

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario e Director

REDATOR PRINCIPAL

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

REDATOR 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 Saersamento, no Carmo, 7—LISBOA

Redacção e administração

48—RUA NOVA DA TRINDADE—48  
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

## SUMMÁRIO

A LINHA DO SADO, por J. Fernando de Souza.....	305
DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS, por O. S.....	307
PARTES OFICIAIS — Portarias de 3, 4 e 8 de outubro do Ministerio das Obras Publicas.....	309
DEFENDAMO-NOS, por Christiano Tavares.....	310
A PROPOSITO DO CINCOCENTENARIO—XXII—(continuação).....	310
CONSELHEIRO OLIVEIRA SIMÕES.....	310
INAUGURAÇÃO DA LINHA DE MATETE.....	310
UM CONFLITO FERROVIARIO.....	311
TREMVIAS E AUTO-OMNIBUS.....	311
A ESGR MA EM PORTUGAL.....	311
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	311
PARTES FINANCEIRAS — Boletim Commercial e Financeiro — Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	312 e 313
NOTAS DE VIAGEM — VI—A nova linha de Hasburgo—O monumento a Bismarck — Terra e agua—Flores e vinho do Porto—Restaurantes e cafés.....	314
O PRÓXIMO CONGRESSO FERROVIARIO INTERNACIONAL.....	315
AUTOMOBILISMO.....	315
TRACÇÃO ELECTRICA.....	315
LINHAS PORTUGUEZAS — Linha de Ponte de Sôr—Estação de Figueirinha—Horário do Sul e Sueste—Valle do Sado—Cintra—Ambaca—Montemor-o-Novo—Entroncamento a Gouveia—G. longo Alto—Benguela.....	315
LINHAS ESTRANGEIRAS—Espanha—França—Itália.....	316
AVISOS DE SERVIÇO.....	316
APREMATOÇÕES.....	316
AGENDA DO VIAJANTE.....	318
HORÁRIO DOS COMBOIOS.....	319
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	320

## A linha do Sado

Desde a publicação do meu último artigo, em que demonstrava a conveniencia e oportunidade da construção da linha do Sado, deram-se factos de importância capital, que convém referir e aqualatar.

Por iniciativa benemerita do illustre presidente da Câmara de Grandola, vieram as camaras municipaes da região interessada pedir ao Governo a immediata construção da linha, acompanhando-os nessa instancia o sr. José Maria dos Santos, não porque as suas propriedades de Palma, ligadas por estrada com a estação do Poceirão e com o Sado por uma valla navegavel, careçam urgentemente d'esse melhoramento, mas pelo desejo de prestar um serviço à região e à economia do paiz. Acolheu-os com boas palavras o Governo, promettendo estudar o assunto com sollicitude e deferir o pedido, se possível fôr.

Foram aprovados os projectos da passagem de Marateca, ficando assim definitivamente resolvido esse difícil problema technico, e o dos lanços da Caveira a Alvalade, de que dei já noticia circumstanciada, faltando apenas ultimar os trabalhos de gabinete do lanço de Alvalade a Garvão para ter o projecto completo da linha, cujo custo é já pois conhecido com suficiente approximação e orçado com segurança em 1.900 contos.

A commissão a que me referi adquiriu a certeza de que a importante casa bancaria H. Burnay & C.º, que está empenhada em valorizar por larga e methodica exploração a mina do Lousal, se prontifica a emprestar ao Estado o capital necessário para a construção da linha do Sado, nos termos do emprestimo de 1905, ou a tomar sobre si a empreitada geral da construção paga por uma só vez ou em annuidades, com participação no arescimo das receitas.

Está comprovada, pelos dados mais positivos e pelas mais seguras e incontestaveis induções, a importância económica da linha e a productividade da sua exploração. Effectuaram-se e foram aprovados todos os estudos necessarios para a previsão rigorosa do dispendio provável, havendo a certeza que na quantia orçada cabe a construção sem *ateas* dignas de menção.

Offerece-se o meio de effectuar a precisa operação bancaria em excellentes condições, por feliz coincidencia dos interesses do Estado com as exigencias de uma intelligente iniciativa industrial. Está o Governo munido da necessaria auctorização legal, sendo um acto d'expediente e de administração corrente a realização do emprestimo e a decretação das obras. Nada falta pois.

Basta que o Governo queira e se desembarace de chimericos receios d'encargos sem compensação.

Por mais de uma vez tenho exposto a economia do regime financeiro vigente dos caminhos de ferro do Estado, mas são tão vivazes os prejuizos e ideias erradas, que importa recordar os preceitos que a regem.

O fundo especial, criado pela lei de 14 de julho de 1899, é destinado ou a ser gasto directamente em obras complementares, material circulante e construção de novas linhas, ou a solver os encargos d'emprestimos contraídos para esse fim. Para as obras complementares e material circulante não ha outro limite que não seja a disponibilidade das dotações orçamentaes. Em construção de novas linhas apenas se pôdem gastar 10.000 contos, sendo 3.000 da auctorização da base 4.º da lei de 14 de julho de 1899 e 7.000 da de 1 de julho de 1903. As linhas a construir estão especificadas nessas duas leis, figurando na segunda a linha do Sado.

Quanto a operações de credito, pôdem ser effectuadas as que o fundo especial comportar, sem limite designado, nos termos da lei de 14 de julho de 1899 e respectivo regulamento de 2 de novembro do mesmo anno.

Das quantias levantadas só se pôdem applicar à construção de linhas as que couberem nos 10.000 contos, somma das duas auctorizações.

Portanto, para fazer um emprestimo não carece o Governo de lei especial; basta que a operação seja possivel e conveniente. Para exceder o limite de 10.000 contos em construção de linhas, ou acrescentar alguma ás enumeradas nas leis vigentes, precisa de nova lei.

As garantias de juro só pôdem ser concedidas por lei especial, não entrando o custo das linhas a que dizem respeito no computo das auctorizações citadas, que só se referem ás linhas designadas, a saber:

Tunes a Lagos (já construída até Ferragudo);  
Pias a Moura (já construída);  
Barreiro a Cacilhas (começada);  
Setubal ao caes do Sado (já construída);  
Faro a Villa Real (já construída).

Todas as linhas que tenham sido objecto de concessão (está nesse caso o troço de Valença a Monsão, em construção actualmente);

Estremoz a Villa Viçosa (já construída);

Regoa a Chaves e á fronteira (construída até Pedras Salgadas);

Pocinho a Miranda (em construção adeantada até Carviçaes);

Linha de Ponte de Sôr (em construção adeantada até Môra);

Linha do Tamega (em construção adeantada até Amarante);

Linha do Guadiana (em estudo entre Evora e Reguengos);

Regoa a Villa Franca (em estudo);

Circumvalação do Porto (estudada, tendo-se construído a estação de Contumil);

Linha do Baixo Alemtejo, (por estudar).

Figurava na lei de 1899 a linha de Mirandella a Bragança, que deixou de ser construída por conta do Estado, como o não são as do Alto Minho, que teem garantia de juro por lei especial.

Tem-se gasto em construção de linhas cerca de 3.800 contos apenas, havendo pois largas ensanchas nas autorizações legaes para empreender a das linhas enumeradas, sempre que haja recursos disponíveis ou o Governo os possa angariar, porquanto a lei de 1899 deixou-lhe a faculdade de auxiliar extraordinariamente o fundo especial.

Graças á fecunda iniciativa do sr. Conde de Paço Vieira, a lei de 1903 alargou tão intelligentemente o campo de acção, que se pôdem construir as linhas complementares mais uteis e necessarias sem dependencia de nova lei, tendo-se ampliado consideravelmente a autorização de 1899.

Não foi mera visualidade limitada ao efeito de momento essa iniciativa.

O mesmo ministro que fez votar a lei promoveu a realização do primeiro empréstimo e ordenou a construção de numerosos troços, muitos dos quaes estão já em exploração e outros bastante adeantados.

Não falta quem censure a dispersão de recursos pela construção simultânea de varias linhas, julgando que teria sido mais prudente concentrá-los numa só, na do Sado por exemplo, visto ser uma das mais importantes e ir assim provendo sucessivamente e por ordem de precedencias ao desenvolvimento da viação.

Os que assim pensam e argumentam (e ainda no desenvolvido relatorio especial do orçamento do ministerio das Obras Públicas para 1906-1907 formulou essa critica o distinto engenheiro o sr. Adriano Monteiro, como membro da comissão do orçamento) esquecem o principio fundamental do regime instituido pela lei de 1899.

Procurou-se assegurar a construção das linhas complementares das do Minho e Douro e do Sul e Sueste, prolongamentos ou ramificações das linhas em exploração, de que são tributarios. A cada nova etapa a partir d'essas linhas vae-se alargando a sua esfera de acção, encurtando os percursos pela via ordinaria.

Pede pois a justiça distributiva que dentro dos limites do rasoavel se ataquem simultaneamente varias construções, para ir beneficiando ao mesmo tempo as diversas regiões que alimentam com o seu tráfego as linhas do Estado e reclamam a conclusão dos complementos que mais directamente os beneficiam.

Construiu-se por exemplo o troço de Tunes a Portimão, sem o prolongar desde logo até Lagos; já esta cidade foi beneficiada e tem podido esperar algum tempo a realização das suas justas aspirações. Não se construiu toda a linha da Regoa a Chaves; mas os 60 kilómetros em exploração representam já tal beneficio para a zona extrema, que alguma demora da construção dos ultimos dois lanços é justificável.

Demais, a construção por lanços sucessivos a partir das linhas em exploração, prevista na lei de 1 de julho de 1903, torna-a muito mais economica pelo auxilio que lhe presta a exploração e mais depressa permite a realização de novos rendimentos.

Os transportes do material tornam se muito faceis, e sem necessidade repentina de mais material circulante se vão pouco a pouco acrescentando novos troços á rede explorada.

Se se tem adoptado o sistema contrario, da construção completa por uma só vez de cada linha, enormes teriam sido as dificuldades nas precedencias e tinha-se perdido muito tempo á espera dos projectos completos; em vez de se construir cada lanço logo que ha projecto aprovado.

Consagravam-se por exemplo todos os recursos disponíveis a uma só linha.

Para cada interessado seria a sua a mais importante. Assim por exemplo deviam uns afirmar que a primeira linha a construir devia ser a da Regoa a Chaves, que ligava uma capital de distrito, duas estâncias afamadas de aguas mineraes e Chaves com a linha do Douro. «Não, objectavam outros; a essa linha deve ser preferida a do Valle do Tamega, que é o caminho natural de Chaves para o Douro e serve a importante região de Basto.»

«E porque não ha de ter a preferencia a linha da Regoa a Villa Franca, servindo Lamego e ligando as Beiras com o Douro?» replicavam os interessados na sua construção. Injustiça flagrante, protestavam de além. «Essas re'ações estão servidas por estradas. Primeiro que tudo deve ser servido o planalto de Miranda, absolutamente privado de meios de comunicação e impossibilitado de valorizar os seus recursos naturaes.»

E enquanto as diversas regiões do norte pleiteavam primasias, a região do Sul, acostumada a ser a engeitada do Thesouro, protestava contra o abandono que a votavam e dizia de sua justiça.

Vinha o Algarve taxar de grave erro administrativo a dilação da conclusão dos troços do litoral, que engrossam o tráfego da linha do Sul. A região do Sado revoltava-se contra o abandono a que são votados os seus valiosos recursos por falta de transportes faceis e economicos. A vasta bacia do Sorraia clamaria que está nas mesmas condições e que tem eguaes direitos. Lembrariam outros que primeiro que tudo importa ligar com Elvas a linha d'Evora; Reguengos e Mourão exigiriam a sua linha.

E todos teem razão, todos são contribuintes, todos sentem a necessidade de dar largas á sua actividade. Todos são victimas da errada orientação administrativa de largos annos, da dilapidação de recursos no ensaio de socialismo d'Estado, constituído pelo triste e ominoso episodio dos *operarios sem trabalho*, da falta de fé nos recursos do paiz traduzindo-se na paralyzação do fomento pela viação acelerada.

O que devia fazer-se foi o que se fez. Em obediencia aos principios de justiça distributiva attenderam-se simultaneamente as necessidades de quasi todas as regiões interessadas. Constituiram-se numerosas frentes de ataque irradiando das linhas em exploração e por elles auxiliados. A medida que se conclua cada troço, entregava-se á exploração. Os beneficos effeitos d'este sistema são accusados pelo rapido progresso dos rendimentos das linhas do Estado apesar de ser modesto o tributo de cada um dos novos afluentes.

