a cheia arrombassem um dos aterros intermediarios e destruísse por completo a linha entre Aveiro e Estarreja, telegraphou para Coimbra, onde se achava o chefe do serviço do movimento, o seguinte:

«Cheia Vouga cada vez mais forte. Machina serviço avariada.—Pessoal operario extenuado por trabalhos sem descanso dia e noite.—Vento rijo, estabelece vaga sobre aterro. Urgente machina e pessoal aliás aterro será arrastado e linha cortada entre Aveiro e Estarreja.»

O comboio correio ia partir de Coimbra. O chefe do movimento fez nelle transportar um numeroso partido de operarios, e chegando a Aveiro, resguardadas as carruagens, preveniu-se os poucos passageiros que seguiam viagem de que podendo descansar na cidade seriam avisados por toques de sineta, repetidos por um quarto de hora, quando o comboio d'ali podia seguir com segurança.

Estando o pessoal do comboio de serviço completamente extenuado o chefe do movimento tomou o cargo do conductor; á machina do comboio, engataram os vagon de serviço; o engenheiro Lobo d'Avilla e o fiscal do governo Pinto dirigiram-se a um pinhal proximo e sem mais cerimonia cortaram quantos pinheiros foram necessarios para carregar os vagon e com a rama forraram os aterros. Dois ou tres comboios mais, e os aterros resistiram á acção da cheia.

O comboio que era o do correio seguiu a Gaia e todos recolheram satisfeitos do bom serviço que haviam prestado.

Não o entendeu assim a fiscalização do Governo que num officio ao director Arribas, censurou que uma locomotiva do serviço do correio fosse distraida para serviço de construcção.

Communicada esta censura ao chefe do movimento, este accusando a recepção do officio, respondeu que não esperando se dêsse novo caso procederia em defeza não dos interesses da companhia mas do paiz, pela mesma forma como havia procedido, conscio de haver cumprido o seu dever.

Não consta que o engenheiro-chefe da fiscalização do governo retorquisse, sustentando a censura.

NOTAS DE VIAGEM

V

Hamburgo.— Comboios pelas ruas — Um parque zoologico em Lisboa — Comboio em vapor — A moeda e as linguas scandinavas — Copenhague — Uma cidade de cyclistas.

Continuaremos a nossa descripção interrompida por um sonho excepcional.

Entre Munchen e Hamburgo uma só estação intermédia fariamos, em Brunen, o importante porto do Weser, se não projectassemos, á volta, consagrar a esta cidade um dia de visita.

Vamos, pois, directamente ao grande centro do commercio marítimo allemão, o terceiro, dos portos do mundo, segundo na Europa, que é ponto quasi obrigatorio para quem quer ir caminho das ilhas scandinavas sem empreender grandes travessias marítimas, preferindo a via de terra que é, digam o que disserem, a mais commoda, mais rapida, mais regular e mais segura.

Por differentes meios e caminhos se entra nessa numerosa reunião de milhares de ilhas que formam os tres paizes que nos propomos percorrer e descrever aqui tão completamente quanto possivel.

Por Lubeck ou por Kiel, indo em vapor a Christiania, a Bergen, na Noruega; a Gotenburgo, na Suecia, ou a Copenhague, na Dinamarca; além d'outras varias communicações por mar.

Por Warnemünde, passando a Gjedser, a ponta mais proxima da Dinamarca, é por ahi que seguiremos.

A chegada a Hamburgo não apresenta ainda novidade a quem já a conhece de ha seis annos como aqui se descreveu então.

Continua a passagem do comboio por varias ruas e largos da cidade, entre a estação da linha do Hannover e a Central, indo o trem vagarosamente, acompanhada a machina por um empregado, a pé, agitando uma campainha.

Tudo isto vae, porém, mudar em breve, porque a construcção da linha que ligará as duas estações, por meio de viaductos sobre as ruas e pontes sobre os canaes, vae muito adeantada, e confia-se que em dezembro proximo estará concluida, e a linha aberta ao serviço.

A cidade tambem não nos offerece novidade de maior: alguns edificios novos, mais intenso o seu serviço de carros electricos, maior extensão de linhas, uma das quaes nos leva ao novo logar de diversões o Tiergarten, um vasto campo occupado por um verdadeiro museu zoologico ao ar livre.

Ahi está uma ideia a adoptar pela direcção do nosso Jardim Zoologico.

Terreno facilmente o obtem na parte contigua que o dedicado sr. conde de Burnay lhe cederá em boas condições. Este mesmo já tem elevações, que são necessarias. Basta completá-las com alguma montanha fingida por blocos de cimento, para as cabras, rennes e outros animaes trepadores.

Fossos para no centro d'elles se deixarem os leões em passeio, facilmente se fazem; lagos rodeados de pedras brancas, figurando gelo, para os ursos brancos, tambem se abrem no terreno, e aqui está uma ideia que fará que aquella nossa instituição seja mais concorrida e mais notavel.

Vamos, meus senhores; deem liberdade, relativa, aos animaes, e concorram para que a nossa capital tenha mais um attractivo.

E se ainda deixarem em rasoavel liberdade as avesinhas, fazendo-lhes a gaiola por sobre as arvores, como existia em S. Francisco da California, terão feito obra melhor do que em qualquer cidade estrangeira.

Consagrado um dia a Hamburgo entremos na vasta estação central para tomar o comboio que nos deve levar até Copenhague, através dos terrenos que vão até o Baltico e sobre esse mar e as ilhas de Falster, Laaland e de Sealand onde está installada a capital da Dinamarca.

Porque as carruagens vão directas, como dissémos. Em Warnemunde um vapor atracado, de pópa, ao caes fluctuante, recebe o comboio completo excepto apenas a machina. A travessia dura apenas 1 hora e tres quartos tempo que algumas senhoras aproveitam para... enjoar, e anojar os outros passageiros. Outros vão comendo, no restaurante do vapor que pareceria escusado indo outro restaurante no comboio. Mas para estas terras os sitios para comer nunca sobram; come-se a toda a hora, em toda a parte, e come-se bem.

Do outro lado do canal o vapor atraca de proa e ahi vem a locomotiva tomar o comboio seguindo com elle pelo paiz acima.

Para os pagamentos no restaurante começamos a servir-nos da moeda scandinava, differente de toda a da Europa central. A sua base é a corôa equivalente a uns 250 réis da nossa moeda, dividida em cem öres, havendo moedas de prata de 2 corôas, de 1 e de meia corôa, e de nickel de 25 e de 10 öres. Estas são porém pequenissimas, inferiores ao nosso antigo meio tostão de prata, escapam por entre os dedos, enquanto o estrangeiro se não acostuma a manobrá-las. De cobre ha moedas de 5, 2 e 1 öre que é tambem pequenissima. Ouro não circula, havendo notas (todas limpas e em bom papel) de 5 corôas para cima.

E', afinal, muito commodo o sistema, bastante claro e sobretudo tendo a vantagem de, metal ou papel, circular em todos os tres paizes, sem cambio nem a menor difficuldade.

Não succede a mesma cousa com o idioma. A Noruega mantem, em geral, o mesmo que a Dinamarca; a Suecia tem lingua especial, um pouco parecida com aquella, mas escrita por outras letras, e dando-lhes sons differentes dos que lhes applicam os latinos e germanicos.

E' essa a difficuldade para o viajante, que este vence se souber um pouco de allemão e um pouco de inglez, idiomas, que, mais ou menos correntemente, se fallam nos hotéis e nos estabelecimentos.

Nos grandes hotéis das cidades e entre as classes illustradas e commerciantes não é raro encontrar quem fale francez.

Indo do sul é a Dinamarca o primeiro dos tres paizes em que o viajante entra, a travar conhecimento com o que se chama a Scandinavia.

Natural é, pois, a curiosidade com que, pelas janellas da carruagem, olha a um e outro lado, a pesquisar os usos, o modo de viver, as construcções, a orographia da região, a vegetação, tudo.

E é facto que pouca novidade encontra nesse percurso de 170 kilometros que se faz em 6 horas.

Terreno plano, bem cultivado e muito dividido; casas pequenas, geralmente em madeira, população, sem fatos especiaes que chamem a attenção, raramente dispersa pelos campos; cidades minúsculas e pouco movimentadas, um palacio em ruínas, um trecho de floresta e nada mais.

Tendo partido de Hamburgo no comboio das 9 horas da manhã, é pelas 6 da tarde que nos aproximamos de Copenhague, e ali já temos que nos interessar vendo, da casaria sair as altas flechas do edificio da camara e outros, dando-nos a nota de que entramos numa bella cidade.

Porque se Copenhague não é uma grandiosa capital como as dos países da Europa central, é, contudo por tal forma movimentada e com tantos attractivos que a sua apparencia agrada logo que nella entramos.

A estação é no centro da povoação e ao sairmos d'ella logo nos apercebemos de que uma vida intensa anima aquelle povo.

Em todos os sentidos se cruzam os trens, os carros electricos, os vehiculos carregados de mercadorias, como indício seguro do enorme commercio que ali centraliza as suas operações.

E a par d'isso, muito povo circulando a pé e muito em bicycleta.

E' verdadeiramente notavel este característico d'aquella cidade, podendo-se dizer que em parte alguma o cyclismo tem tanto desenvolvimento como ali.

Como a cidade é toda plana, o povo passou a considerar a bicycleta como um complemento indispensavel para se transportar, e os proprios que vemos a pé é porque vão para tão curta distancia que não lhes vale a pena montar na machina.

Dissêmos o povo, melhor se deve dizer todas as classes, porque o clero também pedala e da nobreza não falta quem também use o cyclo.

Sobretudo se nota a enorme quantidade de senhoras entre as quaes vemos não só as empregadas de escritorios e armazens, como as que andam fazendo compras ou visitas.

Com tal furor cyclista não nos surpreenderá se um dia virmos um casamento em que, ao sair da egreja, a noiva recolha a cauda do vestido e o noivo prenda a calça com uma mola, e elles ahí vão, seguidos pelos padrinhos e convidados, rodando até casa.

Outra especialidade da capital, e bem util para os estrangeiros, é a forma original das taboletas, apresentando em figura o commercio que se faz no estabelecimento.

Usa-se, é certo, mesmo entre nós, que alguns sapateiros apresentem, recortada em ferro, uma bota; noutros estabelecimentos de generos diferentes, também se emprega esse meio de reclamo; mas o seu uso, tão geral como na Dinamarca, e que nunca vimos.

Os padeiros apresentam um pão, dourado; os vendedores de peixe, um grande goraz; os de hortaliças, um nabo ou uma abobora; as lojas de modas, um vestido; as de ferragens, um martello; os talhos, uma cabeça de boi.

E' um dicionario illustrado, d'uma lingua universal, verdadeiro Volapuk em folhas... de Flandres.

Caminho de ferro electrico de Visalia a Lemon Cove

Brevemente vae ser inaugurada na California uma linha electrica, cuja installação foi confiada por completo á Companhia Westinghouse; ligará as cidades de Visalia a Lemon Cove, passando por Exeter.

Será esta a primeira linha monophasica da região, empregando corrente a 15 periodos.

A subestação principal que ha-de alimentar a rede fica em Exeter, pouco mais ou menos a meio da linha. A subestação transformará a corrente trifasica de 17.500 volts, 60 periodos, fornecida pela Whitney Power Com-

pany, em corrente monophasica de 15 periodos por meio de dois grupos motores-geradores de 450 kilovats cada um.