Exerceu-se assim uma acção efficaz de fomento em numerosas regiões do paiz, fazendo avançar nellas pouco a pouco as linhas que as servem.

A outro pensamento obedeceu ainda esse plano de acção, e porque não ha de ser evidenciado? Quiz-se manifestamente comprometter o futuro. Iniciada a construção de uma linha, forçosamente ha de ser continuada mais cedo ou mais tarde, desde que o primeiro troço esteja em exploração. Assim por exemplo, estão quasi concluidos os primeiros 31<sup>st</sup> de linha do Pocinho a Miranda, incluindo a dispendiosa ponte sobre o Douro, e vão ser dotados com material circulante. O prolongamento da linha, de construção baratissima e de incontestavel alcance economico, para atingir a região entre Vimioso e Miranda, impõe-se e ha de ser um facto dentro de poucos annos.

Construiu-se o troço de Estremoz a Villa Viçosa, em vez de se atacar todo o prolongamento até Elvas, vencendo-se assim dificuldades de diversas ordens e oposições que por outra forma talvez fossem insuperaveis. Iniciou-se até Amarante a construção da linha do Tamega e dentro de alguns mezes será esse troço aberto á exploração. O seu prolongamento por novas etapas ha de forçosamente realizar-se.

Bem avisado andou, pois, o illustre ministro que referendou a lei de 1903, estabelecendo esse justo e fecundo principio da construção por lanços sucessivos e empreendendo sim iltaneamente a construção de diversos troços.

O que importa agora é não esmorecer e ter confiança nas forças productivas do paiz.

A' linha do Sado não podia ser aplicado o sistema dos troços sucessivos, porque é além de Alcacer que

mais se faz sentir a necessidade da linha e o primeiro troço até aquella villa é exactamente o mais difficult; nem havia projecto aprovado. Venceram-se as dificuldades suscitadas pela escolha da directriz do primeiro troço, chegando-se a uma solução satisfatória depois de arduos trabalhos e estudos dos habeis engenheiros Vasconcellos e Sá e Santos Viegas.

Na construcção tem de ser adoptado um plano cuidadosamente estudado para a tornar rápida e económica. É preciso atacá-la simultaneamente em toda a sua extensão, dividindo-a em quatro secções, duas das quais podem ser rapidamente construídas: a do Sado à Caveira e de Garvão a Alvalade, que não seria impossível concluir num anno.

Levando de Setúbal pelo rio uma locomotiva e um grupo de vagões, podiam-se fazer em condições económicas os transportes para a construcção além da Caveira e começar até a fazer algum serviço público em exploração provisória. Do mesmo modo, o troço de Garvão a Alvalade, ligado com a linha do Sul, facilitava igualmente os transportes de materiais e permitia multiplicar as brigadas de assentamento.

Accelerar-se-ha assim a construcção dos lanços entre Caveira e Alvalade, onde ha algumas obras de arte dignas de menção e maiores terraplenagens. Entretanto trabalhar se-ha na construcção entre Setúbal e Alcacer, podendo-se concluir todos os trabalhos em tres annos. Durante esse periodo vão crescendo as receitas das linhas em exploração, e ainda quando as determinadas pela da linha do Sado fossem insuficientes para os encargos, —que não será— a totalidade de receitas do fundo especial comportaria uma pequena deficiencia.

O empréstimo contratado com a Companhia dos Tabacos, que abrangeu as duas séries de 1903-1904, unificadas numa só emissão, tem um juro médio de 5,43 % compreendendo a amortização. Contratar igual operação é o expediente que se nos afigura preferível a qualquer outro, ficando o Estado com a liberdade de recorrer às empreitadas parciais e adquirindo directamente o material de via.

A verba de 2.000 contos comprehende 100 contos para reforçar as disponibilidades do material circulante, que parecem suficientes para as primeiras necessidades da exploração.

Se a linha é da maxima importância, se tem projecto aprovado, se ha facultades legaes para empreender a construcção, se se oferece ensoejo de realizar a necessaria operação de crédito em excellentes condições, que pôde obstar à construcção?

O receio de contrair inconsideradamente encargos? Esse já demonstrei que é excessivo.

Tanto quanto se pôde garantir em matéria de previsão e sem a minima prevenção optimista, pôde-se asseverar que as receitas compensarão os encargos, e quando por acaso houvesse um pequeno desequilíbrio, lá estão tres annos de progresso das receitas existentes para darem a margem precisa para essa eventualidade.

Se o governo se deixa illaquear por essa prudencia, louvável em these, mas descabida na hypothese, as empresas das minas do Lousal e Caveira, que não pôdem, principalmente a primeira, prescindir de transportes baratos, terão de construir uma linha de via reduzida até o porto d'embarque no Sado, gastando muitos centos de contos de réis, que melhor emprego teriam, com mais algum dispêndio, na via larga d'uma linha de interesse geral.

Seria gravíssimo erro administrativo tal substituição, mas é inevitável, a não se querer impedir a valorização de dois jazigos tão importantes.

A mina do Lousal não pôde ser explorada sem caminho de ferro privativo ou sem a linha do Sado. Ainda quando houvesse encargo, que não ha, para o Thesouro, não se deve deixar vigorar a alternativa.

A solução conveniente é uma unica: a construcção immediata da linha do Sado, que será ao mesmo tempo um grande acto de justiça para com a vasta região servida.

J. Fernando de Sousa.

## Desembarque de passageiros

Diz-se muitas vezes que sómos um paiz pequeno, de minguados recursos, sem azas com que possamos ascender onde vão outras nações da Europa.

Desalentos perniciosos, ou desculpas vãs com que iludimos a inopia propria para a concorrência da vida, para a luta pelo progresso, para o grangeio laborioso da riqueza e da prosperidade!

Com muito menos recursos naturaes sabem outros povos enaltecer-se.

Se não, veja-se a Suissa, o bello exemplo do que pôde o trabalho, a educação, o patriotismo, esses grandes coefficientes a influir numa raça.

O seu clima é duro numa parte do anno. As neves eternas que coroam de branco os pincaros recortados das suas bellas montanhas, estendem-se sobre as faldas e encostas como lençóes que se desenrolassem e fossem tapar e forrar ravinhas e corregas, cascatas e torrentes, varzeas e chãs, florestas e aldeias.

A tenacidade, a sciencia tirou, porém, partido d'essa ruideza de inverno gelado e branco.

E dos sanatorios não desertam, antes ali accodem doentes e sãos.

As montanhas em que vive são agrestes, difficilmas as comunicações; serranias inhospitas por toda a parte a espelhar-se nos lagos azulados que prendem nos seus rudes flancos.

D'essas serranias tirou porém partido igualmente, e não ha vertice mais característico de montanha que não tenha já o seu ascensor a servi-la e a sua hospedaria a convidar os forasteiros.

A Suissa montanhosa, fria, agreste, é o sanatorio, a hospedaria da Europa.

Ao invez se procede em Portugal, em muita cousa. Não se sabe ou não se pensa em atrair o viajante, e por isso mesmo, não só deixamos de crear incentivos que o convidem, que deem boa lembrança do paiz, para que se vá fazendo atmosfera e fama lisongeira das nossas cossas, mas deixamos de aproveitar devidamente os recursos que temos e que conseguimos nalguns casos á custa de penosos e despendiosos sacrifícios de tempo e de dinheiro.

Tivemos o Lazareto de sinistra memoria, como um fantasma tetrico e horrendo logo à entrada da barra do nosso primeiro porto, a bradar ao viajante que se aventurava a transpô-la: «cú te espero, rangendo os dentes avidos e amarellos da febre do ouro».

Aqui bradámos porfladamente contra o horrivel monstro. Aqui propozemos que se demolisse e se vendessem os materiais destinando-se o producto da venda para pagar annuncios nos jornaes estrangeiros, que não trabalham de graça, onde constasse a morte da abatesma.

O governo emfim ouviu-nos e a outras vozes que clamavam no mesmo côro, mas não concluiu a obra. Não matou o Lazareto, deu-lhe um anestesico apenas.

Com o cloro dos desinfectantes preparou-lhe o cloroformio. Mas o Lazareto ainda vive e ás vezes meche.

Basta que um jornal diga que houve um tal caso de febre aqui ou acolá; logo o éter cessa d'agir e o monstro acorda ávido e sujo a engulir passageiros, com a aggravante de os engulir sem a preparação prévia, tendo o apparelho digestivo carecido de lavagens, rebocos e pinturas.

Estragamos o nosso porto.

E' verdade que construimos molhes, diques e docas. E' verdade que dotámos os seus muros de caes com guindastes e que pozemos os carris de ferro nos seus caes.

Mas o monstro ainda ás vezes faz dizer aos passageiros que é melhor desembarcar em Vigo, em La Pallice, Bordeus ou Havre.

E não é só nisto que consiste o mal.

Temos muros acostaveis; todavia, uma parte dos navios que fazem escala pelo nosso porto, não acostam. Recebem no mar as barcaças com carvão. Ali vão levar-lhe a aguada.

D'ali teem de vir embarcados, seja bom seja mau o tempo, os passageiros que ficam em Lisboa, ou os passageiros em transito, que desejem aproveitar umas horas para levar nas suas retinas a impressão fugitiva dos aspectos da nossa cidade, vista numa rapida visita de tres a quatro horas.

Não se utilizam num grande numero de casos os muros acostaveis.

Pôde parecer estranho o reparo que fazemos, mas reflectindo-se, logo se vê que merece consideração.

Dar a viajantes, fatigados da travessia, facilidades no desembarque, é contribuir efficazmente, é convidá-los a desembarcar; é desfazer muita prevenção estulta, contra a nossa cidade, contra os nossos costumes e até contra a nossa raça; é fazer uma salutar propaganda a favor das nossas cousas.

O que principalmente attráe o porto francez de La Pallice, que tanto dinheiro custou, é saber-se que o passageiro encontra logo á saída do comboio, o paquete, e que ao descer da carruagem com as suas pequenas malas na mão, tem a escada do portaló dos grandes vapores como se mudasse de carruagem dentro d'uma estação ferroviaria.

A perda de tempo que origina o desembarque no meio do mar, as injustificadas demoras que se dão no mesmo desembarque, os incomodos que causa ainda quando o tempo é bom e que se agravam consideravelmente quando chove ou ha agitação no Tejo, tudo indispõe o passageiro contra o porto e contra o seu serviço; tudo influe no seu animo para o levar a desistir de saltar em terra quando vae em transito para outros portos, ou para preferir o porto de Lisboa por outros, onde a facilidade e as commodidades do desembarque sejam maiores e menores as despesas respectivas.

Deve por todos os meios tratar-se de fazer acostar os navios com passageiros e bagagens.

Quando não haja muros e pontes bastantes, construam-se. Se os direitos e despesas são grandes diminuam-se. Vae nisso justamente um elemento de prosperidade para o proprio porto e para a nação.

Algumas horas mais que os passageiros possam permanecer entre nós, algum passageiro mais que desembarque em cada navio que toque em Lisboa, algumas facilidades mais que dermos para o desembarque, tudo isto redundará em beneficio nosso, beneficio directo, beneficio indirecto pela propaganda espontanea que os proprios passageiros irão fazendo a nosso favor.

Passar dos paquetes para os pequenos vapores fluviáes sem commodidades necessarias, ou para os barcos a remos, pittorescos mas impropios; esperar durante longo espaço de tempo, ao sol, ao vento ou á chuva, que tenham sido tiradas as bagagens do porão para as fragatas que o mesmo vaporsito ha de rebocar; tudo isto sob o pó do carvão que está entrando nas sutas, carregado d'um modo barbaro e primitivo por um exame de homens altarefados, de rosto enegrecido e pernas nuas;

Ter-se de saltar por cima de uma complicada foresta de remos, mastros e amuradas de barcos que se encostam ao paquete, primeiro que se consiga entrar a bordo do almejado piroscaso que nos ha-de pôr na terra cubicada;

Encontrar as mesmas dificuldades acrobaticas para sair do vaporsito e subir as escadas do caes que leva á alfandega;

Ter de abraçar-se a marinheiros hospitaleiros, de entregar a familia aos braços robustos de outros remadores, e de reclamar a presença de velozes moços de fretes que vão salvar as nossas maletas de mão;

Tudo isto são fases accidentadas, tipicas, porventura pittorescas de uma viagem marítima, peripecias que terão o seu resaibo de novidade ou de selvageria, mas que seguramente não concorrem para chamar a concorrência ao nosso porto, porto moderno, com vias ferreas, com guindastes, com caes acostaveis, com pontes e com docas.

Não concorrem igualmente a atrair o viajante os serviços aduaneiros, embora se tenham civilizado muito já e só em casos pouco frequentes se lhe notarem vexames graves e abusos injustificados.

Mas o serviço ainda é moroso e cheio de formalismos inuteis.

Simplifiquemo-lo mais.

Na Suissa as bagagens dos passageiros, tanto as das malas de mão que vão nas carruagens, como as malas grandes que vão nos vagons, são revistadas em transito por empregados aduaneiros que entram para este efecto expressamente nos comboios.

Na linha de Genebra a Paris os empregados aduaneiros da fronteira franceza fazem outro tanto.

Poderiam muito bem os empregados da alfandega de Lisboa proceder no proprio paquete á revisão das malas de mão ou bagagens que os passageiros trazem nos seus camarotes, quando desembarcam no porto de Lisboa de vapores que não acostam aos caes, ficando o exame das bagagens grossas para ser executado noutro lugar.

Não basta ter um bom porto feito pela natureza prodiga; não basta melhorá-lo creando nelle protecção, segurança; não basta dotá-lo com recursos que permittam o funcionamento d'esta preciosa e poderosa machine moderna de fomento.

E' necessário dispôr as cousas de modo que a machine funcione sem attrictos, doce e facilmente. Nisto nos devemos empenhar todos, aproveitando alheios exemplos, eliminando obstaculos, lubrificando asperezas, pensando no presente e olhando para o futuro.

O. S.

## PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto e orçamento, com data de 30 do mez findo, do ramal de Montemor-o-Novo, com a extensão de 12.950 metros, attendendo a que o referido projecto não se afasta sensivelmente do ante-projecto de 6 de dezembro de 1906 sobre o qual recaiu voto favorável do Conselho Superior de Obras e Minas, de 23 de maio ultimo;

Attendendo a que para acudir á crise de falta de trabalho na região foi já necessário dar começo á construção, urgindo dar-lhe seguimento:

Ha por bem, conformando-se com a informação da administração dos Caminhos de ferro do Estado d'esta data: aprovar o referido projecto e orçamento, na importancia de 166.700\$000 réis, devendo-se ter em conta na construção as indicações da referida informação.

Paço, em 3 de outubro de 1907. — José Malheiro Reymão

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto e orçamento, com data de 20 de junho do corrente anno, da variante do terceiro lanço da linha do Sado, compreendida entre o kilometro 4,588 do segundo lanço da mesma linha e o kilometro 16,629 do segundo lanço da variante Palmella a Palma pela Sachola, com a extensão de 15.040 metros:

Ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 12 do mez findo, aprovar o referido projecto e orçamento, na importancia de 345.000\$000 réis, devendo oportunamente ser tidas em conta, na execução, as indicações do mesmo parecer:

Ha por bem o mesmo Augusto Senhor, conformando-se com a parte respectiva do parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 3 de novembro de 1905, aprovar a parte do projecto da referida variante Palmella a Palma entre o kilometro 16,629 do segundo lanço e o perfil 145 do quarto lanço, Pinheiro a Alcacer, aprovado por portaria de 10 de novembro de 1905, complementando-se por esta forma o terceiro lanço.

Em vista dos numerosos estudos, parcialmente aproveitados, de que foi objecto este troço da linha do Sado, determina ainda o mesmo Augusto Senhor que se proceda á recopilação da parte aprovada de cada lanço, de modo que fique definitivamente constituído o projecto e orçamento da 1.ª secção, Setubal a Alcacer.

Paço, em 3 de outubro de 1907. — José Malheiro Reymão.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto do 2º e 3º lanços da 2.ª secção da linha do Valle do Sado, compreendido entre o Canal e Alvalade, na extensão de 29.925m.36, elaborado pela Direcção do Sul e Sueste, com data de 30 de abril último:

Ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas de 18 do corrente, aprovar o referido projecto e respectivo orçamento, na importânciâ total de 545:000\$000 réis, devendo porém a posição da estação de Alvalade ficar dependente do resultado do estudo da variante a que se está procedendo.

Paço, em 3 de outubro de 1907. — José Malheiro Reymão.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, com data de 31 de agosto último, do rariaal de Aldeia Gallega: ha por bem, conformando-se com o parecer de 26 de setembro findo, do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, aprovar o referido projecto e autorizar a sua immediata execução, devendo-se ter em conta na mesma as indicações do referido parecer, deixando-se de executar todas as obras previstas que não sejam absolutamente indispensaveis para a exploração económica do ramal.

Paço, em 4 de outubro de 1907. — José Malheiro Reymão.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a proposta d'esta data do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, nos termos do n.º 3º do artigo 1º da carta de lei de 1 de julho de 1903 relativa à distribuição de fundos para construção de estradas de acesso das estações no corrente anno económico: ha por bem, conformando-se com a mesma proposta, autorizar a seguinte distribuição, abrangendo as dotações de cada estrada os compromissos relativos a contratos em vigor existentes em 30 de junho último:

#### Districto de Viana do Castello

Estrada de serviço de Viana à Abelheira.....	320\$000
Ramal da estrada districtal n.º 7, do apeadeiro de Alvarães à ponte de Fragoso.....	380\$000

#### Districto do Porto

Ramal da estrada real n.º 34, para a estação de Arégos.....	6.880\$000
Ramal da estrada real n.º 34, para a estação de Ermidia.....	5.050\$000
Estrada districtal n.º 39, lanço de Meinedo a Silvares.....	870\$000
Estrada districtal n.º 81, Mosteiro a Gove.....	2.940\$000

#### Districto de Vizeu

Estrada districtal n.º 80, lanço da Capella de Santo Antonio a Pias.....	9.980\$000
Estrada districtal n.º 81, Porto Antigo a Pias.....	8.520\$000
Estrada districtal n.º 81, Porto Antigo a Barreiros ..	290\$000
Ramal da estrada districtal n.º 93, para a estação de Ferradosa.....	7.170\$000

#### Districto da Guarda

Ramal da estrada real n.º 34, da Touça à estação de Freixo — Freixo de Numão a Murça.....	4.740\$000
Murça à estação de Freixo.....	2.000\$000
Estrada de serviço de Almendra à estação de Almendra, lanço de Almendro à Portela dos Garrochos	3.000\$000
Estrada de serviço da Horta à estação do Vesuvio, lanço da Portela de Numão à Horta.....	2.000\$000

#### Districto de Beja

Estrada real n.º 49, Beja à Fronteira por Barrancos, lanço do Barranco da Lige à estação de Baleizão	1.020\$000
Estrada districtal n.º 162, estação de Odemira a Troia, lanço de Monte Novo a Mesas.....	1.570\$000
Estrada districtal n.º 164, Santa Margarida da Serra a Saboia, lanço de Ourique a Monte dos Esteiros	63\$000
Estrada districtal n.º 173, Borba a Serpa, ponte sobre a ribeira do Enchoé.....	1.940\$000
Lanço de Pias a Aldeia Nova.....	9.800\$000

#### Districto de Faro

Estrada districtal n.º 192, Mertola a Villa Real de Santo Antonio, lanço de Castro Marim a Villa Real	6.000\$000
---	------------

#### Reparação de caminhos

Reparação do caminho da Regua à Barca do Carvalho	1.000\$000
	75.533\$000

Paço, em 8 de outubro de 1907. — José Malheiro Reymão.

## Defendamo-nos

Na exposição que neste momento abre as suas portas em Liverpool fez-se Portugal representar brilhantemente graças aos esforços conjugados da Camara de Commercio Portugueza em Londres, da Sociedade de Geographia de Lisboa e dos nossos productos agrícolas coloniaes.

Opulentamente afirmamos as nossas aptidões como colonizadores, apresentando productos de Angola e S. Thomé, entre os quaes ocupam lugar preeminentes o cacau e a borracha, e o *Morning Post* faz-nos justiça referindo-se em palavras de louvor ao processo da cultura do cacau naquela ilha.

Esta afirmação da superioridade dos nossos productos foi o signal de alarme para que os nossos rivais que veem os seus interesses commerciaes ameaçados se reunissem e encetassem uma campanha de descredito contra Portugal, convidando os fabricantes a não comprarem productos da nossa África.

Assalariados de ruins instintos, individuos suspeitos para os quaes a honra, a verdade e a justiça são vãs palavras, e que não hesitam perante a offerta de algumas mancheias de libras em troca da sua avariada consciencia, que elles bem sabem nem tanto valer, prestaram-se a servir de testas de ferro, e porta-estandartes da calunia.

E desenbestando em improperios contra o nosso estado de civilização, contra a nossa mentalidade chegam a acusar-nos de negreiros e esclavagistas.

Um d'esses calumniadores, tendo esquecido que lhe démos uma patria quando elle perdera a sua, dando-lhe a elle e à familia, o agasalho com o carinho devido aos infelizes, aos vencidos, é um general *boer* que se acolheu à sombra da nossa bandeira e a quem nós fidalgamente recebemos.

Uma esponja de ouro apagou-lhe prontamente da memoria os benefícios recebidos. Para os perversos o reconhecimento é um fardo muito pesado.

A campanha tem sido tão energeticamente dirigida que até em conferencias publicas, como tem sucedido na Camara de Commercio de Liverpool se arrasta pela lama o nome de Portugal accusando-o de processos barbaros para com os escravos de S. Thomé.

Não tem por certo noticia o tal sr. Revinson, aureo accusador perante o *Foreign Office*, de que nas fazendas em S. Thomé, os pretos, contratados e não escravos, vivem em casas limpas e hygienicas, andam vestidos em harmonia com o clima, são bem alimentados, tem medico, botica e até escolas. Ou se de tal tem noticia prefere fingir que tudo isto ignora.

Perante a calunia d'esses propagandistas não pôde ficar Portugal indiferente.

A imprensa compete levantar bem alto um clamor de protesto, para que todas as nações civilizadas saibam que tão vis accusações são apenas processos odiosos da guerra commercial, que tem por fim desacreditar-nos perante os mercados consumidores dos nossos productos, para impedir-nos de tomarmos o lugar que nelles nos é devido, pelo nosso trabalho, pelas nossas aptidões, pela nossa civilização mental.

A toda a imprensa se impõe esse dever, seja qual for a indole da publicação, seja qual for a sua publicidade.

Que os agentes diplomaticos acreditados perante o nosso governo tenham pleno conhecimento da indignação que nos causam tais calunias, e possam comunicar aos seus governos que nós portuguezes se não somos os batedores da civilização, também não somos dos ultimos que lhes formam o cortejo.

Ha muito que em Portugal foi abolida a escravatura; ha muito que em Portugal foi abolida a pena de morte, sendo até, senão o primeiro um dos primeiros Estados que a aboliram.

Foram em Portugal abolidas as penas perpetuas, e podemos gabar-nos de possuirmos o melhor, o mais perfeito e completo Código do nosso tempo.

Sabe Portugal como se fazem produzir as colonias. a attestá-lo está o movimento commercial da ilha de S. Thomé, para não fazermos mais citações; só nos pri-

meiros oito meses d'este anno attingiu a importação n aquella ilha 1.617 contos, elevando-se a exportação a 3.152 contos.

E um paiz que tem como attestado do seu adeamento, titulos tão nobilitantes como estes, não pôde ser, de boa fé, accusado de semi-barbaro como se apregoa na imprensa estrangeira, como se faz ouvir nas salas das grandes agremiações commerciaes da Grã-Bretanha. Defendamo-nos.

Christiano Tavares.

## A propósito do Cincoentenario

### Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

XXII

(Continuação)

D. Angel Arribas apezar da sua reconhecida competencia como engenheiro distinto não possuia igual conhecimento dos serviços d'exploração commercial, limitando-se por isso á consolidação das obras que os temporaes de excessivo rigor haviam prejudicado com grandes estragos.

O seu papel, pouco invejável para um profissional de categoria superior, apenas se reduzia ao de um ajudante do seu antecessor, e que elle considerava como um rebaixamento do seu merito, que na sua consciencia não julgava compensado pelo pomposo título de Engenheiro Director da principal companhia ferroviaria de um paiz, estranho ao seu, e pela elevada remuneração pecuniaria inherente ao cargo.

Conservando as mais delicadas relações com os chefes de serviço a quem dava as maiores provas de consideração, deixava-lhes completa liberdade de acção e nelles depositava illimitada confiança, não recusando sob sua responsabilidade pessoal a execução do que por elles lhe era proposto.

Como a construcção febril dos caminhos de ferro em Espanha, fronteiriços de Portugal e os melhoramentos que a ligação de Madrid com as povoações extremenhas exigissem importação de avultadas quantidades de material e abastecimentos de varias qualidades de generos procedentes do estrangeiro, era o porto de Lisboa o preferido, e esse tráfego era o que mais productivamente alimentava a exploração da linha de Leste que também era aproveitada para exportação de productos espanhóes que buscavam o porto de Lisboa.