A corrente produzida de 11.000 volts será transmittida por linha aerea. Haverá tres subestações de transformadores, uma em Exeter e as outras duas a 6 kilometros dos extremos da linha, de forma que cada subestação servirá 12 kilometros de linha.

Cada uma d'ellas terá dois transformadores de 300 kws, 15 periodos, fazendo descer a voltagem de 11.000 a 3.300 volts, tensão d'alimentação do fio de trolley.

A linha de trolley será construida com postes de madeira, supportando um fio de cobre suspenso de um cabo de aço, seguindo o principio de construcção catenaria.

O material circulante, a principio, constará de 4 carruagens automotrices para passageiros, 2 carruagens vulgares para serem rebocadas, uma locomotiva electrica e varios vagons para mercadorias. As carruagens automotrices serão providas de 4 motores monophasicos Westinghouse de 75 cavallos. A locomotiva tem 4 motores Westinghouse monophasicos de 125 cavallos cada um.

Tanto as carruagens como a locomotiva são providas de freios Westinghouse.

Automobilismo

Italia

Nas linhas ferreas italianas andam já em circulação 12 carruagens automoveis, tendo cada uma d'ellas um compartimento para bagagens, outro de grandes dimensões para passageiros de terceira classe, e outro mais pequeno para passageiros de primeira.

Foi apresentado á approvação do conselho superior de caminhos de ferro um novo tipo de carruagens automoveis a vapor para serem empregadas na linha de Irev a Edolo.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro Através d'Africa

Para discussão das contas e do relatorio e de outros assuntos que seja preciso resolver, os Accionistas reunirão no dia 11 de novembro, às doze horas do dia, na casa da Companhia, Rua de Bellomonte, n.º 49.

Companhia dos Caminhos de ferro Meridionaes

Foram sorteadas em 7 do corrente para amortização as obrigações n.ºs 10, 1.194, 1.610, 2.901, 3.123, 3.913, 4.940, 5.878, 6.760, 7.066, 61.436, 7.249, 8.338, 8.874, 9.092, 9.827, 9.860, 9.870, 11.422, 13.059, 14.780, 14.907, 15.383, 16.096, 16.625, 16.767, 16.898, 17.286, 78.476, 18.237, 18.694, e 18.744.

O pagamento do coupon e das obrigações sorteadas effectuar-se-ha em Paris, no Comptoir National de Escompte a partir de 1 de outubro de 1907.

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Foram sorteadas para amortização as obrigações da série «Mirandella-Vizeu» com os n.ºs 2.711 a 2.715—6.056 a 6.060—9.566 a 9.570—9.786 a 9.790—20.156 a 20.160—28.181 a 28.185.

Estas obrigações deixam de vencer juro e a importancia do capital nominal de cada uma (90.000 réis), será paga a partir do 1.º de outubro, na sede da Companhia em Lisboa, R. de S. Nicolau, 88, e no Porto na Agencia da Companhia, casa bancaria dos srs. Pinto da Fonseca & Irmão, Praça de D. Pedro 138 e no Banco Alliança.

O pagamento dos juros das obrigações da série «Mirandella-Vizeu» relativos ao 1.º semestre de 1907 (coupon n.º 36) começará no dia 1 de outubro, e realizar-se-ha em Lisboa na sede da Companhia, no Porto nos estabelecimentos acima referidos e em Berlim na sede do «Deutsche Bank».

Boletim Commercial e Financeiro

Segundo vemos da mensagem lida pelo governador do Estado de S. Paulo ao parlamento, por ocasião da abertura da sessão legislativa, a medida destinada a valorizar os cafés não deu os resultados desejados.

O governador relata nessa mensagem que com o fim de defender o preço do café, antecipara a execução do plano de valorização, assente na conferencia de Taubaté e começara as compras destinadas a rarefazer a mercadoria e a impedir a depreciação dos preços.

Em primeiro lugar foi contratado um empréstimo de um milhão de libras com o Disconto Gesellschaft, de Berlim, sobre bilhetes do Thesouro, e um anno de praso. Tratou-se ao mesmo tempo com banqueiros e grandes negociantes de café a consignação, para os portos europeus e americanos, dos cafés comprados com o producto do empréstimo.

Mais tarde, para continuar a operação, foi contratado um outro empréstimo de 3 milhões de libras, por intermédio da City Bank, de Nova-York, e da casa Schroeder, de Londres, á taxa de 5 por cento e garantido por uma sobre-taxa de 3 francos por sacco de café exportado. Mas d'estes 3 milhões, um ficava reservado para o reembolso do empréstimo contratado em Berlim.

Entretanto começavam as compras convencionadas no tratado de Taubaté e, no fim do exercício de 1906, o Thesouro tinha fechado as operações relativas á compra e á consignação de 2.596.566 sacos de café, todos de qualidade superior, pela importância de 89.018 contos.

Esta grande despesa foi coberta por adiantamentos sobre o empréstimo anglo-americano e por meio de saques sobre os banqueiros correspondentes do *consortium* de valorização.

Mas as compras continuaram durante o mesmo exercício, por forma a completar um stock de cerca de 8 milhões de sacos.

Todo este café é integralmente pago. O governo cobriu mesmo as diferenças resultantes da baixa que se deu depois das compras. Está armazenado no Havre, em Hamburgo, em Bremen, em Anvers, em Londres, em Nova-York e outras praças da Europa e da America do Norte, em virtude de contratos de consignação feitos com o Estado de S. Paulo.

A data da redacção da mensagem ficavam para embarcar nos portos do Rio e de Santos cerca de 800.000 sacos com destino a consignações no estrangeiro e a armazenagem contra *warrants*.

*

O governo está firmemente decidido a não dispôr de todo esse café, senão á medida das necessidades do consumo, sem duvida ao melhor dos interesses do Thesouro, mas sem a preocupação de realizar lucros, attendendo a que a operação não foi empreendida com mira em especulação mas unicamente para obter vantagens para a agricultura.

Para assegurar a inteira execução do seu plano, o Estado de S. Paulo conta com os recursos provenientes da sobre-taxa de saída, de 3 francos, com as operações de credito que está auctorizado a fazer, com o apoio dos Estados signatarios do convenio de Taubaté e com o concurso do governo federal. Conta além d'isso, muito particularmente, com o empréstimo de 3 milhões de libras, para o qual o congresso do Rio votou recentemente a garantia.

Pelos dados fornecidos pelo documento presidencial pôde concluir-se que para a compra dos 8.800.000 sacos de café se empregou um total de 16.949.350 libras, das quaes 13.559.480 libras fornecidas pelo *consortium* e 3.389.880 pelos empréstimos.

Actualmente a divida ao *consortium* é de 13.559.480 libras, mais 4 milhões de libras emprestadas pelo estrangeiro e 3 milhões de libras emprestadas pela União, o que representa o total de 20.559.480 libras.

Para fazer face a este passivo figuram os 8.800.000 sacos de café, avaliados em 15.510.000 libras e o producto da sobre-taxa percebida, calculada em 1.050.000 libras, o que dá o total de libras 16.560.000.

Do confronto dos dois totaes resulta um *deficit* de 3.999.480 libras, ao qual ha a juntar as despesas de armazenagem, juros, comissões, seguros, etc.

Tal é ao presente o balanço da valorização. Mas o governo conta com uma subida de preços, aliás provavel, em vista da fraca apparencia das proximas colheitas, e liquidar assim a sua aventurosa operação nas melhores condições.

*

Entretanto, como diziamos no começo d'este artigo, a combinação não teve o desejado exito. Não valorizou o café e não impediu a baixa, ficando accumulado na posse do Estado um stock monstruoso, vendido por plantadores mal intencionados a preço elevado.

Feita a experiencia, poz-se termo, não ás despesas, que correm sempre, mas ás compras a preço convencional, e o mercado do café foi restituído á livre concorrência. E' por isso mesmo que os negociantes e os plantadores do Rio pedem a suppressão do di-

reito de saída, allegando que esta sobre-taxa já não tem razão d'existir desde que acabaram as compras. Tem-lhes sido porém objectado que se as compras terminaram, o mesmo não succede com a operação, e que é necessario angariar recursos para fazer face ás despesas que hão subsistir até a liquidação da mesma operação.

A liquidação ha de ser provavelmente demorada porque não se podem collocar com facilidade 8.800.000 sacos de café, sobretudo tendo-se também em vista não depreciar os preços. Além d'isso as despesas e os juros augmentam incessantemente, de forma que o ultimo empréstimo de 3 milhões de libras, apesar da garantia dos Estados Unidos do Brazil não poudé ser ainda realizado.

*

Estão publicados o relatório, contas e parecer do conselho fiscal da Companhia da Zambesia relativos á gerencia de 1906 e que devem ser apresentados á assembleia geral de amanhã.

Segundo o relatório, durante o anno, tomaram grande incremento as pesquisas mineiras em Tete, que, de anno para anno, vão manifestando a extraordinaria importancia dos jazigos de quartzo aurifero, cobre, chumbo e prata já descobertos.

Os jazigos auriferos de Misalle e Chifumbaze e os de cobre de Pandamakua, Mussanagué e Macassa, em que ha já trabalhos importantes de pesquisa, estão dia a dia demonstrando a riqueza mineira da região e dão fundadas esperanças de se prestarem a uma exploração largamente remuneradora.

O syndicato de estudos da cultura de algodão na Zambesia, constituindo por accordo com o Banque de l'Union Parisienne e em que a Companhia tem uma importante participação, começou durante o anno os seus ensaios e segundo a opinião do sr. René Ismaluni, distincto engenheiro-agronomo, encarregado das experiencias, a ilha de Ilhangoma apresenta magnificas condições para aquella cultura, que ali deve ser bastante remuneradora.

Em 23 de fevereiro, foi negociada com a Banque de l'Union Parisienne a emissão de uma série de accões da Companhia, que augmentando o capital circulante, permittiu dar maior desenvolvimento ao ramo commercial.

O resultado da gerencia de 1906 é mais favoravel que o de 1905, pois apresenta um augmento de 28.764.5713 réis nos lucros obtidos em Africa, que, de 52.157.5686, passaram a 80.922.5399 réis continuando, portanto, a manifestar-se a melhora da situação geral da Companhia, que se vem accentuando desde 1903.

Continuando a norma seguida nos annos anteriores, foram feitas em Africa amortizações e desvalorizações na importancia de 58.633.258 réis, ou mais 21.467.5629 réis que no anno de 1905.

Deduzindo do saldo de lucros em Africa de 22.289.5141 réis a das despesas na Europa, resta em 1906 o saldo positivo de 8.996.5568 réis, 5 % do qual deve ser levado a fundo de reserva.

Os conselhos propõem á assembleia que do saldo da conta de ganhos e perdas seja levada a quantia de 449.5828 réis a fundo de reserva e 3.152.5866 réis á conta de despesas a amortizar; e que o remanescente, na importancia de 8.555.8834 réis, passe ao exercício de 1907 como saldo da conta de ganhos e perdas.

*

No nosso mercado bolsista o movimento é ainda diminuto. Por esse facto os desvios nos preços dos differentes valores teem sido pouco sensiveis.