Era porém, tão pouco productivo este tráfego que não chegava sequer para cobrir os gastos da exploração. D. Cipriano Montesinos, Duque de Victoria, com o intuito de atrair a Portugal os touristes espanhóes fazia publicar pelos jornaes de Madrid os dados climaticos oficiaes dos observatorios portugueses e exponha em quadros vistosos na sua estação central da Porta do Sol photographias dos monumentos mais notaveis e locaes mais pittorescos de Portugal, especialmente das praias e estações thermaes.

Se algumas famílias atraídas por esses reclamos se aventuravam á tortura da viagem de Madrid até Lisboa, topavam logo na fronteira com o brutal acolhimento aduaneiro, á vinda em Elvas e na volta em Badajoz, que fazia bem amargurar a experiencia da excursão que imaginavam ser de prazer e encontravam na prática ser um flagello.

Chegados os viajantes ao termo da viagem encontravam apenas como hoteis confortaveis sordidas espeluncas, completamente destituídas dos elementos atraentes de clientella.

Apezar de todos os esforços e empenhos de dedicação, só algum frequentador do Hotel Central e do Bragança, regressavam a Espanha sem se revoltarem contra os falsos reclamos das companhias espanholas, protestando não mais cair na armadilha de que haviam sido vitimas.

Todas estas contrariedades que os agentes portugueses sofriam, por dever de amor patrio, desgostavam por tal forma o Director Arribas, que tendo solicitado por mais de uma vez a exoneração do seu cargo de Director da Companhia, que a Administração superior sempre havia recusado, resolveu e exigiu terminantemente a sua substituição por tal forma resoluta que a Administração foi forçada a conceder-lhe a exoneração, ficando comodo no exercicio de funções até nomeação de novo Director.

### Mr. Nosseda

Para substituir D. Angel Arribas Ugarte, cujo nome era já bastante notorio como um illustre membro do corpo d'Engenheria Civil de Espanha, foi nomeado um senhor Nosseda, cuja nacionalidade e meritos todos desconhecia e ainda actualmente desconhecem os que ainda existem d'essa época.

Apresentava-se á consideração dos agentes superiores da Companhia, pelo unico motivo de ser casado com uma prima ou sobrinha (?) de D. José de Salamanca, e que a sua nomeação para o lugar de Director da Companhia lhe havia sido conferida como premio de consolação ou em beneficio dotal por esse consorcio.

Fossem, porém, quaes fossem os meritos do novo Director, o facto foi que quasi passou completamente desconhecido do pessoal superior, e a sua acção perfeitamente nulla durante a sua ephemera gerencia.

Tendo por unico auxiliar um empregado da secretaria que elle elevou ao cargo de Secretario da Direcção, o gabinete do Director tornou-se um escriptorio de agencias pouco honestas, que do chefe e seu confidente afastaram os meticolosos chefes superiores, que até então nunca tinham conhecido, na gerencia dos assuntos da Companhia, negocios que não pudessem ser honrosa e honradamente confessados.

O novo Director conservava-se incognito em sua casa, aparecendo apenas no gabinete da Direcção para assinar o expediente diario. Se algumas vezes percorreu a linha foi só por que, acompanhado de Madame, e, enclosurados no salão de serviço, de onde os chefes superiores se afastavam, fossem visitar as localidades mais notaveis do paiz ou assistir a alguma corrida de touros em Badajoz.

Este *soit disant* Director da Companhia, cremos que apenas terá o seu nome (isto é o seu apelido porque até o seu nome proprio é ignorado) ligado a instituição de importancia por não poder deixar de ser incluido na série de entidades notaveis por seus meritos e proficiencia na elevada situação de Directores de uma Companhia em que o Senhor Nosseda representa como numero e no exercicio como perfeita nulidade, felizmente unica dos que aqui deixamos registados.

### Conselheiro Oliveira Simões

Regressou este nosso illustre amigo, e redactor principal da *Gazeta*, da sua viagem ao estrangeiro.

Viagem d' de recreio e de estudo porque o conselheiro Oliveira Simões, como infatigavel trabalhador que é, não perde occasião para augmentar o seu já invejável capital scientifico.

E nessa orientação visitou Madrid, Barcelona, Marseilla, Nice, Côte d'Azur, Genova, Milão, Veneza, os lagos da Italia, passando á Suissa, pelo S. Gotardo; viu Zurich, Lucerna, Berne, Lausana, Interlaken, Friburgo e Genebra, d'onde seguiu para a capital da França e d'ali para La Rochelle a fim de tomar o paquete que o conduziu a Lisboa.

### Inauguração da linha de Matete

Realizou-se no dia 8 do mez passado a inauguração d'esta linha, de grandissima importancia para o commerce e industria da costa occidental da nossa Africa.

O novo troço de caminho de ferro chega ate 85 kilómetros além do Lucalla, e a 395 além de Loanda, facilitando o alargamento da esfera da nossa influencia no

interior do continente negro, por permitir a ocupação definitiva do distrito de Lunda.

O comboio inaugural partiu de Loanda ás 8 horas da noite conduzindo S. A. o Príncipe Real, pessoal superior da linha, autoridades militares e civis, e muitos convidados.

A chegada a Matete teve lugar no dia seguinte ás 4 horas da tarde.

O comboio era esperado na estação pelas autoridades e funcionários superiores de Malange e Ambaca, estando espalhados em torno mais de tres mil indígenas que soltaram gritos entusiasticos ao aparecimento da máquina.

Por entre a multidão em alas desceram da carruagem S. A., comitiva e convidados, dirigindo-se ao pavilhão onde devia ser assignado o auto, enquanto a banda militar de Malange e a banda da Missão rompiam com o hymno nacional.

Antes da assignatura do auto, varios sobas do distrito de Lunda apresentaram as suas homenagens ao Príncipe Real.

Seguiu-se depois um discurso do Governador Geral da província enaltecendo as vantagens d'aquella linha e apelando para a boa vontade de S. A. afim de que brevemente o caminho de ferro chegue até Luango. O Príncipe Real prometeu contribuir quanto possa para a mais rápida realização das aspirações da província de Angola.

As oito horas regressava o comboio a Quilanga, onde a Companhia dos Caminhos de ferro ofereceu um banquete a S. A., que teve lugar num salão artisticamente ornamentado com palmeiras e trofeus compostos com varias ferramentas empregadas na construção da linha.

Durante o banquete houve apenas dois brindes: um do director da Companhia, e outro de S. A. que brindou pelos soldados do Cuamato.

## Um conflito ferroviário

Surgiu agora em Inglaterra um conflito entre as companhias ferroviárias e os seus empregados que se não for resolvido a contento das duas partes até o fim do corrente mez, se annuncia como o mais grave conflito social de que ha noticia na Europa ha bem meio seculo a esta parte.

É o caso que no ultimo congresso dos empregados ferroviários foi resolvido apresentar ás Companhias um programma completo de reivindicações.

Entregue o programma ás Direcções por uma delegação dos syndicatos negaram-se aquellas a conferenciar com os delegados, allegando que não reconheciam a Federação.

Por duas vezes mais tentou esta entrar em relações com as companhias, mas sem resultado.

Esgotada a paciencia dos empregados, autorizaram a sua Comissão executiva a lançar mão das medidas que julgassem mais convenientes, inclusivè a greve geral.

Não se abalancou porém a Comissão a assumir uma tão grave responsabilidade e organizou um plebiscito entre os operarios para que estes votem segundo a sua opinião a respeito da greve, partindo do principio que esta só terá lugar se dois terços dos empregados que fazem parte da Federação votarem a favor.

E' certo que os empregados filiados são apenas cem mil, ao passo que ha mais cento e vinte mil que o não são; mas como entre os primeiros se encontram os machinistas e outros empregados cujos serviços não podem ser de pronto substituidos, o caso apresenta-se com summa gravidade.

Além d'isso não ha em Inglaterra, como ha nos paizes militares, elementos nas tropas para poder-se substituir por soldados condecorados dos serviços de caminhos de ferro os empregados em greve. E accresce ainda que, embora os houvesse, de nada serviria pois que o governo inglez não costuma intervir nesta ordem de conflitos, a não ser para oferecer a sua arbitragem.

Em conclusão, se a greve chega a declarar-se, a luta revestir se-ha de caracteres diferentes dos de lutas identicas no continente.

Só no fim d'este mez se poderá saber qual a resolução tomada pelos empregados ferroviários, mas se esta for a greve, representará a paralyzação completa da industria e do commercio da Inglaterra.

A opinião publica é favorável aos empregados e é possível que esta circunstancia leve as Companhias a refletir, pois que nenhum jornal se presta a tomar a defesa das Direcções.

## Tremvias e auto-omnibus

Recentemente reuniu-se em Manheim um congresso de tremvias e caminhos de ferro locaes em que se fizeram representar 171 companhias dos primeiros e 145 dos segundos.

Um dos delegados fez uma comunicação acerca dos omnibus-automoveis em que disse parecer-lhe que aquele meio de comunicação se encontrava ainda no estado preparatorio e experimental.

Em appoio da sua asserção apresentou varios dados estatisticos, taes como: as companhias que em Heidelberg exploraram auto-omnibus sofreram perdas importantes; os de Wolfenbuttel igualmente; uma só empresa na Baviera conseguiu lucros; dezenete empresas allemãs cessaram com a exploração; em Inglaterra apesar do combustivel e do cautchu serem baratissimos os resultados não foram melhores.

Concluiu dizendo que o tremvia dispõe de capacidade de transporte; é mais barato e, principalmente, menos perigoso.

## A esgrima em Portugal

Tem-se nestes ultimos tempos desenvolvido em Portugal o gosto pelos sports, e muito principalmente pela esgrima, que é inegavelmente a melhor gymnastica, ao mesmo tempo que prepara o homem para as eventualidades da vida, robustecendo-lhe os musculos e incutindo-lhe confiança em si proprio.

Um dos mais dedicados propagandistas d'este genero de sport é o conhecido mestre d'armas Magalhães, que acaba de reabrir a sua sala na rua Nova da Trindade, 117, 1.º

Fundo conhecedor dos segredos da sua arte, os seus discípulos destacam-se em todas as salas d'armas.

Muito apreciado em Paris, onde foi aperfeiçoar-se, tendo occasião de bater-se com as primeiras laminas parisienses, é hoje um dos primeiros mestres d'armas de Portugal.

Agradecemos a amabilidade do convite que nos enviou.

## Publicações recebidas

*Mappa da Estremadura Portugueza.* — Recebemos um mappa d'esta província, montado em tela, que pode dobrar se e trazer-se na algibeira, editado pela casa Alberto Martin, de Barcelona. O referido mappa faz parte da colleção publicada pela mesma casa, das províncias e colônias portuguezas, com o título «Atlas Geographic de Portugal», feita pelo capitão de engenheiros D. Benito Chias. É uma obra perfeita e de muito proveito para os que desejem conhecer a antiga província com os seus distritos, cada um impresso em cor diferente com todas as vias de comunicação, rios, montanhas, povoações, etc.; tudo está perfeitamente disposto, impresso a nove cores e permite com facilidade achar o que se deseja.

A mocidade do seu preço, 200 réis cada exemplar, põem-o ao alcance de toda a gente.

Acha-se á venda em todas as livrarias.

## Boletim Commercial e Financeiro

O *Finanz Jahrbuch* suíço para 1907, recentemente publicado, insere a estatística do movimento económico da Suíça em 1906.

Conforme é constatado nesse documento, a prosperidade industrial e commercial evidenciada desde 1904 atingiu o seu apogeu e já começou a decrescer sob a influência da alta dos preços de todos os artigos em geral e também em razão do consequente aumento dos salários.

Referindo-se a este assunto, o último relatório da União dos bancos suíços exprime-se da seguinte maneira:

«Pode-se desde já averiguar, nos domínios do comércio e da indústria, sintomas não de uma crise, mas d'uma diminuição da actividade económica. Em algumas indústrias de luxo já se restringiu a produção. Em outras fábricas importantes calcula-se que o actual estado de coisas não pode manter-se, porque luta ao mesmo tempo com a penuria de capitais e ainda mais com a escassez da mão de obra. Parece pois que, como consequência inevitável a Suíça entrará num período em que terá de restringir e moderar a sua produção.

Por seu lado, o governo federal na sua mensagem de 17 de junho último, exprimiu-se, relativamente ao projecto de orçamento, da seguinte forma: «Como previsões para o exercício de 1907, calculamos as receitas das alfândegas em 61.700.000 francos; em 31 de maio registámos já um excedente de 6.739.303 francos. Manter-se-ha este acréscimo até o fim do ano? Não podemos passar a tal respeito do campo das suposições. Segundo a experiência dos anos anteriores, cremos que as importações sofrerão uma diminuição durante o terceiro trimestre voltando ao nível habitual nos últimos meses do ano.

«Ha três anos que estamos num período de prosperidade que não tardará a decrescer. Já se notam sintomas d'um afrouxamento, que será sobretudo sensível em 1909 e 1910, sendo muito provável que nestes anos haja a registar uma diminuição das receitas aduaneiras.»

Em todo o caso não se prevê para a Suíça uma verdadeira crise económica como o teria feito recuar o panico financeiro produzido na bolsa de Nova-York em março último, panico que teve repercussão em toda a Europa, especialmente nas bolsas de Londres e de Berlim. O impulso dado pelo desenvolvimento económico que se manifestou nestes últimos três anos, não paralyzará, como é de supor, de repente, e as inúmeras encomendas feitas pelos governos para construção de navios, fornecimentos militares, obras públicas, etc., asseguram o trabalho em grande número de oficinas. O que ha-de contribuir também para impedir a crise ou para lhe dar um carácter menos accentuado são as instituições denominadas *cartels*, destinadas a manter os preços em cada indústria, estabelecendo a solidariedade de interesses, podendo ser apresentada como exemplar típico a Associação dos fabricantes d'água, da Alemanha. Calcula-se na Suíça que, graças a estes *trusts* ou *cartels*, se poderá evitar «a anarchia na produção», facto que tantas vezes se deu no decorrer do século passado e que conduz a tantos desastres e fallências.

Como tem sucedido na maior parte dos países, e que, no dizer do consul da França em Genebra, mais se tem evidenciado no último exercício da Suíça, tem sido a alta considerável das matérias primas e das substâncias alimentícias. Esta alta tem feito sentir as suas consequências nos preços da maior parte dos objectos fabricados, de sorte que se pode concluir que o ano económico da Suíça, de 1906-1907, se caracteriza pela carestia geral dos artigos manufacturados e dos meios de existência.

A ação dos agrários e da liga dos camponezes veio igualmente juntar-se às causas do encarecimento da vida, provocando o aumento dos preços dos produtos mais necessários, como o leite, a carne, a fruta, as batatas, etc., ação, cujos efeitos se podem aliás encontrar nas novas tarifas aduaneiras da Confederação.

O exemplo dado pela gente dos campos não tardou a ser seguido pelas diferentes classes operárias. Assim, vê-se os moleiros e os padeiros unirem-se para aumentarem o preço do pão à sombra da elevação dos direitos estabelecidos para a importação dos trigos. E a cerveja, artigo tão importante de consumo da Suíça alemã, é neste momento objecto de uma questão entre a Associação dos donos de *cabarets* e as principais cervejarias suíças. Os primeiros querem perseguir todos aqueles que se recusarem a vender a cerveja abaixo do preço fixado pelo Syndicato.

Isto mostra o perigo d'estas poderosas associações que, a par dos serviços que podem prestar restringindo a produção e impedindo as crises, são muitas vezes arrastadas, pela tentação do lucro, a esquecer o interesse geral e a explorar o público.

Emfim, a todos os motivos precedentemente expostos do encarecimento da existência, veem juntar-se os aumentos das taxas fixadas pela Confederação na sua nova pauta das alfândegas, aumentos que são precisamente devidos — nunca é de mais repeti-lo — à influência dos numerosos syndicatos industriais e agrícolas que se tem desenvolvido com uma rapidez inaudita, no decorrer dos últimos anos.

Como consequência d'esta carestia dos meios de existência, os operários, empregados e trabalhadores de toda a espécie teem multiplicado as suas pretensões e reclamado aumentos de ordenados e de salários. Por sua parte, o Estado indemnizou o pequeno funcionalismo. Esta espécie de reconhecimento oficial do encarecimento da vida é naturalmente invocado pelos operários e caixeiros das empresas particulares.

Esta carreira desenfreada do aumento geral nos géneros alimentícios, dos objectos fabricados e dos salários durará, sem dúvida, até que o consumo não possa acompanhar a alta de preços e se restrinja por consequência. Produzir-se-ha então o abaixamento de preços pela força das circunstâncias. Esta diminuição far-se-ha então sentir sobre grande número de produtos manufacturados e, ainda que em menor grau, sobre os géneros alimentícios.

Que aprendam a ler por esta cartilha todos os que em Portugal ou ignoram o que se passa em outros países, onde as grandes questões económicas merecem todo o disvelo e atenção por parte dos seus dirigentes, ou, tendo apenas em mira interesses gananciosos, preconizam ou reclamam com calor o aumento dos direitos alfandegários d'importação, sem que previamente se proceda a um rigoroso inquérito das condições de desenvolvimento e também de viabilidade das várias indústrias portuguesas, não esquecendo, nas conclusões gerais a tirar d'esse inquérito, ter também em atenção a carestia da vida com que de ha muito luctam as diferentes classes trabalhadores do nosso paiz.

\*

A incerteza acerca da situação monetária continua a preocupa especialmente o mundo da finanças.

Se bem que o dinheiro não tenha escasseado desde o fim do primeiro semestre, é certo que se prevê o encarecimento de capitais nas proximidades do fim do ano.

Em Londres o desconto livre continua à taxa de  $3\frac{3}{4}$  e em Berlim à de  $4\frac{3}{4}$ .

O aspecto geral dos mercados de fundos públicos continua a apresentar-se em condições bem pouco favoráveis, sendo difícil de prever quando chegará o termo d'este movimento retrogrado que ha tempos a esta parte se tem accentuado nos principais mercados europeus.

\*

A situação do nosso mercado de cambios mantém-se por agora estacionária e não é de prever que volte a aggravar-se, a não ser que o governo se veja forçado a recorrer ao mercado por motivo de liquidações de dívida fluctuante externa.

Do resto o comércio tem encontrado na praça o papel cambial de que tem precisado para liquidações no estrangeiro.

Pelo que respeita ao nosso mercado bolsista, embora tenha quasi findado a época das villegiaturas, continua bastante desanimado e hesitante.

E' certo que a situação geral dos mercados não é boa e o nosso mercado não pode ser inteiramente estranho a esse facto.

Contudo a questão política tem tido uma influência directa no movimento de operações das nossas bolsas, e sobretudo a situação do Tesouro que ao que se afirma está bem longe de ser lisonjeira, apesar de todos os auxílios que lhe tem sido prestados.

Da incerteza sobre o dia d'amanhã é claro que resulta o retrairoamento dos capitais. D'ali a inacção quasi absoluta a que se acha reduzido o nosso mercado bolsista.

No mercado a prazo, houve transacções em ações das Companhias do Gaz, de Moçambique, do Assucar de Moçambique, Real dos Caminhos de ferro e dos Tabacos, e em obrigações da Companhia Real — 2º grau — e Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta.

A continuar semelhante estado de coisas, a proxima liquidação do fim do mês não será isenta de dificuldades.

Últimos preços das diferentes divisas cambiais:

	EM 15 DE OUTUBRO		EM 30 DE SETEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	50 $\frac{5}{8}$	50 $\frac{1}{2}$	51	50 $\frac{7}{8}$
» 90 d.v. ....	51 $\frac{3}{16}$	—	51 $\frac{1}{2}$	—
Paris cheque .....	566	568	561	563
Berlim » .....	231	232	230	231
Amsterdam cheque .....	392 $\frac{1}{2}$	394 $\frac{1}{2}$	390	392
Madrid cheque .....	835	840	835	843

J. C.

## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	OUTUBRO													
	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	
Lisboa : Inscrições de assent.	—	43,55	43,95	43,95	43,95	43,95	43,95	43,95	43,90	—	43,95	43,65	43,90	—
» coupon ..	43,55	—	43,60	43,65	43,65	43,65	—	43,65	43,65	43,65	43,65	—	43,65	—
Obrig. 4 % 1888 .....	22.300	—	22.300	22.300	22.300	—	—	—	—	22.200	—	22.100	—	—
» 4 % 1890 assent .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 % 1890 coupon .....	—	—	—	—	—	—	—	—	53.000	—	—	53.000	—	—
» 4 1/2 % assent .....	—	—	62.000	—	—	—	62.100	62.000	—	—	—	—	62.300	—
» 4 1/2 % coupon int .....	—	61.000	61.000	61.000	—	—	—	—	61.000	—	61.000	—	—	—
» externo 1.ª série .....	63.000	63.000	—	63.000	62.500	62.900	62.800	62.000	62.500	62.500	62.600	62.600	62.500	—
» 3 % 1905 .....	9.550	9.600	9.600	9.600	9.450	9.450	9.450	9.450	9.400	9.450	9.450	—	9.450	—
» Tabacos coupon .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções B. de Portugal .....	176.500	176.500	176.500	—	—	176.500	—	—	—	176.000	176.800	—	—	—
» Commercial .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	132.000	—	—
» Nac. Ultramarino .....	—	—	94.600	94.500	95.000	—	95.000	94.800	—	—	—	—	94.500	—
» Lisboa & Açores .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Tabacos coupon .....	96.500	96.400	96.000	—	95.600	95.800	—	—	95.500	95.500	—	95.400	95.000	—
» Comp. Phosphoros .....	69.000	69.000	—	68.800	—	—	—	67.500	—	68.000	—	—	67.500	—
» Real .....	—	—	86.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Nacional .....	—	12.400	12.300	—	12.300	12.300	—	12.300	12.250	12.200	12.200	—	—	—
Obrig. prediaes 6 % .....	—	91.800	91.600	91.600	—	91.800	—	—	91.600	91.600	91.600	91.600	91.700	—
» 5 % .....	—	88.500	88.300	—	—	88.450	88.300	—	88.500	88.500	—	88.500	88.300	—
» C. Beira Alta 1.º grau .....	24.400	—	24.400	—	—	—	—	—	—	—	—	23.000	—	—
» Real 3 % 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 3 % 2.º » .....	54.000	54.000	—	53.800	53.700	53.550	53.000	—	—	52.500	52.500	52.500	52.500	—
» Nacional 1.ª série .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76.000	—	—
» Atravez d'Africa .....	85.600	85.700	—	—	85.800	85.800	—	85.800	—	—	—	—	—	—
Paris : 3 % portuguez 1.ª série .....	64,40	66,20	66,35	66,05	64,45	68,85	65	65,35	65,30	65,40	65,40	65,35	—	—
Acções Comp. Real .....	—	—	—	—	—	418	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres .....	45	45,50	45,50	—	46,50	—	—	45,50	45,50	145	45	—	—	—
» Madrid-Zaragoza .....	386	388	386	388	—	385	291	390	386	390	—	—	—	—
» Andaluzes .....	174	172	169	170	172	170	—	175	169	171	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau .....	354	355	353,50	357	351	352,25	352	353	352	355	352	353	—	—
» » 2.º » .....	285	285	288	285	278	280	280	280	279	279	279	272	—	—
» Beira Alta .....	308	308	306	306,50	306	305	306	307	—	306	—	—	—	—
» Madrid-Caceres .....	174	171	173,75	173	173	—	171	170	170	168,50	168	168	—	—
Londres : 3 % portuguez .....	66,75	67	66,75	67	66,75	65,50	65,50	65,50	65,50	65,75	65,50	65,50	65,50	—
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa .....	89	—	—	89,87	—	—	—	89	89	88,50	—	88,50	—	—

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhos	Periodo de exploração	1907		1906		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais Réis	Kil.	Totais Réis	Kil.	Totais Réis	Kil.	Totais Réis
COMPAGNA REAL	de 16 Set	1073	141.250.000	131.640	1073	137.429.000	128.079	4.051.745.000	4.004.124.000
	17 23 *	—	138.785.000	129.342	—	137.429.000	128.079	4.190.580.000	4.141.553.000
	24 30 *	—	131.950.000	122.972	—	137.431.000	128.081	4.322.480.000	4.278.984.000
Vendas Novas	10 16 *	70	1.805.000	25.785	70	1.884.000	26.914	67.356.000	71.019.000
	17 28 *	—	1.590.000	22.714	—	1.584.000	22.628	68.946.000	72.603.000
	24 30 *	—	1.513.000	21.614	—	1.886.000	26.942	70.459.000	74.489.000
Coimbra à Louzã	10 16 *	29	737.000	25.413	—	—	—	17.911.000	—
	17 23 *	—	647.000	22.310	—	—	—	18.558.000	—
	24 30 *	—	727.000	25.068	—	—	—	19.275.000	—
Sul e Sueste	11 20 *	604	51.319.785	84.966	585	55.891.095	95.540	985.173.145	932.701.951
	21 30 *	—	47.521.905	78.678	—	61.185.530	104.590	1.032.695.050	993.887.481
	21 30 *	405	56.190.000	138.740	352	54.894.157	155.949	1.151.515.000	1.107.067.482
Minho e Douro	21 30 *	—	61.969.000	153.009	—	54.894.157	155.949	1.213.484.000	1.161.961.639
	27 2 *	253	15.728.589	62.168	253	18.629.909	73.636	305.321.062	289.999.829
	3 9 *	—	12.144.211	48.000	—	10.315.450	40.772	317.465.273	300.315.279

# NOTAS DE VIAGEM

## VI

**A nova linha de Hamburgo — O monumento a Bismarck — Terra e agua — Flores e vinho do Porto — Restaurantes e cafés**

Para sermos exactos devemos começar por duas rectificações ao artigo anterior, pondo de lado a correção de simples erros typographicos, dos quaes o principal é aparecer Brunen em vez de Bremen.