As operações a praso teem incidido principalmente sobre as accões da Companhia do Assucar de Moçambique, que obtiveram nos ultimos dias os preços de 46.5800, 46.5950 e 47.5100 réis, para o fim de setembro, e de 47.5450 e 47.5600, para o fim d'outubro; as obrigações da Companhia Real — 2.º grau — que se cotaram a 53.5900, para o fim de setembro e a 54.5150 e 54.5250 para o fim do outubro; as obrigações da Companhia do caminho de ferro de Beira Alta — 3.º grau — 2.º grau — que se fizeram a 24.5500 para o fim de setembro.

A situação cambial, que ultimamente se havia modificado em sentido bastante desfavoravel, em virtude de manejos da especulação, que pretendia aproveitar-se habilmente da epoca em que ha necessidade de remetter ouro para o estrangeiro, afim de serem pagos os coupons de valores do Estado e de differentes companhias, melhorou sensivelmente no decorrer da semana finda, devido á noticia da suspensão dos concursos da Junta do Credito Publico, á qual o governo communicou que até nova ordem lhe forneceria os fundos de que carecesse no estrangeiro, e ainda ao facto de já terem as Companhias Real, da Beira Alta e dos Tabacos feito as remessas precisas para o pagamento dos seus coupons.

Damos a seguir as ultimas cotações cambias :

	EM 30 DE SETEMBRO		EM 15 DE SETEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	51	50 7/8	50 7/8	50 3/4
" 90 d/v.....	51 1/2	—	51 3/8	—
Paris cheque.....	564	563	562 1/2	564 1/2
Berlim ".....	230	231	230	231
Amsterdam cheque.....	390	392	383	384 1/2
Madrid cheque.....	835	843	825	835

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	SETEMBRO													
	16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	
Lisboa : Inscrições de assent.	44,05	44,05	44,05	44,05	-	44	43,80	-	44	44	-	-	-	-
» coupon ..	43,85	43,80	43,80	43,80	-	43,80	-	-	43,80	43,80	43,80	43,65	-	-
Obrig. 4 0/0 1888.....	22 150	-	-	-	-	22.150	-	-	-	-	-	22 400	22.300	-
» 4 0/0 1890 assent....	-	63.500	-	-	-	-	-	63.500	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon...	-	62.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.....	63.500	-	-	-	62.400	62.500	-	-	63.500	62.500	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 coupon int..	-	-	62.400	-	-	62.300	62.300	-	62.300	62.300	62.300	-	-	-
» externo 1.ª série....	63.300	63.500	63.700	63.800	63.600	63.600	-	63.400	-	63.400	63.200	-	-	-
» 3 0/0 1905.....	9.500	9.500	9.500	9.550	-	9.500	-	9.500	-	9.500	9.500	9.500	9.500	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	176.000	-	-	176.000	176.000	176.000	-	-	-	-	-	-	176.000	-
» » Commercial.....	132.500	-	-	132.500	132.500	-	-	-	132.500	-	-	-	-	-
» » Nac. Ultramarino...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	95.100	95.000	94.600	-
» » Lisboa & Açores...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	95.200	-	-	117.000	-
» Tabacos coupon.....	97.500	97.000	96.700	-	96.100	96.500	96.200	96.200	96.000	95.500	95.500	96.100	-	-
» Comp. Phosphoros...	-	-	-	-	-	-	-	69.200	69.000	69.100	69.100	69.000	69.000	-
» » Real.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	85.500	-
» » Nacional....	12.300	-	-	-	-	12.350	12.350	12.350	12.350	12.350	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0.....	-	-	91.800	91.600	-	-	-	91.800	91.800	91.800	-	-	-	-
» » 5 0/0.....	-	-	88.500	-	-	-	-	88.500	88.500	-	88.500	-	-	-
» C.ª Beira Alta 1.º grau	-	-	-	-	57.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » Real 3 0/0 1.º grau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » » 3 0/0 2.º »	54.500	-	54.500	-	-	54.400	-	-	-	-	-	-	54.000	-
» » » Nacional 1.ª série.	-	78.000	-	-	-	-	-	79.000	-	78.000	78.000	-	-	-
» » Atravez d'Africa...	-	85.400	-	-	-	-	-	-	85.600	-	-	85.800	-	-
Paris : 3 0/0 portuguez 1.ª série	66,65	67	67	67	66,60	66,80	66,50	66,35	66,50	66,50	66,70	66,40	-	-
Acções Comp. Real.....	448	-	440	-	460	-	-	-	-	-	459	452	-	-
» Madrid-Caceres.....	43	43	43,50	-	46	46,50	44	43,50	-	47	46,50	45	-	-
» Madrid-Zaragoza....	371	370	375	375	379	381	380	382	389	394	393	-	-	-
» Andaluzes.....	169,25	170	171	170	173	173	173	176	178	178	178	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	353	353	352	352	-	351,25	353,75	350	351	351	350,25	350	-	-
» » » 2.º »	291	291	-	290,25	290,50	290	288	288	288,75	282	-	282	-	-
» » Beira Alta...	309	308	308	308	308	308	308	306	305,75	305	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	167	170	169	173	172	170	174	174	176,50	172,50	174	-	-	-
Londres : 3 0/0 portuguez.....	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	-	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	-	-	-	-	-	89,50	89,87	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Período de exploração	1907			1906			Totales desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totales	Kilom.	Kil.	Totales	Kilom.	1907	1906	1907	1906
			Reis	Reis		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis
COMPANHIA REAL	20 26 Ag	1073	136.988.000	127.668	1073	136.777.000	127.471	3.630.168.000	3.592.302.000	37.866.000	-
	27 2 Set	»	139.988.000	130.464	»	136.964.000	127.645	3.770.156.000	3.729.268.000	40.890.000	-
	3 9 »	»	140.339.000	130.791	»	137.429.000	128.079	3.910.495.000	3.866.695.000	43.800.000	-
	20 26 Ag	70	2.054.000	29.342	70	2.146.000	30.657	62.005.000	65.179.000	-	3.174.000
Vendas Novas	27 2 Set	»	1.859.000	26.557	»	2.072.000	29.600	63.864.000	67.251.000	-	3.387.000
	3 9 »	»	1.687.000	24.100	»	1.884.000	26.914	65.551.000	69.135.000	-	3.584.000
	20 26 Ag	29	693.000	23.896	-	-	-	16.058.000	-	-	-
Coimbra á Louzã ..	27 2 Set	»	522.000	18.000	-	-	-	16.580.000	-	-	-
	3 9 »	»	594.000	20.482	-	-	-	17.174.000	-	-	-
	1 10 »	597	64.170.015	107.487	597	58.688.248	98.305	933.853.360	876.810.856	57.042.504	-
Sul e Sueste.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro	1 10 Set	372	58.840.000	158.172	372	54.894.155	147.564	1.095.325.000	1.052.173.325	43.151.675	-
Beira Alta.....	6 12 Ag	253	8.384.406	33.139	253	8.062.935	31.869	269.460.516	252.889.825	16.570.691	-
	13 19 »	»	10.973.579	43.373	»	7.856.677	31.054	280.434.095	260.746.502	19.687.593	-
	20 26 »	»	9.158.378	36.199	»	10.623.418	41.989	289.592.473	271.369.920	18.222.553	-
Nacional — Vizeu, Mirandella e Bragança.	13 19 »	185	3.886.976	21.010	105	2.545.424	24.242	100.998.324	63.920.169	37.078.155	-
	20 26 »	»	4.011.211	21.682	»	2.641.709	25.159	105.009.535	66.561.878	38.447.657	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Guimarães	21 30 Jun	34	4.029.479	118.514	34	4.816.172	141.652	43.513.400	42.944.350	569.050	-
Porto á P. e Famalicão	1 10 Jul	»	3.227.240	94.918	»	3.468.175	102.005	46.740.640	46.412.525	328.115	-
Norte de Espanha.....	-	64	-	-	64	-	-	-	-	-	-
	21 31 Ag	3681 Ps.	4.218.113	Ps. 1.145	3681 Ps.	4.411.672	Ps. 1.198	Ps. 79.892.047	Ps. 76.506.673	Ps. 3.375.374	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Madrid — Zaragoza — Alicante	1 10 Set	3650	3.180.131	871	3650	3.034.135	831	73.665.648	72.106.967	1.558.681	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Andaluzes	13 19 Ag	1083	424.460	391	1083	423.725	391	11.986.883	12.423.220	-	436.337
	20 26 »	»	405.200	373	»	431.895	397	12.392.083	12.855.115	-	463.032
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Madrid-Caceres e Portugal.....	1 10 Set	777	131.312	168	777	138.586	172	3.510.479	3.466.238	44.241	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zafra a Huelva	27 2 Set	180	92.951	516	180	70.674	392	2.507.725	2.107.637	400.088	-
	3 9 »	»	56.938	315	»	66.793	371	2.564.663	2.174.430	390.233	-
	10 16 »	»	91.693	509	»	75.621	420	2.656.357	2.250.051	406.306	-

A mendicidade

Quem viaja pela Suíça e França, deixando Portugal, a pedinchona Espanha e algumas terras da Itália, cubiçosas da esportula do forasteiro, nota ali com estranheza e agrado a ausencia de mendicidade.

Não vem importuná-lo o velho sordido, exagerando as suas molestias e augmentando a curvatura do dorso, nem a mulher andrajosa com um rosario de creanças, está livre das supplicas persistentes e porfiadas dos garotos que pedem para um quarto de pão ou para os paes que estão em casa.

A Suíça, modelar em tanta cousa, paiz pequeno que pôde ensinar os grandes, até nisto nos dá exemplos; empenha-se cuidadosamente em obtemperar á triste molestia das cidades, a mendicidade, e consegue-o. Não são só os governos, cantonaes ou federal, e os municipios a cooperar neste sentido; as instituições locais, as associações formadas para promover o desenvolvimento das cidades e villas, as associações culturais de diversas confissões, os particulares confessos, todos se empenham em fazer a desinfecção social da mendicidade.

Da congregação d'estes esforços que se infiltram nos costumes como gotas de agua nos terrenos permeaveis, resulta que já não ha mendigos nas ruas, nas portas das egrejas, ao lado dos monumentos, especuladores da caridade que esmolam por vicio ou desgraçados que esmolam por fome.

Já não ha mãos de pedintes. Quando as haja repellam-se. Que não venha uma compaixão doentia e nociva prejudicar a desinfecção.

Pede-se a cooperação dos estrangeiros. Previnem-se contra os manejos dos mendigos como se previnem contra a habilidade dos gatunos.

Roga-se-lhes que não dêem esmolas aos pedintes que porventura appareçam e fez-se-lhes ver a boa razão da recommendação.

Temos deante de nós um aviso, escripto nas tres linguas—allema, franceza e ingleza,—feito pela administração do hospital da risonha e interessante villa do fundo do Valle da Virgem ou Jungfrau-Interlaken, assignada por I. Mühlemann, perfeito, e A. Feller, pastor.

Não resistimos ao desejo de o traduzir em parte:

Começa o impresso, que é largamente distribuido, por dizer que o Hospital d'Interlaken tem de sustentar 60 a 70 doentes. Observa que as subvenções do Estado e das communas não bastam e que tem de fazer face ás suas despesas com subscrições e donativos: Pede o auxilio da colonia estrangeira e acrescenta:

«Eis os motivos por que nos permittimos o recomendar calorosamente a subscrição (a favor do hospital) com o pedido de auxiliarem os esforços das auctoridades para a supressão da mendicidade não dando nada aos mendigos qualquer que seja a sua idade. Isso será verdadeiramente justo porque as auctoridades e as sociedades de beneficencia continuam a socorrer d'um modo sufficiente todos aquelles que são realmente pobres.»