Dissémos que a nova linha que em Hamburgo liga as duas estações, por leito proprio, sem os comboios tem mais que atravessar as ruas, abriria em dezembro; — já abriu em 1 do corrente, tendo-se apressado os trabalhos para se acabar depressa com aquelle serviço que a cidade via com maus olhos.

Nas novidades que a cidade nos apresenta passou-nos tambem notar o grandioso monumento a Bismarck, que está fazendo o orgulho dos hamburguezes.

E' uma construcção—arte nova—em estylo monumental.

O pedestal assenta numa grande elevação de terreno nos jardins de Holstein, e sobre elle levanta-se a estatua do grande político, em pedra, tendo apenas por ornação duas aguias que fazem sentinelha á figura do estadista, significando que elle, pelo seu saber, se elevava mais do que estas aves; e o granito de que é feita a estatua significando bem a rigeza de carácter do chanceller.

Isto posto, continuemos a falar dos paizes scandinavos.

Para travar conhecimento com elles é bom começar pela Dinamarca.

Ahi principia o excursionista a internar-se por essa successão de lagos, de rios e de ilhas que parece que interminavelmente lhe aparecem a todo o momento.

Ha uma lenda que diz que o Creador, ao formar o mundo, quando separou a terra da agua, esqueceu-se do centro da Suecia. A phantasia lendaria restringe a ideia. Melhor seria ampliá-la aos tres paizes, porque em todos elles o mesmo facto se dá, posto que imprimindo-lhes caracteres diferentes—tão diferentes na sua geologia como no modo de sentir dos seus habitantes.

Mas não adeantemos, que d'isso teremos que tratar, embora levemente, quando tivermos feito mais intimo conhecimento com elles.

Estamos em Copenhague e visitemos a cidade, que tem muito que ver.

Os seus museus são notabilissimos; as edificações, umas antigas, interessantes, outras modernas, de grande elegancia; os seus parques e jardins vastissimos e não lhes faltando montões de flores.

Porque é uma nota que devemos frizar, para os do sul da Europa que nunca visitaram os paizes do norte. Imagina-se geralmente que só o sol quente do meio dia produz a flor e conserva a arvore, e que os paizes frios são escaldados de arvores e falso de flores.

Completo engano; é justamente nesses paizes onde as grandiosas florestas se veem com mais frequencia, os parques são enormes, os jardins numerosos, as estradas arborizadas, a verdura por toda a parte.

Basta dizer que, especialmente na Noruega, não ha uma só casa que não tenha vasos com flores por dentro da janelas; e muitas os tem dentro e fóra.

Como os habitantes d'esses paizes, acostumados a ter continuamente por companheiras as suas fuchsias, as begonias, os geranios e os chrysantemos, se sentirão desagradavelmente impressionados quando percorrendo a Espanha e Portugal—paizes de sol e calor—notarem que na Peninsula se não tem pela flor, pela arvore, pela vegetação em todos os generos, a adoração que elles lhes consagram.

De entre os jardins de Copenhague especializemos o Zoologico, que tem algumas especies de animaes raros e bons exemplares.

Para viação, excellentes carros electricos ao preço invariavel de 10 oves ou uns 25 réis, embora para distancias enormes, 10 kilometros e mais, e ainda dando correspondencia de uns para outros.

Além d'isso ha os trens de praça, todos obrigatoriamente com taximetro, pagando-se 150 réis pelos percursos de 800 metros e 25 réis cada 400 metros mais.

Qualquer d'estes dois meios de viação facilitam ao viajante agradaveis passeios na cidade e arredores, não devendo esquecer-se o precioso palacio de Rosenbord, com o seu riquissimo museu, um passeio no parque de Lougne Ligne, e uma excursão á praia de Klampenborg, onde encontramos grandes hoteis, concertos e outras diversões.

Tambem d'estas não faltam na capital. Além dos theatros, o mais popular é o Tivoli, grande jardim de recreios diversos, com 3 theatros, grande sala de concertos, 4 musicas tocando todas as noites, carrousseis, montanhas russas, tobogau e outras.

O publico enche todas aquellas avenidas, salas de espetaculo e esplanadas, e não só isso como os restaurantes, que são numerosos e com centenas de mesas.

Que nesse ponto o dinamarquez segue muito os costumes do seu vizinho allemão: come muito, e bem, e bebe tambem, cerveja especialmente, a toda a hora.

Quando, o frio, porém, lhes aperta, os habitantes d'estes tres paizes bebem immenso vinho do Porto.

Bem entendido que a maior parte d'elle só tem o nome do nosso bello vinho; a procedencia é sempre duvidosa e a prova não deixa duvida de que temos deante de nós um vinho — se vinho é — que nunca foi portuguez.

Está se a ver ali um enorme campo de exploração para os nossos vinicultores, se elles se resolvessem, não a mandar para a Scandinavia simples amostras, mas a enviar ali caixeiros-viajantes ou irem elles proprios estudar os mercados que por certo lhes offereceriam facil consumo para vinhos bons.

Concorrer com a falsificação parece-nos difficult, porque esta está nas mãos dos negociantes do proprio paiz, e porque esses maus vinhos se vendem por preços baixissimos, sendo vulgar vender-se uma garrafa do chamado Porto ou Portwine por 2 coroas, equivalentes a 500 réis.

Mas um estudo bem feito do mercado poderia permitir a introdução dos nossos vinhos, embora por preços mais elevados, nos grandes hoteis e casas abastadas, creando o gosto por elles, fazendo-os constituir o vinho da elegancia, da boa sociedade.

São numerosos os cafés e restaurantes, e vastos todos elles, mas, entre os mais pequenos, um ha que constitue uma verdadeira surpresa para um portuguez desprevendo.

Imagine-se com que admiração elle, passando na praça principal, o Kongers Nitry, verá, no passeio da rua, á porta d'um café, varias mesas, constituindo *terrasse*, como é vulgar chamar-se, e por cima uma taboleta que diz

### CAFÉ À PORTA

E' justamente *café à porta*, o que annuncia essa taboleta, que parece portuguesa, indicando casa de compatriota nosso, e frequentada tambem por portuguezes.

Apressamo-nos a inquirir do creado: fala-se ahi a nossa lingua? sabe elle o que o letreiro quer dizer?

Nada, absolutamente nada.

A muito custo conseguimos saber que o antigo dono da casa, pae do actual, era... gallego, dizem e se chama *A'porta* numa palavra só.

Protestamos: seria então *Alapuerta* ou *Lapuerta*. Procurámos o actual dono da casa; está num outro café que possue na praça Gamel.

Vamos lá, falamos-lhe, perguntamos a sua origem, mas elle, muito attencioso, muito preoccupied com a direcção do estabelecimento, e muito ignorante da sua arvore geneologica, apenas nos sabe dizer que seu pae falleceu ha muito, que era um botequineiro que se tornou celebre — especie do nosso antigo Matta, como consinheiro — ficando o seu nome consagrado como indica-

tivo de bons estabelecimentos do genero; com effeito em outros pontos da Dinamarca e mesmo da Suecia, vimos depois outras casas com aquelle titulo.

Não adeantámos, pois, muito; e perante o café à porta pôde-se dizer que ficámos nós ás aranhas.

## O proximo congresso ferroviario internacional

E' em Berne, em 1910, que se realiza o oitavo Congresso ferroviario internacional.

Seria ocioso esclarecer aos nossos leitores a importancia d'este Congresso no qual as individualidades mais competentes em assuntos ferroviarios de todos os paizes vão tratar e discutir as questões mais importantes da actualidade, emittindo opiniões e chegando a conclusões que servirão de guia ás Administrações de Caminhos de Ferro e aos engenheiros da especialidade.

As questões apresentadas ao futuro Congresso serão divididas em cinco secções; á primeira imcumbirá via e obras, á segunda tracção e material, á terceira tráfego, á quarta questões d'ordem economico, e á quinta caminhos de ferro economicos.

Na primeira secção são dadas para ordem do dia quatro assuntos: ligação dos carris, reforçamento das pontes em vista do angamento das velocidades dos comboios, agulhas e placas moveis, construção e ventilação dos grandes tuneis.

A segunda secção comprehende quatro questões: emprego do aço e aços especiaes, aperfeiçoamento das caldeiras de locomotivas, locomotivas a vapor de grande velocidade, tracção electrica.

A terceira secção trata das grandes estações, de manobras e signaes, de bilhetes para passageiros, e de carruagens automotrices.

As questões d'ordem geral são as seguintes: Caminhos de ferro e navegação interna, estatística, serviço com automoveis, transporte de generos frescos.

As questões a tratar na quinta secção, caminhos de ferro economicos, serão: linhas de pequeno tráfego comprehendidas nas grandes rēdes, exercicio dos caminhos de ferro economicos, locomotivas para os caminhos de ferro economicos de via reduzida.

Sobre todos estes assuntos ha entre nós quem muito tenha estudado e muito saiba; pena é que a modestia dos nossos engenheiros sirva de impedimento a que neste Congresso o nome de Portugal passe despercebido, e se perca assim uma excellente occasião de mostrarmos ao mundo culto quanto calumniosas são as afirmações que no estrangeiro correm mundo em detrimento da nossa mentalidade.

## Automobilismo

### Espanha

A Camara Municipal de Madrid está estudando o emprego de carroças automoveis para a condução de carnes do Matadouro para os talhos.

### França

Nas grandes manobras militares que no mez ultimo tiveram lugar em França foram empregadas carroças automoveis para o transporte a grandes distancias de vivos, munições, material de guerra, e feridos.

Quarenta carroças foram empregadas nestes serviços, as quaes foram suficientes para aprovisionar completamente dois corpos d'exercito durante oito dias.

### Alemanha

Na exposição de pequenas industrias ha pouco inaugurada em Berlim, appareceu um automovel, unico no

gero, que não é accionado por motor explosivo, nem por combustão de oleos, nem por electricidade.

Põe-o em movimento o acido carbonico.

Por isso em vez das peças proprias dos automoveis vulgares, tem apenas dois depositos de gaz carbonico, collocados no sentido longitudinal da carruagem.

O mais curioso do invento é que o acido carbonico depois de utilizado, não se perde; em vez de expellido para a atmosphera volta aos depositos.

O motor pôde ser da força que se quizer; para isso basta augmentar ou diminuir a capacidade dos depositos.

Por este invento que vem por certo revolucionar a industria dos automoveis pôde o autor dois milhões de marcos: ha já quem tenha offerecido um milhão.

## Tracção electrica

### Espanha

Foi solicitada a concessão de uma linha electrica que partindo da linha de Tibidabo a Valvidrera, e atravessando a serra de Tibidabo junto a Belen, em um tunel de 650 metros siga pela Rabassada e Transval.

D'este ponto seguirá ao Sanatorio em construcção, e d'ahi até San Cugat del Vallés, Rubi e Tarrasa.

### Italia

Constituiu-se em Turim uma companhia cujo fim é colocar o tunel do Monte Cenis em condições de sustentar a concorrencia com as outras passagens dos Alpes.

Espera-se por isso que em 1911 por occasião do cincocentenario de Roma, capital da Italia, esteja estabelecida a tracção electrica entre Bussoleno e Modano, e seja construída uma segunda via entre Turim e o Monte Cenis.

## LINHAS PORTUGUEZAS

Linha de Ponte de Sôr. — Foi adquirido por 5:047:000 réis, a empreitada da construcção da estação de Valle do Paio, e por 3:140:000 réis a de casas de guarda e partido no troço de Arraiolos a Môra.