Sem transcrever mais, ha aqui materia para varias reflexões interessantes.

Falla-se dos mendigos que são realmente pobres.

Falla-se das sociedades de beneficencia.

Apella-se para a caridade publica.

Pede-se que não animem pela esmola mal concedida, ás cegas, um vicio.

Diz-se que as sociedades de beneficencia chegam para o desempenho da sua missão.

Não nos deixaremos, porém, levar na corrente de ideias que estas palavras suggerem. O nosso fim é muito mais limitado e restricto.

Entendendo que Portugal tem condições naturaes para poder attrair o viajante internacional, que vae nisso um grande interesse para o paiz, julgamos que deve esforçar-se, por decoro e por conveniencia propria, por banir algumas nodoas que o prejudicam aos olhos dos estrangeiros.

A mendicidade enjôa, fatiga, indis põe, origina uma ideia desagradavel do paiz que a consente.

Dir-se-ha, e bem, que não é facil supprimir a mendicidade, extirpá-la com qualquer decreto, e que só com numerosos asilos e outras instituições de previdencia ou de beneficencia se pôde atalhar a este mal, cuja principal causa está na miseria publica.

Assim será em parte.

Mas, se não podemos de golpe banir a mendicidade andrajosa das ruas e a mendicidade disfarçada sob pretextos varios, o que podemos e o que devemos é evitar a escola de mendicidade que temos sempre permittido. O que podemos e devemos é reduzir a mendicidade, a dos miseraveis.

De pequenos se educa em Portugal para a mendicidade.

Começam as creanças por pedir em grupos, formados a cada canto e em cada rua, dezréisinhos para Santo Antonio ou para S. João.

Importunam, insistem, humilhados, ouvem más respostas, tudo deante das mães, que julgám regular e lucrativo o passatempo.

Embotam a sensibilidade. Ageitam-se á supplica baixa.

Nas estradas de aldeia, costume equivalente.

Aqui é um pastor de cara tisonada, melena inculta, olhar pasmado e incerto mas cupido, que ajoelha, põe o largo chapéu braguez nas mãos como faz na egreja e balbucia orações, esperando a esmola.

Acolá é um grupo de pequenos camponios que segue a diligencia e corre como ella, e sóbe e desce, palmilhando kilometros a correr até que os viajantes condoídos ou enfasiados, atiram pela portinho'a algumas moedas de cobre.

Que educação para um povo!

Se as municipalidades pedissem aos viajantes que zurzisses os garotos, ou lhes arrancassem as orelhas quando assim se prostram de joelhos como pobres, elles os sadios e rijos pimpolhos das serras, verdadeiros pequenos satiros aldeãos: ou se, pelo menos, recommendassem que nada lhes dessem, fariam obra meritoria. Util seria tambem o conselho dos parochos e dos paes e a sua censura para actos que ferem o brio e dignidade do homem.

Depois dos dez réis para Santo Antonio, ha a subscrição para o enterro de pessoa de familia, a rifa, o beneficio no theatro, etc., etc., e até, o que parece paradoxal, a esmola do Carnaval. Sim porque muitas dansas, descantes e mascaradas diversas, são mero pretexto para peditórios, para a mendicidade da esturdia e da taberna.

Vamos aos touros? temos peditório dos homens de forcado com a cara ensanguentada; entramos num vapor? lá temos a mendicidade com musica.

E' um vicio é uma praga.

Urge corrigir estes costumes.

Urge proceder á crivação, e joeirar bem a falsa da verdadeira miseria; a mendicidade por necessidade, da mendicidade por sistema.

Frequentemente se citam nos jornaes diarios casos em que sendo mendigos, morrem deixando bens relativamente importantes.

Estes falsos miseraveis são verdadeiros ladrões que devem ser punidos.

Em vez de gazua com que abram as portas, teem a lamuria com que provocam a compaixão.

Se a policia intervier persistentemente difficultando o exercicio d'esta facil industria;

Se se prohibir por completo a nociva prática do pedido dos dezréisinhos para o Santo Antonio;

Se se enviarem para as terras das suas naturalidades todos os mendigos de fóra da terra; se se internarem nos asilos os pobres verdadeiros; se se punirem os pobres flagitados; não se supprimirá a mendicidade, mas ter-se-lhe-ha dado um grande corte.

Maior ainda será a transformação, se o publico compreender, que o que ha de bom e santo na esmola que tanto consola o proprio que a dá, se transmuda em nefasto e pernicioso quando a esmola não vae acudir a uma necessidade mas crear, fomentar ou acalentar um vicio.

Maior será se o publico fundar ou auxiliar instituições

de beneficencia que, como as de Interlaken, supram a necessidades de aquelles que realmente são pobres.

Maior será se o publico fechar a bolsa para os mendigos de qualquer idade ou sexo, entregando o seu obulo a quem saiba e possa exercer a doce missão da caridade; mas caridade que derrama os seus beneficios com criterio e não os lança ás cegas.

O. S.

A ponte de Stettin

Foi substituida a ponte de madeira sobre o rio Oder, que punha em communicacão Stettin e Marchevin, por uma outra de ferro, elevando-se para dar passagem ás embarcações.

Méde cento e cinco metros de extensão e é dividida em tres tramos: dois fixos de 41 metros cada um, e o central movel, com vinte e tres metros de extensão.

Este tramo é formado por duas partes eguaes que se levantam sobre os pilares em que apoiam.

Tem a ponte dezeseis metros de largo, dos quaes 8^m,6 formam uma via central por onde corre uma dupla linha de tremvias.

Os pilares assentam no terreno á profundidade de quinze metros abaixo do nivel médio das aguas.

O tramo médio é do sistema Sherzer, muito usado na America, e que consiste em equilibrar com contrapesos as partes moveis que não giram em torno de um eixo fixo como é vulgar, mas movem-se rolando uns segmentos circulares que lhes estão ligados, sobre carris fixos nos pilares.

O trabalho de erguer ou baixar o taboleiro é feito por motores electricos, gastando vinte segundos qualquer das operações e consumindo quinhentos volts.

No caso de avaria nos motores, manivelas que podem ser manobradas a braço garantem o funcionamento.

Tem freio para regularizar o movimento e varios appa-relhos para assegurar a maxima perfeição do serviço que uma descripção summaria como esta não comporta.

Só a despesa feita com a acquisição d'estes appa-relhos subiu a 171 contos de réis.

A navegação a vapor

Ha seiscentos annos escrevia um franciscano, Rogerio Bacon:

«Mencionarei agora alguns productos maravilhosos da arte e da natureza nos quaes nada ha de magico porque a magia não podia creá-los. Póde fabricar-se instrumentos que manejados por um só homem, fariam andar os maiores navios como se fossem tripulados por grande numero de marinheiros».

A phantastica profecia de Bacon tornou-se uma realidade nos principios do seculo dezenove.

Para este effeito numerosas experiencias, mas baldadas tentativas, foram feitas na Grã-Bretanha.

Estava porém reservado aos Estados-Unidos a gloria de ser berço do que havia de tornar palpavel realidade o sonho de Bacon.

Roberto Fulton, que começára a sua vida como pintor, cedendo ás instigações do seu espirito creador tornára-se engenheiro civil, dedicando-se então a estudos sobre torpedos submarinos.

D'ahi passou a estudar a construcção de navios a vapor, tendo apresentando um modelo do seu invento ao governo americano e depois ao governo inglez.

Decepções e contrariedades successivas não lhe quebrantaram o animo e em 1807 era lançado ao mar, em Nova-York o «Clermont», barco a vapor deslocando 550 toneladas. Media quarenta metros e meio, approximadamente, de comprimento, cinco e meio de largo e quasi tres metros de altura.

Fez a sua primeira viagem indo a Albany, a 150 milhas de Nova York, gastando sessenta e duas horas, ida volta.

Ficára resolvido o problema.

O exito do «Clermont» foi tal que Fulton fez annunciar

imediatamente que seria estabelecido um serviço regular para passageiros entre Nova York e Albany.

Decorridos cem annos, em 1907, tão grandes foram os aperfeiçoamentos introduzidos no invento de Fulton que mal póde suppôr-se que os navios a vapor de hoje, deslocando quarenta mil toneladas tiveram por origem aquelle modesto barquinho, que para a epoca era assombroso, mas que hoje faria o effeito de um lobo junto d'um elephante.

O «Adriatic», da White Star Line lançado ao mar em meio d'este anno, cem annos depois do «Clermont», é o *omega* da navegação a vapor de que o «Clermont» foi o *alpha*.

O colosso moderno méde 226 metros de comprimento 23 de largura e 15 de altura.

Na sua construcção foram empregadas vinte mil chapas de aço. Tem accomodações para tres mil passageiros.

O «Clermont» e o «Adriatic» representam duas epocas ligadas pelo nome de Fulton e a historia de um dos maiores inventos do homem na conquista e dominio das forças da natureza.

Os comboios electricos na linha de Nova-York a New-Haven e Hartford

Em fins de julho, inaugurou a Companhia dos Caminhos de ferro de Nova-York a New-Haven e Hartford o serviço de comboios electricos penetrando no interior de Nova-York, completando assim a electrificação das differentes rédes de linhas que entram no bairro de Manhattan, e fazendo desaparecer definitivamente as locomotivas a vapor sobre aquellas linhas.

As locomotivas electricas foram todas fornecidas pela Companhia Westinghouse, em numero de 35, sendo cada uma d'ellas da força de 1.000 cavallos.

A inauguração d'este serviço marca uma data importante na electrificação das linhas de caminhos de ferro porque é a primeira grande linha installada com o sistema monophasico.

Em muitas linhas ferreas tem sido adoptado nestes ultimos annos este sistema, mas todas são destinadas ao serviço interurbano. O caminho de ferro de Nova-York a New-Haven e Hartford, como ninguem ignora, é uma das mais extensas rédes dos Estados Unidos e a escolha do sistema monophasico para a electrificação d'uma das suas linhas denuncia uma nova orientação nesta empresa que a distingue das empresas anteriores.

Uma determinação legislativa forçou a companhia a abandonar a exploração pelo vapor no territorio da cidade de Nova-York. Havia já annos que a direcção resolvera adoptar a tracção electrica, mas vendo-se forçada a fazê-lo immediatamente, deu a preferencia ao sistema monophasico.

Contratou então a installação com a Companhia Westinghouse, a qual se encarregou tambem de fornecer as machinas para a estação central de producção de fluido, que ficam installadas em Stamford e contam grupos turbo-alternantes da mesma companhia.

A installação ficou terminada em abril, começando logo a fazer-se experiencias com varios comboios. A abertura publica foi, porém, addiada, enquanto se esperava que terminassem as negociações empreendidas pela empresa com a Companhia do Nova-York Central e Hudson River para a acquisição da energia necessaria para a marcha dos comboios na réde d'esta companhia no interior de Nova-York.

Na secção electrificada, a corrente é transmittida de New-Rochelle até a junção das linhas do Nova-York Central, perto de Woodlam, por via aerea; d'ahi por deante a corrente é tomada do terceiro carril, sistema empregado na réde do Nova-York Central.

Os comboios da Companhia do Nova-York a New-Haven são formados por carruagens vulgares de passageiros, rebocadas por uma locomotiva electrica, podendo attingir a velocidade de 120 kilometros á hora.

Publicações recebidas

Acabamos de receber o *Anuario de Ferrocarriles* para 1907, publicado por D. Enrique de la Torre, distincto empregado superior da Companhia dos caminhos de ferro do Norte de Espanha.

O interessante volume corresponde ao 15.º anno da sua publicação.

Divide-se o trabalho em tres partes distinctas, tratando-se na primeira de patentes de invenção relativas a caminhos de ferro, bibliographia, estatisticas, etc.; na segunda trata o auctor dos kilometros em exploração, estações, capital e pessoal da companhia, receitas, despesas, etc.; a terceira parte é consagrada a legislação.

A ultima edição do *Anuario de Ferrocarriles*, obra officialmente considerada de utilidade geral, affirma os meritos do seu auctor em assuntos ferroviarios.

Agradecemos o exemplar recebido.

Tracção electrica

Espanha

A empresa belga que está explorando os tremvias de Cartagena introduziu nas suas linhas a tracção electrica em substituição da tracção animal.

Tem já montada pelo novo sistema uma extensão de 10 kilometros de via.

Constituiu-se em Madrid uma companhia com o titulo de «Omnibus electricos de Arosa» para a construcção e exploração de uma linha de omnibus electricos com *trolley* de Carril a Cambados, passando por Villagarcia.

LINHAS PORTUGUEZAS

Sul e Sueste.—Está sendo montada a installação da luz electrica na estação do Terreiro do Paço.

—A direcção d'estes caminhos de ferro reduziu, ultimamente, os preços das sobretaxas do aluguer dos logares de toilette-camas, sendo agora os seguintes:

Entre Beja e Barreiro ou Beja e Villa Real de Santo Antonio, cada logar 1\$000 réis;

Entre Barreiro e Villa Real de Santo Antonio, cada logar 1\$500 réis.

Só é permittida a utilização d'estes logares aos passageiros portadores de bilhete, auctorização ou passe, que lhes dê direito a viajar em 1.ª classe.

Acompanha o comboio um empregado encarregado de fazer as camas, incumbindo-se tambem de despertar os passageiros que assim o desejem e com a antecedencia que lhe marcarem.

Companhia Real.—Começou hoje a ser posto em pratica na estação do Rocio o novo processo para despacho de bagagens e cães, como ha tempos aqui noticiámos.

Montemor-o-Novo.—Foram começados na ultima quinzena do mez passado os trabalhos de terraplenagem para a construcção d'este ramal.

Foi já lavrado o auto de doação d'uns 15.800 metros quadrados de terreno na herdade da Regadia, propriedade do sr. Marques dos Santos, local onde foram iniciados os trabalhos.

Beira Alta.—Chegaram no mez passado á Figueira da Foz as novas locomotivas encommendadas pela Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta.

Logo que se proceda ás experiencias, caso satisfaçam, entrarão immediatamente em serviço.

Mossamedes.—Varios agricultores da região atravessada por esta via ferrea solicitaram ao governo permisso para construirem, por conta propria, ramaes que, ligando as suas propriedades com aquelle caminho de ferro, lhes facilite a exportação dos seus productos.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Começaram os trabalhos para a construcção do caminho de ferro de Solares a Liérganes.

FRANÇA

Foi auctorizada a abertura á exploração da secção da linha de Blois a Chateaufort, compreendida entre Poudrière e Saint Nicolas-des-Motets.

ALLEMANHA

Vae ser apresentado ás camaras um projecto de lei para a construcção de uma rede de caminhos de ferro na Africa allemã.

ARGENTINA

Constituiu-se uma companhia com o capital de cinco milhões de pesos para explorar a concessão de uma linha ferrea de La Plata a Tendil.

Notas varias

A linha telephonica mais extensa.—Está sendo terminada, nos Estados-Unidos, a installação da linha telephonica mais extensa do mundo. Deve pôr em communicação Nova York com S. Francisco da California.

Esta empresa, além de ousada, desperta curiosidade por causa de obviar ás difficuldades provocadas pela autoinducção.

Como se sabe este phenomeno obriga a augmentar extraordinariamente o diametro do fio conductor quando este tem que percorrer uma grande distancia, o que augmenta sobremaneira o custo da linha.

Nesta nova installação será empregado o fio de dimensões ordinarias, mas tendo intercaladas de distancia a distancia bobinas de indução, invento do professor Pupin, de Nova York, para attenuar o inconveniente da autoinducção.

Aviões de serviço

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes

Despachos de bagagens e de cães em Lisboa-Rocio

Por motivos a attender para a boa ordem do serviço na estação de Lisboa-Rocio, desde 1 de outubro de 1907, não será permittido o estacionamento de quaesquer volumes nos vestibulos d'esta estação, e as operações do despacho de bagagens, passam a effectuar-se pela forma a seguir indicada:

Os volumes deverão ser apresentados no proprio dia da partida dos passageiros e levados immediatamente pelos seus portadores ao recinto da expedição de bagagens, situado do lado direito do vestibulo inferior da estação e ali apresentados com declaração verbal de qual a estação para onde devem ser expedidos e qual o comboio em que desejam que sigam o destino.

Acto continuo e dispensando-se a apresentação dos bilhetes de passagem, os volumes serão pesados e em troca d'elles, os seus portadores receberão um boletim gratuito provisório de pesagem no qual a estação indicará a quantidade de volumes, o peso, estação destinataria e o comboio em que seguem. Munidos os passageiros d'este boletim de pesagem e dos seus bilhetes de passagem, deverão apresentar-se com esses documentos no *guichet* do despacho, situado do lado esquerdo do mesmo vestibulo, onde em troca d'aquelle boletim e do pagamento da taxa de guia e sello e do que corresponder por excesso de bagagem, se o houver, lhes será fornecida a senha em troca da qual reclamarão as bagagens na estação de destino.

No caso do passageiro se apresentar a reclamar a sua bagagem com o boletim gratuito provisório de pesagem, perderá o direito ao transporte gratuito de bagagem e ser-lhe-ha cobrada a importância que corresponder segundo a Tarifa Geral.

Desde a mesma data a expedição de cães acompanhados pelos donos será unicamente feita por meio de bilhetes apropriados, podendo ser despachados num mesmo bilhete mais de um cão.

Os cães que forem apresentados á expedição sem serem acompanhados pelos donos deverão ser acondicionados em gaiolas ou outras taras apropriadas para serem despachados como recovagem nas condições do art. 53.º da Tarifa Geral.

Ficam em vigor as condições da Tarifa Geral d'esta Companhia, em tudo que não seja contrario ás disposições do presente

Tarifa especial S. F. N.º 1 g. v.

No dia 1 de outubro de 1907 será posta em vigor a tarifa especial S. F. n.º 1 de grande velocidade, combinada com as Companhias dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta, de Salamanca á Fronteira de Portugal e de Medina del Campo a Salamanca, para transporte de peixe fresco ou salgado e sardinha fresca, salpicada ou salgada, e mariscos.

Para mais esclarecimentos podem os interessados consultar a tarifa, que se acha affixada nos logares do costume, ou obtê-la por compra nas estações da Companhia Real.

Tarifa especial S. F. N.º 2 g. v.

No dia 1 de outubro de 1907 será posta em vigor a tarifa especial S. F. n.º 2 de grande velocidade, combinada com as Companhias dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta, de Salamanca á Fronteira de Portugal e de Medina del Campo a Salamanca, para transporte de fructas e legumes verdes, leite, manteiga, queijos frescos e outros laticínios, carnes frescas, caça morta, gallinhas, ovos, gelo, hortaliças, plantas vivas e cerveja em caixas ou barris.

Para mais esclarecimentos podem os interessados consultar a tarifa, que se acha affixada nos logares do costume, ou obtê-la por compra nas estações da Companhia Real.

Interrupção na linha de Cordova a Malaga

Acha-se interrompida a linha de Cordova a Malaga entre Gómbates e Chorro, não se admitindo passageiros nem bagagens que tenham de passar pelo ponto interrompido.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado**Direcção do Sul e Sueste****Vassouras, piassabas e escovas**

No dia 2 de outubro, pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste e na sua sede, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso para a adjudicação do fornecimento de vassouras de piassaba, de junco e de palma, de piassabas e de escovas de piassaba.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 14\$500 réis.

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

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

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

Travessas de pinho

No dia 9 de outubro á uma hora da tarde, perante o Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, e na sala das sessões do mesmo conselho, serão recebidas e abertas as propostas para o fornecimento de 75.000 travessas de pinho em branco ou creosotadas, para via larga, á Direcção do Sul e Sueste, divididas em lotes de 10.000 travessas e um de 5.000.

As propostas poderão dizer respeito a um ou mais lotes.

As propostas serão feitas em carta fechada e apresentadas pelo proprio concorrente ou seu legitimo procurador, e poderão-tambem ser enviadas sem comparencia dos mesmos, entendendo-se neste caso que o concorrente desiste do direito de licitação verbal e de qualquer reclamação relativa aos actos do concurso.

Para ser admittido a licitar é preciso que o concorrente mostre ter feito em alguma das thesourarias dos Caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio correspondente ao lote ou lotes que se propõe fornecer, sendo a sua importancia de 100\$000 réis para cada lote.

As condições do concurso e respectivo caderno de encargos poderão ser examinados todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás quatro da tarde, em Lisboa na Secretaria do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado ou na Secretaria da Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, e no Porto na Secretaria da Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro.

Direcção do Minho e Douro**Fornecimento de travessas**

No dia 18 de outubro proximo, pela uma hora da tarde, ha de se proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, na estação de Campanhã, ao concurso publico para o fornecimento de 60.000 travessas de pinho em branco, ou creosotadas, para via larga, e 40.000 de pinho em branco, ou creosotadas, para via reduzida.

Os concorrentes poderão apresentar propostas para o fornecimento total, ou para um ou mais lotes de 10.000 travessas de qualquer das qualidades acima designadas.

O deposito provisorio para poder ser admittido como licitante, que poderá ser feito nas thesourarias de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Sul e Sueste e do Minho e Douro, até as tres horas da tarde da vespera do dia em que o concurso tiver lugar, será por cada lote de 10.000 travessas conforme se indica no quadro seguinte:

Designação	Importancias	
	Via larga	Via reduzida
Travessas de pinho brancas	75\$000	-5-
Travessas de pinho creosotadas	170\$000	-5-
Travessas de pinho brancas	-5-	50\$000
Travessas de pinho creosotadas	-5-	115\$000

O deposito definitivo, que tambem poderá ser feito em qualquer das duas thesourarias, será de 5 por cento da importancia da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo tambem ser enviadas em carta fechada ou a direcção do caminho de ferro do Minho e Douro até as onze horas da manhã do dia fixado para o concurso, ou ainda á do Sul e Sueste até as onze horas da manhã da vespera do referido dia, perdendo os proponentes nos dois ultimos casos o direito de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e de fazer qualquer reclamação sobre os actos do concurso.