Estação de Figueirinhas. — Foi mandada assentar mais uma linha para serviço da mina da Juliana.

Horário do Sul e Sueste. — Continua em vigor durante o inverno o actual horário, sem alteração.

Valle do Sado. — Foi aprovada por portaria, cuja copia inserimos na respectiva secção, o projecto do lanço da linha do Valle do Sado que abrange a passagem de Marateca e o troço de ligação d'essa variante com o lanço seguinte.

Foram também aprovados dois lanços entre Caveira e Alvalade, achando-se portanto aprovado e em condições de ser realizado todo o projecto da linha do Sado, desde Setubal, excepto o ultimo lanço de Alvalade a Garvão.

D'este lanço os trabalhos de gabinete estão quasi concluidos.

Cintra. — Terminou já o trabalho da renovação dos carris d'esta linha no lanço compreendido entre Cintra e Cacem.

Os carris são iguais aos da segunda via da linha do Porto, medindo doze metros de comprido e pesando quarenta e cinco kilos por metro corrente.

Ambaca. — Vão muito adeantados os trabalhos d'esta linha estando já construídos 110 kilometros para leste de Malange.

Foi já contratado o fornecimento de carris para 25 kilometros de via, a fim da linha ser prolongada para além de Matete.

Consta que o governo pensa em adquirir a linha de Ambaca para o Estado.

Montemór-o-Novo. — Tendo sido aprovado o proje-

cto d'este ramal foram já postas em arrematação as empreitadas de terraplenagem até o kilometro 10.

Quasi todos os proprietarios dos terrenos por onde passa a linha cederam gratuitamente a parte necessaria.

O procedimento altamente louvavel d'aqueles cavaleiros faz com que a despesa orçada para expropriações desça de doze a quatro contos de réis.

**Entroncamento — Gouveia.** — Trata-se de constituir em Paris uma companhia para explorar a concessão pedida por 99 annos de uma linha ferrea de via reduzida que partindo da estação do Entroncamento siga por Thomar, Louzã, até Gouveia, estação da linha da Beira Alta.

**Golungo Alto.** — Diz-se que o governo projecta a construção d'esta linha, na província de Angola.

**Benguela.** Atendendo á falta de braços e necessidade de activar os trabalhos d'esta linha, os respectivos empreiteiros estão contratando alguns milhares de chinezes que trabalhavam nas minas do Transvaal e tendo terminado os seus contratos iam ser repatriados.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Espanha

Trata-se de realizar uma conferencia entre os interessados em todas as linhas ferreas desde Oviedo a S. Sebastião para chegarem a um acordo ácerca da construção do pequeno troço de linha que falta para que a rede da linha de via reduzida do litoral do Cantábrico chegue até Hendaya.

Foi outorgada a concessão por noventa e nove annos da linha de Fuencarral a Ciudad Lineal, com dupla via e tracção a vapor, entroncando no ponto de origem com a linha de Cuatro Caminos.

### França

Foi aberta á exploração a secção da linha de Saint André a Nice, compreendida entre Puget-Theniers e a ponte de Gueydan, na extensão de 11.986 metros.

Foi autorizada a abertura á exploração da secção da linha de interesse local d'Argent à Guerche, compreendida entre Argent e Veaugues, na extensão de 48.758 metros.

Foi autorizada a abertura á exploração da secção da linha de interesse local de Mimiran Bocerg a Mimiran les Bains, compreendida entre a primeira d'estas localidades e Mimiran Plage, na extensão de 6.691 metros.

### Italia

Foi aberta á exploração a nova linha de Alessandria a Ovada, que mede a extensão de 33.353 metros.

## Avisos de serviço

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Interrupção na linha de Moreda a Granada

Acha-se interrompida em Espanha a linha:

De Moreda a Granada, entre Izualloz e Peifontes, toma-se reserva pelo prazo de transporte de remessas de grande ou pequena velocidade e os passageiros sofreram trasbordo.

#### Sal marinho (sal commun) por vagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal

O participe total das linhas espanholas, correspondente ás procedencias de Figueira da Foz, Aveiro, Lisboa-Caes dos Soldados, Alcantara-Mar e Vendas Novas para Medina del Campo, constante do quadro de preços do § 3.º da Tarifa Especial S. F. n.º 3 de pequena velocidade, em vigor desde 1 de setembro de 1907, deve ser rectificado para pesetas 9,32.

### Exportação de vinhos do Porto

Em virtude do disposto no art. n.º 42 do regulamento de 16 de maio do corrente anno para o commercio de vinho do Porto, previnem-se os expedidores de que as remessas de vinho do Porto destinadas a exportação, quer pelas fronteiras terrestres quer pelos portos de mar, á excepção da barra do Douro e do porto de Leixões, deverão ser acompanhadas de certificado de procedencia.

Esta Companhia não se responsabiliza pelas demoras ou outros quaisquer transtornos que as remessas possam sofrer em consequencia de lhe serem entregues para transporte sem o referido certificado.

### Feira das Mercês

Nos domingos 20 e 27 do corrente mes serão vendidos bilhetes de ida e volta para os comboios ordinarios da linha de Cintra, com excepção dos expressos, e para os especiais que se efectuam nesses dias, e que partem de Lisboa-Rocio ás 10.37 e 11.43 da manhã e 1.42 da tarde, chegando a Mercês ás 11.29 da manhã e 12.40 e 2.40 da tarde, e de Mercês ás 4.36, 6.17 e 7.0 da tarde chegando a Lisboa-Rocio, ás 5.31, 7.11 e 7.55 da tarde.

Nestes dois domingos o comboio n.º 1358 que costuma efectuar-se entre Queluz e Lisboa-Rocio será prolongado de Cintra até Queluz.

#### Preços dos bilhetes de ida e volta (incluindo o imposto de selo)

Lisboa-Rocio, Campolide e Cruz da Pedra; 1.ª classe, 820; 2.ª, 600; 3.ª, 380. S. Domingos e Bemfica; 720, 520 e 320. Porcalhota, 540, 400 e 260. Queluz, 460, 300 e 160. Barcarena, 320, 220 e 120. Cacem e Cintra, 220, 120 e 80.

Para demais esclarecimentos vê os cartazes affixados nos lugares do costume.

### Comboios tramways entre Porto e Espinho

Os comboios tramways n.º 1508 e 1511 que, segundo o cartaz horario D 405 em vigore, se deviam realizar entre Porto e Espinho só até 15 do corrente, continuarão a efectuar-se até novo aviso.

## Arrematações

### Caminhos de ferro do Estado

#### Direcção do Sul e Sueste

#### Construcção de terraplenagem

No dia 24 de outubro de 1907, pelas doze horas da manhã, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder a concurso público para a adjudicação da empreitada n.º 1 de construcção de terraplenagens, compreendendo as serventias e obras de arte, entre os perfis O e 227, na extensão de 9.090<sup>m</sup>,70 do ramal de Pinhal Novo a Aldeia Gallega.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que efectuou na thesouraria de qualquer das Direcções dos Caminhos de ferro do Estado o deposito provisório da quantia de 250.000 réis.

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

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria da Direcção do Sul e Sueste, Largo de S. Roque 23 e 24, onde podem ser examinados nos dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde.

### Ramal da estação de Montemór a Montemór-o-Novo

No dia 28 de outubro de 1907, pelas doze horas da manhã, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder á arrematação das seguintes empreitadas:

N.º 2 de construcção de terraplenagens e obras de arte entre perfis 0 origem do tracado e 17 do kilometro III, na extensão de 3.680 metros;

N.º 3 de construcção de terraplenagens (compreendendo serventias), e obra de arte entre perfis 15 do kilometro IV e 18<sup>m</sup> do kilometro VII, na extensão de 3.132<sup>m</sup>,50;

N.º 4 de construcção de terraplenagens (compreendendo serventias), e obras de arte entre perfis 18<sup>m</sup> do kilometro VII e 22<sup>m</sup> do kilometro X, na extensão de 3.167<sup>m</sup>,50.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar

que effectuou na thesouraria de qualquer das Direcções dos Caminhos de ferro do Estado os depositos provisórios da quantia de 234\$250 réis, para a primeira empreitada, e 250\$000 réis para cada uma das outras.

O concorrente a quem a adjudicação fôr feita reforçará o seu deposito provisório até a percentagem necessária para perfazer 5 por cento da importância total da adjudicação.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria da Direcção do Sul e Sueste (Largo de S. Roque, 23 e 24), onde pôdem ser examinados nos dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde.

No dia 7 de novembro de 1907, pelas doze horas do dia, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder á arrematação das seguintes empreitadas :

N.º 5 — De construção de terraplenagens completas, serventias e obras de arte, entre os perfis 22' do kilometro 10 e 5 (a) do n.º 12, na extensão de 1.310 metros.

N.º 6 — De construção de terraplenagens completas (incluindo as do terrapleno da estação de Montemor-o-Novo, as dos pateos de passageiros e mercadorias e as da estrada de acesso ao pateo da estação) e obras de arte entre os perfis 8' (a) e 23' na extensão de 710 metros e de um caes descoberto, um armazém e uma rampa de acesso para embarque de gado.

N.º 7 — De construção completa do 1.º encontro (em relação á origem do traçado) do viaducto de Almançor.

N.º 8 — De construção completa do 2.º encontro (com relação á origem do traçado) e pilar do viaducto de Almançor.

Para ser admittido à licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou na thesouraria de qualquer das direcções dos Caminhos de ferro do Estado os depositos provisórios da quantia de 283\$400 réis para a empreitada n.º 5 de 217\$275 réis para a n.º 6, de 107\$000 para a n.º e de 172\$000 réis para a n.º 8.

O concorrente a quem a adjudicação fôr feita reforçará o seu deposito provisório até a percentagem necessária para perfazer 5 por cento da importância total da adjudicação.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria do Serviço de Construção da Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, Largo de S. Roque n.º 22, 2.º, onde pôdem ser examinados nos dias uteis, desde as onze horas da manhã até as 4 da tarde.

### Construção da estação de Móra

No dia 4 de novembro de 1907, pelas doze horas da manhã, perante o chefe da 2.ª secção de construção, se ha de proceder a concurso público para adjudicação da 33.ª empreitada de construção do edifício de passageiros, plataforma, latrina e fossa da estação de Móra, no lanço de Valle do Poco a Móra.

Para ser admittido à licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou na thesouraria de qualquer das Direcções dos Caminhos de ferro do Estado o deposito provisório da quantia de 202\$000 réis.

A base de licitação é de 8:070\$000 réis.

O concorrente a quem a adjudicação fôr feita reforçará o seu deposito provisório até a percentagem necessária para perfazer 5 por cento da importância total da adjudicação.

Este reforço ha de realizar-se na Thesouraria da Direcção em que foi feito o deposito provisório e ficará á ordem da Direcção do Sul e Sueste, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria da Direcção do Sul e Sueste (Largo de S. Roque 22) e na 2.ª Secção de Construção, em Evora, onde pôdem ser examinados nos dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde.

### Construção da estação de Pavia

No dia 4 de novembro de 1907, pela uma hora da tarde, se ha de proceder a concurso público para adjudicação da 34.ª empreitada da construção da estação de Pavia e suas dependências no segundo lanço da 2.ª secção, que é posta em praça pela segunda vez com aumento de 10 por cento sobre o orçamento primitivo.

Para ser admittido à licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou na thesouraria de qualquer das Direcções dos Caminhos de ferro do Estado o deposito provisório da quantia de 143\$000 réis.

A base de licitação é de 5:550\$000 réis.

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

O programma do concurso e caderno de encargos estão paten-

tes na secretaria da Direcção do Sul e Sueste (Largo de S. Roque 22) ou na 2.ª secção (Evora, Rua de Serpa Pinto, 101), onde pôdem ser examinados nos dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde.

### Direcção do Minho e Douro

#### Fornecimento de vidro em chapa

No dia 21 do corrente mez, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso público para o fornecimento de 3.900 kilogrammas de vidro em chapa.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 25\$000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser efectuado somente até a véspera do dia designado para o concurso.

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

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

As condições da arrematação e o caderno de encargos e as amostras poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã e nas secretarias das Direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

#### Empilhamento de carvão

No dia 26 do corrente mez, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso público para o empilhamento de 23.040 toneladas de carvão de pedra, bem como para a crivagem até 960 toneladas d'este combustível.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da Direcção o deposito provisório de 31\$000 réis ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser efectuado somente até a véspera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicada a empreitada reforçará o deposito provisório até perfazer a percentagem de 5 por cento da importância total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da Direcção onde houver sido efectuado o deposito provisório.