As condições de arrematação e o caderno de encargos podem ser examinados em todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde, nas secretarias das direcções dos caminhos de ferro do Sul e Sueste e do Minho e Douro.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes**Leilão**

Em 2 d'outubro proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermédio do agente de leilões sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 108.º da tarifa geral d'esta Companhia proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 2 d'agosto de 1907, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço de Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados todos os dias não santificados até 1 do referido mez d'outubro inclusive das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

N.º 36.330 em 5-6-907 de Porto Alfandega a Ovar, 2 c/taboletas, peso 38 kilos a José Soares de Sá;

N.º 97.602 em 6-6-907 de Gaia a Coimbra, 2 barris vinho, peso 160 kilos a João Marques da Fonseca;

N.º 96.941 em 31-5-907 de Gaia a Covilhã, 1 barril vinho, peso 165 kilos a J. Cunha;

N.º 339 em 7-6-907 de Miranda do Corvo a Bombarral, uma porção de madeira de carvalho, peso 1.378 kilos a José Alves;

N.º 83.076 em 3-4-907 de Central do Porto a Oliveira do Bairro, 1 c/relogio de parede, peso 39 kilos a José Fernandes Rosalio Junior;

N.º 250 em 27-6-907 de V. Formoso a Elvas, 2 pacotes peças de bicycleta, peso 10 kilos a Eugéne A. Karr;

N.º 15.347 em 26-6-907 Dois Portos a Santa Anna, 1 trilho de debulhadora, peso 188 kilos a João da Ballada;

N.º 24.958 em 21-6-907 de Rio Tinto a Lisboa-Mar, 2 barris, um com vinho e outro com licor, peso 45 kilos a Joaquim Antonio Sabino;

N.º 14.908 em 25-6-907 de Pinhão a Lisboa-Mar, 50 caixas vinho 3 barris vinho e 1 c/presuntos e azeite, peso 1.236 kilos a Eduardo A. Pereira;

Uma porção de toros, peso 3.085 kilos.

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 celle indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONELLE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MAFRA *Hotel Moreira.*—No largo, em frente do convento.—Bellas accomodações desde 1\$000 réis por dia a 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

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

PORTALEGRE *Hotel Caraga.*—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 Caraga.

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

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

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

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

SETUBAL *Grande Hotel Esperança.*—Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. 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.

Não se esqueçam de nos pedir esclarecimentos e condições antes de fazer publicidade nos jornaes, porque tirarão d'isso grandes vantagens.

Assignaturas para todos os jornaes do mundo (Mais de 15.000 publicações politicas, illustras e de todas as especialidades se encontram nos nossos armazens).

Publicidade em todos os generos em França e no estrangeiro.—Longa experiencia e ideias novas em publicidade.—Condições muito vantajosas.—Execução rapida e conscienciosa.—Referencias de primeira ordem.

LA RÉCLAME UNIVERSELLE

Sociedade Geral de Publicidade

12, BOULEVARD DE STRASBOURG—PARIS

MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL

PREÇO 1\$200 RÉIS

PARA OS ASSIGNANTES DA GAZETA 1\$000 RÉIS

Rua Nova da Trindade, 48, 1.º—LISBOA

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

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
9-15 m.	9-20 m.	9-35 m.
9-45 m.	9-50 m.	10-10 m.

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
5-25 m.	5-37 m.	5-50 m.
6-5 m.	6-17 m.	6-55 m.
6-50 m.	7-18 m.	7-29 m.
7-41 m.	8-9 m.	7-51 m.
10-15 m.	10-15 m.	8-40 m.
11-35 m.	12-3 t.	10-55 m.
1-0 t.	1-28 t.	11-21 m.
1-45 t.	2-1 t.	1-16 t.
2-35 t.	2-3 t.	2-6 t.
4-20 t.	3-16 t.	2-51 t.
5-55 t.	6-7 t.	4-16 t.
6-20 t.	6-48 t.	5-51 t.
7-0 t.	7-28 t.	7-21 t.
7-45 t.	8-13 n.	8-11 n.
8-30 n.	8-58 n.	8-41 n.
10-15 n.	10-18 n.	9-26 n.
11-30 n.	12-3 n.	11-21 n.

Mais os de Cascaes, excepto os a.

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
6-35 m.	7-27 m.	6-4 m.
7-10 m.	8-2 m.	7-32 m.
7-38 m.	8-14 m.	8-25 m.
8-15 m.	9-3 m.	8-56 m.
8-35 m.	9-45 m.	9-23 m.
9-10 m.	10-15 m.	10-3 m.
9-40 m.	10-33 m.	10-32 m.
10-10 m.	11-0 m.	10-51 m.
10-40 m.	11-16 m.	11-49 m.
11-10 m.	11-54 m.	12-2 t.
11-40 m.	12-35 t.	12-2 t.
12-1 t.	1-22 t.	12-59 t.
12-40 t.	2-16 t.	1-27 t.
1-10 t.	3-0 t.	2-22 t.
1-40 t.	3-40 t.	3-2 t.
2-10 t.	4-15 t.	3-29 t.
2-40 t.	5-16 t.	4-32 t.
3-10 t.	6-12 t.	5-9 t.
3-40 t.	7-17 t.	5-45 t.
4-10 t.	8-16 m.	6-2 t.
4-40 t.	9-15 m.	6-35 t.
5-10 m.	10-14 m.	7-32 t.
5-40 m.	11-13 m.	8-2 n.
6-10 m.	12-12 m.	9-2 n.
6-40 m.	1-11 m.	10-21 n.
7-10 m.	2-10 m.	10-52 n.
7-40 m.	3-9 m.	11-31 n.
8-10 m.	4-8 m.	12-2 n.
8-40 m.	5-7 m.	12-53 n.
9-10 m.	6-6 m.	1-32 n.

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
9-10 m.	9-41 m.	11-35 m.
10-10 m.	11-41 m.	1-16 t.
1-10 t.	1-41 t.	3-4 t.
4-38 t.	5-19 t.	6-38 t.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
6-35 m.	7-33 m.	6-4 m.
8-0 m.	9-5 m.	7-13 m.
9-20 m.	10-10 m.	8-47 m.
10-10 m.	11-13 m.	9-10 m.
11-35 m.	12-13 t.	9-42 m.
12-10 t.	1-14 t.	10-37 m.
1-35 t.	2-15 t.	11-10 m.
2-10 t.	3-13 t.	12-42 t.
3-15 t.	4-21 t.	1-10 t.
4-35 t.	5-15 t.	2-30 t.
5-12 t.	6-8 t.	3-10 t.
6-20 t.	7-2 t.	5-0 t.
7-26 t.	8-29 t.	5-41 t.
8-10 m.	9-13 m.	6-5 t.
9-10 m.	10-13 m.	7-25 t.
10-10 m.	11-13 m.	8-59 m.
11-10 m.	12-13 m.	10-31 m.
12-10 m.	1-13 m.	11-6 m.

Lisboa-Rocio	Sacavem	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
7-0 m.	7-44 m.	9-10 m.
8-10 m.	9-54 m.	11-22 m.
9-31 m.	10-35 m.	12-35 t.
10-51 m.	11-54 m.	1-3 t.
1-20 t.	2-4 t.	4-9 t.
2-35 t.	3-8 t.	5-24 t.
3-41 t.	4-24 t.	6-18 t.
4-41 t.	5-24 t.	7-48 t.
5-41 t.	6-24 t.	8-41 m.
6-41 t.	7-24 t.	9-18 m.
7-41 t.	8-24 t.	10-18 m.
8-41 t.	9-24 t.	11-23 m.

Lisboa-Rocio	Povoa	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
11-31 m.	12-49 t.	7-36 m.
11- n.	11-58 t.	7-51 t.

Lisboa-Rocio	V. Franca	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
4-28 t.	5-37 t.	6-35 m.
4-35 t.	5-37 t.	6-50 m.
6-35 t.	7-25 t.	8-0 n.
12-30 n.	1-35 n.	9-28 n.

Lisboa-Rocio	Setil	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
6-51 m.	8-25 m.	7-14 m.
7-14 m.	8-25 m.	9-22 m.

Setil	Vendas Novas	Setil
Partida	Chegada	Partida
4-55 m.	8-22 m.	4-15 m.
8-55 m.	10-51 m.	12-0 t.
3-50 t.	7-5 t.	8-40 n.

Santarem-Setil	Entrecam.	Lisboa-R.
Partida	Chegada	Partida
6-35 m.	6-54 m.	10-9 m.
12-30 n.	1-35 n.	12-50 t.

Lisboa-Rocio	Porto	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
8-35 m.	7-46 t.	6-55 m.
9-45 m.	8-19 t.	8-49 m.
1-5 t.	12-22 n.	2-45 t.
5-30 t.	11-16 n.	5-0 t.
9-30 n.	7-47 m.	8-41 n.

Figueira	Porto	Figueira
Partida	Chegada	Partida
7-25 m.	4-51 t.	9-47 m.
3-54 m.	6-32 m.	9-47 m.
11-1 m.	1-51 t.	6-20 t.

Ovar	Porto	Ovar
Partida	Chegada	Partida
7-30 m.	9-1 m.	5-30 m.
10-10 m.	11-51 m.	6-55 m.
4-13 t.	5-58 t.	1-5 t.
5-35 t.	7-17 t.	3-40 t.
7-25 t.	9-4 m.	7-15 t.

—	Porto	Esmoriz
Partida	Chegada	Partida
—	—	9-31 t.
—	—	4-23 t.

Espinho	Porto	Espinho
Partida	Chegada	Partida
7-0 m.	7-55 m.	8-10 m.
9-35 m.	10-35 m.	12-1 t.
3-19 t.	4-23 t.	7-47 t.
9-5 n.	10-7 n.	10-28 n.
11-5 n.	1-0 n.	12-0 n.

Coimbra	Louza	Coimbra
Partida	Chegada	Partida
5-0 m.	6-29 m.	1-15 m.
11-25 m.	12-44 t.	1-55 t.
4-0 t.	5-19 t.	5-49 t.

Coimbra	Figueira	Coimbra
Partida	Chegada	Partida
6-41 m.	8-29 m.	6-0 m.
3-59 t.	5-28 t.	7-25 m.
—	—	11-20 m.
—	—	12-38 n.

Lisboa-Rocio	Badajoz	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
10-28 m.	1-23 t.	6-25 m.
8-10 n.	7-20 m.	6-5 t.

Lisboa-R.	Valencia	Alcantara	Lisboa-R.
Partida	Chegada	Partida	Chegada
10-25 m.	6-00 t.	6-0 m.	11-45 m.
1-25 t.	12-50 t.	7-20 m.	2-10 t.
8-19 n.	7-6 m.	6-35 t.	6-25 m.

Lisboa-Rocio	Guarda	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
10-35 m.	12-35 m.	4-35 m.
8-10 n.	9-33 m.	4-10 t.
9-23 n.	9-33 m.	6-25 m.

Lisboa-R.	Caldas Rainha	Lisboa-R.
Partida	Chegada	Partida
4-19 t.	7-43 t.	6-15 t.
—	—	10-22 m.

Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.
Partida	Chegada	Partida
7-10 m.	8-26 t.	8-55 m.
8-29 m.	9-16 t.	4-44 t.
7-32 t.	6-15 m.	7-40 t.

Alfarellos	Figueira	Alfarellos
Partida	Chegada	Partida
11-35 m.	12-12 t.	10-40 m.
6-52 t.	7-49 t.	6-44 t.
8-50 m.	9-27 m.	8-0 n.
1-15 n.	1-55 n.	2-4 n.

Amieira	Figueira	Amieira
Partida	Chegada	Partida
4-41 m.	5-4 m.	5-35 m.
6-24 m.	6-45 m.	1-25 t.
2-54 t.	3-54 t.	4-44 t.
8-29 n.	8-41 n.	7-49 t.

BEIRA ALTA	Figueira	Pampilhosa	Figueira
Partida	Chegada	Partida	Chegada
1-55 m.	9-25 m.	5-15 m.	7-10 m.
2-15 t.	4-0 t.	9-35 m.	11-49 m.
7-5 t.	8-55 m.	4-25 t.	6-0 t.

Pampilhosa	Mangualde	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
9-20	12-15 m.	9-20 m.

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

Pampilhosa	V. Formosa	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
9-25 m.	3-45 t.	3-45 t.
1-50 t.	6-45 t.	6-45 t.
4-15 t.	11-50 a.	11-50 a.

SUL E SUESTE	Lisboa	Barreiro	Lisboa
Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-50 m.	6-25 m.	5-15 m.	6-40 m.
8-0 m.	8-35 m.	8-0 m.	8-35 m.
8-30 m.	9-10 m.	9-15 m.	9-50 m.
9-45 m.	10-50 m.	11-5 m.	11-40 m.
10-50 m.	11-25 m.	12-25 t.	1-0 t.
1-55 t.	2-0 t.	2-50 t.	3-35 t.
2-30 t.	3-25 t.	4-3 t.	4-38 t.
4-20 t.	4-55 t.	7-30 t.	7-5 n.
5-50 t.	5-55 t.	9-12 n.	10-20 n.
8-3 n.	9-5 n.	—	—
12-30 n.	1-5 n.	—	—

Lisboa	Setubal	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	9-33 m.	4-41 m.
10-50 m.	12-31 t.	8-5 m.
9-39 t.	4-26 t.	10-15 m.
4-29 t.	5-58 t.	3-0 t.
5-29 t.	7-8 t.	6-25 t.
—	—	8-5 n.
—	—	10-20 n.

Pinhal Novo	Setubal	Pinhal Novo
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	8-55 m.	6-0 t.
9-8 n.	9-30 n.	—

Lisboa	Evora	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	10-10 m.	1-30 n.
9-45 n.	10-38 n.	7-50 t.

Casa Branca	Evora	Casa Branca
Partida	Chegada	Partida
9-45 n.	10-38 n.	7-50 t.
—	—	8-35 n.

Lisboa	Arroyos	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	1-48 t.	7-30 m.
5-29 t.	10-45 n.	4-45 t.
—	—	10-20 n.

Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	3-25 t.	5-55 m.
5-29 t.	11-55 n.	3-45 t.
—	—	10-20 n.

Lisboa	Moura	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	3-55 t.	5-20 m.
5-29 t.	2-55 n.	8-30 n.
—	—	6-30 m.

Lisboa	Villa Real	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	1-0 m.	4-59 m.
8-0 m.	1-0 m.	4-15 t.
5-29 t.	7-0 m.	6-10 m.

Lisboa	Portimão	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	2-44 n.	1-50 m.
8-0 m.	10-37 n.	6-40 t.
5-29 t.	5-4 m.	—

Portimão	Tunes	Portimão
Partida	Chegada	Partida
10-30 m.	11-10 m.	9-30 m.
—	—	10-51 m.

Portimão	Villa Real	Portimão
Partida	Chegada	Partida
6-25 m.	12-10 t.	2-0 t.
—	—	7-32 t.

Faro	Olhão	Faro
Partida	Chegada	Partida
11-30 m.	11-50 m.	12-0 t.
2-30 t.	2-51 t.	3-0 t.
—	—	3-21 t.

Faro	Villa Real	Faro
Partida	Chegada	Partida
4-3 t.	7-0 t.	8-0 m.
—	—	10-30 m.

MINHO E DOURO	Porto	Famalicão	Porto
Partida	Chegada	Partida	Chegada
2-20 t.	3-4 t.	4-58 m.	6-26 m.
5-40 t.	6-59 t.	4-3 t.	5-22 t.
9-42 n.	11-10 n.	7-26 t.	8-51 n.

8-33 m.	1-2 m.	9-20 m.	9-47
11-38 m.	13-9 t.	12-50 L.	1-19
10-2 n	10-33 n	—	—
Porto	Vianna	Porto	
4-45 m.	8-36 m	7-8 m.	9-46 m.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

**Em 7 de Outubro sairá o paquete Aragon para
Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Occidental, vap. portuguez **Ma-lange**. Sairá a 7 de outubro. Empresa Nacional de Navegação, R. d'El Rei, 85, 1.^o



Africa Oriental (via Cabo), vapor portuguez **Africa**. Sairá a 8 de outubro. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1.^o



Alger, Cete e Marselha, vap. francez **Saint Thomas**. Sairá a 7 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Cap Roca**. Sairá a 9 de outubro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Bissau e Bolama, vapor portuguez **Guiné**. Sairá a 4 de outubro. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1.^o



Bordeos, vap. francez **Cordillere**. Sairá a 2 a 3 de outubro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Sinai**. Sairá a 6 de outubro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Chili**. Sairá a 14 de outubro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.^o



Genova, Port Said e Batavia, vapor allemão **Konig Willem I**. Sairá a 11 de outubro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Rio Negro**. Sairá a 7 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Habsburgo**. Sairá a 12 de outubro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Liverpool e Nova York, vap. espanhol **Isla de Luzon**. Sairá a 13 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Madeira, Pará e Manaus, vapor inglez **Augustine**. Espera-se a 7 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.^a Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Madeira, Pará e Manaus, vap. allemão **Rio Pardo**. Sairá a 11 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Marselha, Port Said e Batavia, vapor allemão **Kawi**. Sairá a 4 de outubro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Marselha, Port Said e Batavia, vapor allemão **Willis**. Sairá a 18 de outubro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Montevideo, Buenos Aires e Bahia Blanca, vapor allemão **Montevideo**. Sairá a 7 de outubro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



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



Montevideo e Buenos Aires vapor allemão **Cap Ortegall**. Sairá a 13 de outubro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos. Sairá a 2 ou 3 de outubro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco e Maceió, vap. inglez **Warrior**. Espera-se a 4 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Eturia**. Sairá a 5 de outubro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Port Said, Colombo, Singapura e Manilha, vapor espanhol **Alicante**. Espera-se a 3 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



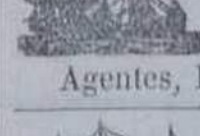
S. Miguel, Terceira, Graciosa (St.^a Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal, Flores e Corvo, vapor portuguez **Funchal**. Sairá a 5 de outubro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



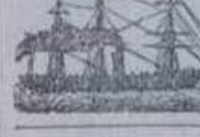
S. Vicente, S. Thiago e mais ilhas de Cabo Verde, vapor portuguez **Lo-bito**. Sairá a 5 de outubro. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oronsa**. Sairá a 16 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Vigo, La Pallice (La Rochelle) e Liverpool, vapor inglez **Oriana**. Espera-se a 4 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.^o



Vigo e Liverpool vapor inglez **Jerome**. Espera-se a 10 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Vigo, Southampton, Bolonha e Hamburgo, vapor allemão **Cap Vilano**. Sairá a 10 de outubro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o





COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta,
do Caminho de Ferro de Salamanca á Fronteira de Portugal e de Medina del Campo a Salamanca*

Serviço directo combinado

TARIFA ESPECIAL S. F. N.º 1—GRANDE VELOCIDADE

(B. N. S. M. n.º 1—Grande velocidade, da Beira Alta)

PARA TRANSPORTE DE

§ 1.º — **Peixe fresco ou salgado**

§ 2.º — **Sardinha fresca, salpicada ou salgada e mariscos**

Em applicação desde 1 de Outubro de 1907

Condições

1.ª — **Peso minimo:** 10 kilogrammas ou pagando como tal; os excedentes taxar-se-hão por fracções indivisiveis de 10 kilogrammas.

2.ª — Os preços d'esta tarifa não comprehendem:

- 1.º Guia e registo nas remessas procedentes de Portugal, ou seja 20 réis por expedição;
- 2.º Os direitos da alfandega e outras despesas nas fronteiras portugueza ou hespanhola;
- 3.º Os impostos do Governo hespanhol e o do sello para o Governo portuguez (60 réis por expedição).

3.ª — As remessas expedidas pela presente tarifa só serão acceitas em porte pago á partida.

4.ª — Para gosar da applicação d'esta tarifa deve a mercadoria ser acondicionada de forma que se possam carregar os volumes uns sobre os outros, sem deteriorar-se o seu conteúdo. Cada volume deverá trazer distinctamente indicada a marca, para evitar que se confunda com os de forma ou natureza analogas.

5.ª — As remessas procedentes de ou destinadas a estações não designadas n'esta tarifa pagarão os preços das estações immediatas mais distantes que figuram nos quadros de preços, quando o custo do transporte não for mais barato pelas tarifas geraes.

6.ª — Fica por conta do expedidor o preenchimento de todas as formalidades aduaneiras, as quaes deverá verificar por si ou por agente seu, para o que terá que fazer nas competentes **Declarações para as alfandegas** a seguinte declaração:

Todas as operações e formalidades nas alfandegas das fronteiras (hespanhola ou portugueza) serão confiadas por minha conta e risco ao Sr. morador o qual fica encarregado do pagamento das despesas correspondentes.

Quando nas **Declarações para as alfandegas** o remetente não indique a pessoa que deve encarregar-se d'essas operações, serão ellas feitas de officio pelo agente internacional da Companhia da Beira Alta, em conformidade com a respectiva tarifa.

7.ª — As Companhias combinadas declinam inteiramente de si toda a responsabilidade por qualquer atrazo ou avaria, que as mercadorias possam soffrer, provenientes da natureza propria do genero, ou de causas de força maior, taes como: atrazos dos comboios, operações e formalidades nas alfandegas, etc., obrigando-se unicamente a transportal-as dentro dos prazos regulamentares de grande velocidade.

8.^a — As quebras naturaes das mercadorias serão reguladas :

Nos percursos portuguezes (Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta e Companhia Real) pelo quadro de quebras naturaes annexo á Tarifa Geral da Companhia Real;

Nos percursos hespanhoes pelo quadro de quebras naturaes em vigôr em Hespanha segundo a Real Ordem de 16 de Janeiro de 1907.

9.^a — O transporte das taras vazias em regresso será feito gratuitamente no prazo de 30 dias, em pequena velocidade, mediante a apresentação do boletim que, para esse fim, será facultado pela estação expedidora. (1)

10.^a — Esta tarifa será applicada de officio ás remessas que estejam nas condições por ella exigidas, sempre que dos seus preços resultar vantagem para o publico e o remettente não pedir expressamente por escripto, na nota de expedição, a applicação das Tarifas Geraes.

11.^a — Ficam em vigôr as condições das Tarifas Geraes de cada uma das linhas combinadas em tudo que não seja contrario ás prescripções da presente.

Observação importante

Muito embora esta tarifa indique separadamente, por causa das differenças de cambio, os preços correspondentes a cada um dos paizes em que se effectua o trajecto, o pagamento é indivisivel e deverá ser satisfeito, na totalidade, na moeda do paiz em que se fizer. Este pagamento far-se-ha ao cambio corrente, indicado por um aviso periodico affixado nas estações e que será revisto com intervallo nunca superior a 15 dias.