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

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos Armazens Geraes em Campanhã e na secretaria da Direcção em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

#### Fornecimento de travessas

No dia 18 de outubro proximo, pela uma hora da tarde, se ha de proceder, perante a direcção d'estes caminhos de ferro, na estação de Campanhã, ao concurso público 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 provisório, para poder ser admittido como licitante, e que poderá ser feito nas thesourarias de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Sul e Sueste ou Minho e Douro, até as tres horas da tarde da véspera do dia em que o concurso tiver lugar, será por cada lote de 10.000 travessas, conforme se indica no quadro seguinte :

Travessas de pinho, brancas, via larga .....	75\$000
Ditas creosotadas .....	170\$000
* brancas, via reduzida .....	50\$000
* creosotadas .....	115\$000

O deposito definitivo, que também poderá ser feito em qualquer das duas thesourarias, será de 5 % da importância da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo também ser enviadas em carta fechada, ou á direcção do Caminho de ferro do Minho e Douro, até as 11 horas da manhã do dia fixado para o concurso, ou ainda á do Sul e Sueste, até as 11 horas da manhã da véspera do referido dia, perdendo os proponentes, nos dois últimos casos, o direito de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e de fazer qualquer reclamação sobre as actos do concurso.

As condições da arrematação e o caderno de encargos pôdem ser examinados em todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã até as 4 da tarde, nas secretarias das direcções dos caminhos de ferro do Sul e Sueste e Minho e Douro.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celle<sup>s</sup> indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE

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

**BRAGA-BOM JESUS** **Gran 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 crdem. 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 Setto.** — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

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

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

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

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

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

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

**MAFRA** **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. Bellas accommodaçōes desde 1#000 réis por dia a 1#500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Aos Srs. subscriptores dos telephones MEMOTELEFONIO

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

Especialidade d'esta Redacção

**PREÇO 500 REIS**

## MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL

PREÇO 1\$200 RÉIS

PARA OS ASSIGNANTES DA GAZETA 1\$000 RÉIS

Rua Nova da Trindade, 48, 1.º—LISBOA

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

## COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-15 m.	9-29 m.	9-20 m.	9-33 m.
9-45 m.	9-53 m.	10-10 m.	10-15 m.
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e i.			

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-25 m.	5-57 m.	5-20 m.	5-50 m.
6-5 m.	6-17 m.	6-9 m.	6-25 m.
6-50 m.	7-18 m.	6-50 m.	7-20 m.
7-34 m.	8-2 m.	7-30 m.	7-55 m.
10-15 m.	10-43 m.	8-20 m.	8-46 m.
11-35 m.	12-3 L.	10-55 m.	11-21 m.
1-0 t.	1-28 L.	12-50 L.	1-15 t.
4-45 t.	2-13 t.	4-40 t.	2-6 t.
2-35 t.	3-3 L.	2-25 L.	2-51 t.
4-50 t.	5-18 L.	3-50 L.	4-16 L.
5-35 t.	6-7 t.	5-28 L.	5-51 t.
6-20 L.	6-48 t.	6-53 L.	7-24 t.
7-0 L.	7-28 L.	7-45 L.	8-11 n.
7-45 t.	8-13 n.	8-21 n.	8-56 n.
8-30 n.	8-58 n.	9-10 n.	9-36 n.
10-15 n.	10-8 n.	10-55 n.	11-21 n.
11-30 n.	12-3 n.	12-43 n.	1-11 n.

Mais os de Cascaes, excepto os a.

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-35 m.	7-27 m.	6-5 m.	6-4 m.
7-10 m.	8-2 m.	6-45 m.	7-32 m.
a 7-38 m.	8-14 m.	7-39 m.	8-25 m.
8-15 m.	9-3 m.	8-10 m.	8-56 m.
8-35 m.	9-45 m.	8-25 m.	9-25 m.
a 9-10 m.	9-46 m.	a 8-56 m.	9-32 m.
9-40 m.	10-33 m.	9-15 m.	10-5 m.
10-10 m.	11-0 m.	9-50 m.	10-32 m.
a 10-40 m.	11-16 m.	10-4 m.	10-51 m.
10-45 m.	11-52 m.	10-15 m.	11-49 m.
11-32 t.	12-35 t.	11-26 m.	12-2 t.
12-1 t.	12-2 t.	11-35 m.	12-39 t.
a 1-40 t.	2-16 L.	12-40 L.	1-27 t.
1-20 t.	3-0 L.	1-35 t.	2-22 t.
a 3-10 t.	3-46 L.	a 2-26 L.	3-2 t.
3-15 t.	4-15 t.	3-35 L.	3-39 t.
4-0 t.	5-4 t.	a 3-66 L.	7-32 t.
a 4-40 t.	5-16 L.	4-5 t.	5-9 t.
4-47 t.	5-37 L.	4-28 t.	5-15 t.
5-20 t.	6-12 L.	a 5-26 t.	6-2 t.
a 6-10 t.	6-46 L.	5-38 t.	6-33 t.
6-17 t.	7-2 t.	5-55 t.	7-12 t.
7-55 t.	7-45 t.	a 6-56 t.	7-32 t.
a 7-40 t.	8-15 n.	7-5 t.	7-52 t.
7-45 t.	8-16 n.	7-40 t.	8-22 t.
8-15 n.	9-5 n.	7-40 t.	9-22 t.
a 9-10 n.	9-46 n.	a 8-26 n.	9-2 n.
9-20 n.	10-27 n.	9-20 n.	10-24 n.
10-10 n.	11-0 n.	a 9-56 n.	10-22 n.
a 10-40 n.	11-16 n.	10-50 n.	11-51 n.
10-50 n.	11-57 n.	11-25 n.	12-2 n.
a 12-10 n.	12-46 n.	11-10 n.	12-58 n.
12-20 n.	12-47 n.	a 12-36 n.	1-32 n.

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-10 m.	9-41 m.	11-3 m.	11-33 m.
11-10 m.	11-41 m.	1-16 t.	1-46 L.
1-10 t.	3-41 t.	3-41 t.	4-48 t.
4-48 t.	5-19 t.	6-7 t.	6-38 t.
Mais os de Cascaes, excepto os a.			

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-35 m.	7-39 m.	5-2 m.	6-1 m.
8-0 m.	9-5 m.	6-44 m.	7-43 m.
a 9-30 m.	10-40 m.	7-50 m.	8-47 m.
10-10 m.	11-13 m.	a 8-35 m.	9-10 m.
a 11-35 m.	12-15 t.	8-44 m.	9-12 m.
12-10 t.	1-11 t.	9-36 m.	10-37 m.
a 1-35 t.	2-15 t.	a 10-35 m.	11-10 m.
2-10 t.	3-10 L.	11-44 m.	12-42 L.
3-15 t.	4-21 L.	a 12-35 t.	1-10 L.
a 4-45 t.	5-15 t.	4-37 t.	2-30 t.
5-12 t.	6-8 L.	a 2-23 t.	3-10 L.
a 6-20 t.	7-2 t.	4-0 t.	5-0 t.
6-26 t.	7-29 t.	4-41 t.	5-41 t.
7-55 t.	8-58 n.	a 5-30 t.	6-5 t.
9-10 n.	10-43 n.	6-25 t.	7-25 t.
10-19 n.	11-25 n.	8-0 n.	8-59 n.
11-10 n.	12-13 n.	2-32 n.	10-31 n.
12-23 n.	1-20 n.	11-4 n.	12-6 n.

Lisboa-Rocio	Sacavém	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
1-0 m.	7-44 m.	c 5-21 m.	p 10-5 m.
8-10 m.	8-54 m.	10-39 m.	11-22 m.
9-51 m.	9-35 m.	11-51 m.	12-05 t.
10-51 m.	11-34 m.	2-20 t.	3-3 L.
1-20 t.	4-2 t.	3-25 t.	4-9 t.
3-25 t.	4-8 t.	4-41 t.	5-84 t.
4-41 t.	5-24 t.	5-34 t.	6-18 t.
5-41 t.	6-25 t.	7-4 t.	7-48 t.
6-41 t.	7-24 t.	7-57 t.	8-41 n.
8-27 n.	9-11 n.	9-34 n.	10-18 n.
9-51 n.	10-35 n.	11-39 n.	12-23 n.

## Lisboa-Rocio Povoa Lisboa-Rocio

Partida Chegada Partida Chegada

11-51 m.	12-49 t.	7-36 m.	8-31 m.
11- n.	11-58 n.	1-7 t.	2-5 t.
Lisboa-Rocio	V. Franca	Lisboa-Rocio	
4-28 L.	5-37 t.	c 5-20 m.	p 6-33 m.
p 4-35 L.	c 5-37 L.	5-22 m.	6-50 m.
n 6-5 L.	7-26 t.	8-0 n.	9-28 n.
12-30 n.	1-53 n.	—	—

Lisboa-Rocio Setil Lisboa-Rocio

Partida Chegada Partida Chegada

6-53 m.	6-26 m.	c 7-14 m.	p 7-8 m.
—	—	7-14 m.	9-22 m.
Lisboa-Rocio	Ovar	Lisboa-Rocio	
8-35 m.	7-16 t.	6-55 m.	8-71.
a 9-45 m.	3-19 t.	a 8-10 m.	2-10 t.
1-30 t.	12-22 n.	2-45 L.	11-58 n.
a 5-30 t.	11-16 n.	a 5-0 t.	10-30 n.
9-30 n.	7-47 m.	8-44 n.	9-45 m.

</div



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 21 de Outubro sairá o paquete **Araguaya** para  
**Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**

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

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

## Vapores a sair do porto de Lisboa



**Africa Occidental**, vap. portuguez **Am-baca**. Sairá a 22 de outubro. Empresa Nacional de Navegação, R. d'El-Rei, 85, 1.º



**Africa Oriental** (via Suez), vapor alemão **Herzog**. Sairá a 21 de outubro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**Bahia, Fugia**. Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão **Bugia**. Sairá a 23 de outubro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**Barbados** Trinidad e Demerara, vapor inglez **Crown of Navarra**. Espera-se a 27 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



**Bordeos**, vapor franez **Esmer-ida**. Sairá de 24 a 25 de outubro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.º



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. franez **Cordillere**. Sairá a 28 de outubro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.º



**Gibraltar**, vapor inglez **Britannia**. Espera-se a 17 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



**Glascow** (directo), vapor inglez **Baron Herries**. Espera-se de 19 a 20 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



**Hamburgo**, vapor alemão **Borussia**. Sairá a 22 de outubro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**Hamburgo**, vapor alemão **Tijuca**. Sairá a 25 de outubro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**Havana**, Tampico e Vera Cruz, vapor alemão **Bavaria**. Sairá a 28 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.º, R. dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Iquitos**, vapor inglez **Atahualpa**. Sairá a 25 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



**Londres** (directo) e Antuerpia, vapor inglez **Juan Cunningham**. Espera-se a 19 de outubro. Agentes, Mascarenhas & C.º, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.º



**Madeira, Tony**. Pará e Manaus, vapor inglez **Anthony**. Sairá a 17 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



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



**Madeira**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Araguaya**. Sairá a 21 de outubro. Agentes, James Rawes & C.º, Rua d'El-Rei, 31, 1.º



**Madeira**, Pará e Manaus, vap. inglez **Am-brose**. Sairá a 27 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



**Marselha**, Port Said, Batavia e Timor, vapor alemão **Willis**. Espera-se a 18 de outubro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**Marselha**, Port Said, Batavia e Timor, vapor alemão **Kindjani**. Espera-se a 1 de novembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**Montevideo** e Buenos Aires vapor alemão **Konig Wilhelm II**. Sairá a 24 de outubro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**Pará**, Maranhão, Ceará e Parnahyba (via Macaé), vap. alemão **La Plata**. Sairá a 21 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Paranaguá**, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vap. alemão **Parthia**. Sairá a 26 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Penang**, Singapura, Hong-Kong, Shanghae, Yokoama, Kobe e Macau, vapor alemão **Scandia**. Sairá a 25 de outubro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**Pernambuco** e Cabedello, vap. ingl. **Warrior**. Espera-se a 18 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



**Pernambuco**, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Asuncion**. Sairá a 21 ou 22 de outubro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Santos Bocca**. Sairá a 2 de novembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**Southampton**, Bolonha e Hamburgo, vapor alemão **Konig Friedrich August**. Sairá a 21 de outubro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**S. Vicente**, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vapor inglez **Oriana**. Sairá a 30 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



**Vigo** e Liverpool vapor inglez **Anselm**. Sairá a 19 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



**Vigo** e Liverpool, vapor inglez **Clement**. Sairá a 30 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º