Fica pela presente annullada e substituida a tarifa especial S. F. n.º 1 de grande velocidade de 20 de Julho de 1898. Fica tambem annullado o Aviso ao Publico B. 1377 de 15 de Novembro de 1904.

Lisboa, 21 de Setembro de 1907.

Pelo Director Geral da Companhia
O Engenheiro em Chefe de Via e Obras
Ferreira de Mesquita

Exp. 781

(1) Para as remessas procedentes de ou destinadas ás estações de Lisboa Rocio e Campolide, este regresso effectuar-se-ha excepcionalmente pela estação de Lisboa-Caes dos Soldados, por não estarem aquellas abertas ao serviço de pequena velocidade.

§ 1.º — Preços por 1.000 kilogrammas, manutenção (serviço braçal) e transmissão compreendidas

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Participes portuguezes			Participes hespanhoes — Pesetas																	
	Réis			Ciudad Rodrigo	Sancti Spiritus	Martin del Rio	Fuentes de San Esteban	Boveda	Queijgal	Barbadillo	Doñinos	Tejares	Salamanca	Moriscos	Gomecello	Pedroso	Cantalapiedra	Carpio	Campillo	Medina	
	Companhia Real	Beira Alta	Total																		
Cascaes (via Campolide-Abrantes)	18.155	2.495	20.650																		
Lisboa (Caes dos Soldados) ou Vendas Novas (via Abrantes)	16.620	2.500	19.120																		
Santarém (via Abrantes)	13.270	2.520	15.790																		
Porto-Campanhã (via Pampilhosa)	5.080	9.440	14.520	5,33	10,56	13,83	14,94	20,22	22,11	24,61	27,06	29,00	29,44	31,67	32,72	36,28	41,78	44,83	47,22	50,61	
Vallado (via Alfarellos-Pampilhosa)	5.980	9.440	15.420																		
Caldas da Rainha (via Alfarellos-Pampilhosa)	7.150	9.440	16.590																		
Figueira da Foz (via Pampilhosa)	—	13.130	13.130	10,28	15,78	19,22	20,45	25,95	27,94	30,61	33,23	35,23	36,06	38,34	39,56	43,28	49,11	52,28	54,89	58,39	
Aveiro (via Pampilhosa)	2.490	10.640	13.130																		
Participes da linha de Medina-Salamanca nos preços de { Figueira da Foz e Aveiro. Outras procedencias ou destinos				—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,28	3,50	7,22	13,05	16,22	18,83	22,33
				—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,23	3,28	6,84	12,34	15,39	17,78	21,17

§ 2.º — Preços por 1.000 kilogrammas, manutenção (serviço braçal) e transmissão compreendidas

Das estações abaixo ás da frente sem reciprocidade	Participes portuguezes — Réis			Participes hespanhoes — Pesetas																
	Companhia Real	Beira Alta	Total	Ciudad Rodrigo	Sancti-Spiritus	Martin del Rio	Fuentes de San Esteban	Bóveda	Queijgal	Barbadillo	Doñinos	Tejares	Salamanca	Moriscos	Gomecello	Pedroso	Cantalapiedra	Carpio	Campillo	Medina
Cascaes (via Campolide-Abrantes)	18.155	2.495	20.650																	
Lisboa (Caes dos Soldados) ou Vendas Novas (via Abrantes)	16.620	2.500	19.120	4,17	8,67	11,45	12,39	16,89	18,56	20,67	22,78	24,45	25,45	27,34	28,28	31,34	36,06	38,67	40,78	43,62
Estarreja a Porto Campanhã (via Pampilhosa)	5.080	9.440	14.520																	
Caldas da Rainha a Vallado (via Alfaiellos-Pampilhosa)	7.150	9.440	16.590																	
Figueira da Foz (via Pampilhosa)	—	11.620	11.620	8,67	13,50	16,56	17,67	22,39	24,22	26,50	28,78	30,56	31,94	34,00	35,05	38,33	43,44	46,22	48,55	51,61
Aveiro (via Pampilhosa)	2.230	9.390	11.620																	
Participes da linha de Medina-Salamanca nos preços de {				—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Figueira da Foz e Aveiro				—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,06	3,11	6,39	11,50	14,28	16,61	19,67
Outras procedencias				—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,89	2,83	5,89	10,61	13,22	15,33	18,17



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta,
do Caminhos de Ferro de Salamanca á Fronteira de Portugal e de Medina del Campo a Salamanca*

Serviço directo combinado

TARIFA ESPECIAL S. F. N.º 2—GRANDE VELOCIDADE

(B. N. S. M. n.º 2—Grande velocidade, da Beira Alta)

PARA TRANSPORTE DE

**Fructas e legumes verdes, leite, manteiga, queijos frescos
e outros lacticínios, carnes frescas, caça morta, gallinhas, ovos, gelo,
hortaliças, plantas vivas, cerveja em caixas ou barris**

Em applicação desde 1 de Outubro de 1907

Condições

1.ª — **Peso minimo:** 10 kilogrammas ou pagando como tal; os excedentes taxar-se-hão por fracções indivisíveis de 10 kilogrammas.

2.ª — Os preços d'esta tarifa não comprehendem:

- 1.º — Guia e registo nas remessas procedentes de Portugal, seja 20 réis por expedição;
- 2.º — Os direitos da alfandega e outras despesas nas fronteiras portugueza ou hespanhola;
- 3.º — Os impostos do Governo hespanhol e o sello para o Governo portuguez (60 réis por expedição).

3.ª — As remessas expedidas pela presente tarifa só serão acceitas em porte pago á partida.

4.ª — Para gosar da applicação d'esta tarifa deve a mercadoria ser acondicionada de fôrma que se possam carregar os volumes uns sobre outros, sem deteriorar-se o seu conteúdo. Cada volume deverá trazer distinctamente indicada a marca, para evitar que se confunda com os de fôrma ou natureza analogas.

5.ª — As remessas procedentes de ou destinadas a estações não designadas n'esta tarifa pagarão os preços das estações immediatas mais distantes que figuram no quadro de preços, quando o custo do transporte não fôr mais barato pelas tarifas geraes.

6.ª — Fica por conta do expedidor o preenchimento de todas as formalidades aduaneiras, as quaes deverá verificar por si ou por agente seu, para o que terá que fazer nas competentes **Declarações para as alfandegas** a declaração seguinte.

*Todas as operações e formalidades nas alfandegas das fronteiras (hespanhola ou portugueza) serão confiadas por minha conta e risco ao Sr. morador
o qual fica encarregado do pagamento das despesas correspondentes.*

Quando nas **Declarações para as alfandegas** o remetente não indique a pessoa que deve encarregar-se d'essas operações, serão ellas feitas de officio pelo agente internacional da Companhia da Beira Alta, em conformidade com a respectiva tarifa.

7.ª — As companhias combinadas declinam inteiramente de si toda a responsabilidade por qualquer atrazo ou avaria que as mercadorias possam soffrer, provenientes da natureza propria do genero ou de causas de força maior, taes como: atrazos dos comboios, operações e formalidades nas alfandegas, etc., obrigando-se unicamente a transporta-las dentro dos prazos regulamentares de grande velocidade.

8.^a — As quebras naturaes das mercadorias serão reguladas:

Nos percursos portuguezes (Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta e Companhia Real) — Pelo quadro de quebras naturaes annexo á Tarifa Geral da Companhia Real;

Nos percursos hespanhoes — Pelo quadro de quebras naturaes em vigor em Hespanha segundo Real Ordem de 16 de Janeiro de 1907.

9.^a — O transporte das taras vazias em regresso será feito gratuitamente no praso de 30 dias, em pequena velocidade, mediante a apresentação do boletim que, para esse fim, será facultado pela estação expedidora (1).

10.^a — Esta tarifa será applicada de officio ás remessas que estejam nas condições por ella exigidas, sempre que dos seus preços resultar vantagem para o publico e o remetente não pedir expressamente, por escripto, na nota de expedição, a applicação das Tarifas Geraes.

11.^a — Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes de cada uma das linhas combinadas, em tudo que não seja contrario ás prescripções da presente.

Observação importante

Muito embora esta tarifa indique separadamente, por causa das diferenças de cambios, os preços correspondentes aos paizes em que se effectua o trajecto, o preço total é indivisivel e deve ser satisfeito na moeda do paiz onde se effectue o pagamento.

O pagamento far-se-ha ao cambio corrente indicado em avisos periodicos, affixados nas estações de 15 em 15 dias pelo menos.

Fica pela presente annullada e substituida a tarifa especial S. F. n.º 2 de grande velocidade, de 20 de Julho de 1898. Fica tambem annullado o Aviso ao Publico B. 1377, de 15 de Novembro de 1904.

Lisboa, 21 de Setembro de 1907.

Pelo Director Geral da Companhia
O Engenheiro em Chefe de Via e Obras
Ferreira de Mesquita

Exp. 430

(1) Para as remessas procedentes de ou destinadas ás estações de Lisboa-Rocio e Campolide, este regresso effectuar-se-ha excepcionalmente pela estação de Lisboa-Caes nos Soldados, por não estarem aquellas abertas ao serviço de pequena velocidade.

Preços por 1.000 kilogrammas, manutenção (serviço braçal) e transmissão comprehendidas

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Participes portuguezes			Participes hespanhoes-Pesetas																		
	Réis			Ciudad Rodrigo	Sancti-Spiritus	Martin del Rio	Fuentes de San Esteban	Bóveda	Quejigal	Barbadillo	Doñinos	Tejares	Salamanca	Moriscos	Gomecello	Pedroso	Cantalapiedra	Cápio	Campillo	Medina		
	Companhia Real	Betra Alta	Total																			
Lisboa (C. Soldados, Rocio ou Alcantara T) ou V. Novas (via Abrantes)	18.153	2.707	20.860																			
Santarem (via Abrantes)	15.614	2.916	18.530																			
Abrantes a Ponte de Sór (via Abrantes)	12.490	2.970	15.460																			
Fronteira de Valencia d'Alcantara (via Abrantes)	17.220	2.740	19.960																			
Fronteira de Badajoz (via Abrantes)	18.453	2.705	21.158																			
Payalvo (via Abrantes)	14.685	2.915	17.600																			
Alfarellos (via Pampilhosa)	2.295	10.445	12.740	4,17	8,67	11,45	12,39	16,89	18,56	20,67	22,78	24,45	25,45	27,34	28,28	31,34	36,06	38,67	40,78	43,62		
Porto Campanhã (via Pampilhosa)	5.925	11.075	17.000																			
Cascaes ou Cintra (via Campolide-Abrantes)	19.830	2.730	22.560																			
Torres Vedras (via Alfarellos-Pampilhosa)	10.847	12.373	23.220																			
Caldas da Rainha (via Alfarellos-Pampilhosa)	8.505	11.235	19.760																			
Castello Branco (via Guarda)	7.490	3.110	10.600																			
Covilhã (via Guarda)	3.230	3.110	6.340																			
Figueira da Foz (via Pampilhosa)	-	11.620	11.620	8,67	13,50	16,56	17,67	22,39	24,22	26,50	28,78	30,56	31,93	34,00	35,06	38,34	43,45	46,23	48,56	51,62		
Participes da linha de Medina-Salamanca nos preços de				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Figueira da Foz				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Outras procedencias ou destinos				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	