

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietário e Director

REDATOR PRINCIPAL

L. DE MENDONÇA E COSTA J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

Composição e Impressão  
Typographia do Commercio  
de LEIRIA, ABILIO & SARAIVA  
3, Trav. do Sacramento, ao Ca-mo, 7—LISBOA

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

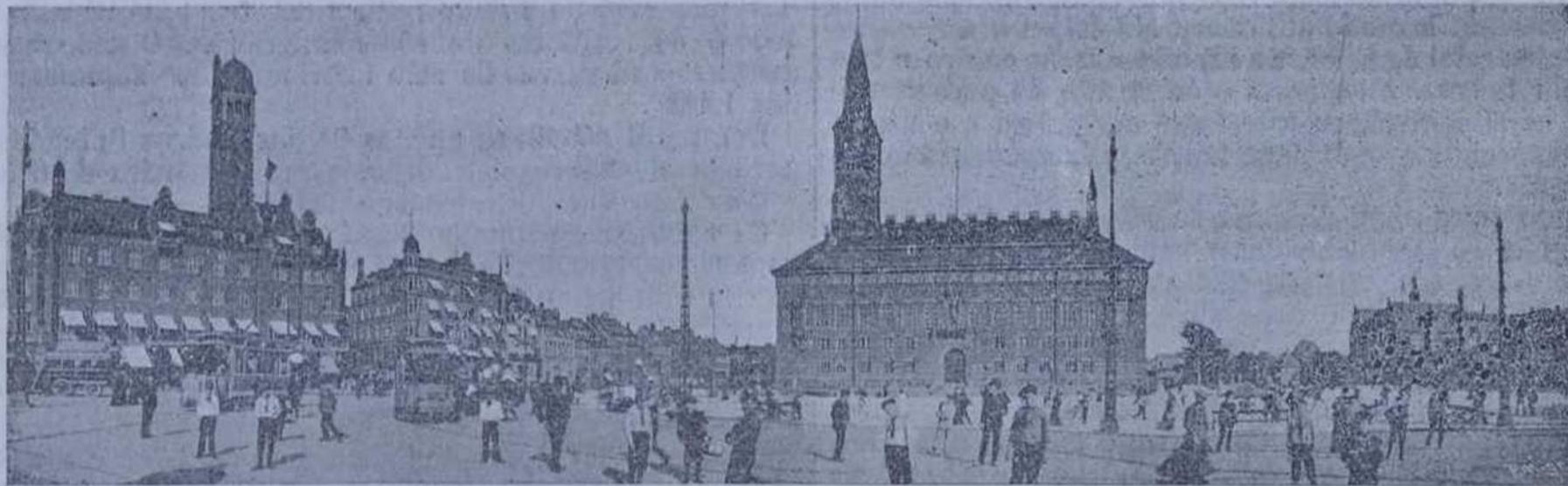
TELEPHONE N.º 27  
Endereço telegraphico: Camiferro

## SUMMÁRIO

PEDRAS SALGADAS AO VIDAGO, por J. Fernando de Souza.....	
VENDEDORES N.ºS ESTAÇÕES, por O. S.....	
PARTE OFICIAL — Portarias de 8 de agosto e 1º, 17, 21 e 22 de outubro e decreto de 21 de outubro do Ministério das Obras Públicas e portaria de 18 de outubro do Ministério da Marinha.....	
A PROPOSITO DO CINCOCENTENARIO—XXIII— (continuação).....	
OS FARDAMENTOS DOS COCHEIROS.....	
NOTAS DE VIAGEM — VII — A liberdade na Dinamarca — Partida para o norte—Os comboios—Aspectos e praias—Espelhos indiscretos .....	
PHANTASIA JORNALISTICA.....	
OS HOTEIS DA SUSSA.....	
O NOSSO DIRECTOR .....	

Páginas  
381  
322  
394  
325  
345  
326  
327  
327  
327

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DO PORTO A' PVOA E FAMALICÃO .....	327
PARTE FINANCEIRA — Boletim Commercial e Financeiro — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis .....	327 a 329
COMMERCIO PORTUGUEZ .....	330
UMA NOVA LINHA NO JUNGFRU .....	330
OS INIMIGOS DAS LINHAS FERREIRAS .....	330
TRACCÃO ELECTRICA .....	331
AUTOMOBILISMO .....	331
LINHAS PORTUGUEZAS — Valle do Vouga .....	331
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Inglaterra — Italia — Brasil — Madagascar .....	331
NOTAS VARIAS .....	331
AVISOS DE SERVICO .....	332
ARREMATACOES .....	333
AGENDA DO VIAJANTE .....	334
HORARIO DOS COMBOIOS .....	335
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA .....	336



Panorama da Rathausplatz em Copenhague (Vidé Notas de Viagem pag. 326)

## Pedras Salgadas ao Vidago

**H**a cerca de dois annos deu lugar a debates apaixonados na imprensa a escolha da directriz do caminho de ferro que deve servir Chaves, no troço compreendido entre as Pedras Salgadas e o Vidago.

A divisoria das aguas entre o Avellames, junto do qual demora a estancia das Pedras Salgadas, e do Oura, que banha a povoação do Vidago, pôde ser transposta em tres portellas bem accentuadas: a de Sabroso, em que passa a estrada, e, caminhando para nascente, as de Soutelinho e Valoura, sucessivamente mais alta cada uma d'ellas 50 m. que a immediatamente anterior.

Entre a portella de Sabroso e o Vidago ha, em curta distancia horizontal, o desnivel enorme de 250 m., que tem de ser vencido desenvolvendo o traçado para não exceder o limite de 25<sup>m</sup>/m nas inclinações, seja qual for a portella adoptada.

Em 1888 fôra feito um anteprojecto pelo habil engenheiro Antonio Sarmento, que, recorrendo a numerosos lacetes nas encostas do valle do Reigaz, por onde desce a estrada em rapida pendente, chegava a Vidago com 19 k. de desenvolvimento, servindo apenas os pontos intermediarios de Sabroso e Oura.

O exame do assunto sobre a carta chorographica, na escala 1/50.000, levou à convicção de que, escolhendo a portella de Soutelinho e descendo pela vertente direita do valle de Valoura, se conseguia atingir o Oura, com mais algum desenvolvimento, é certo, mas servindo, além do Sabroso, Soutelinho, Valoura, Villa do Conde,

Loivos e Villa Verde. São de somenos importancia todas estas povoações, salvo Loivos, que é, com Chaves, a natural saída de um vasto planalto bastante povoado.

A orientação geralmente seguida hoje em traçados de linhas secundarias, leva a não recuar perante a maior extensão das linhas, para bem servir os centros intermediarios e aproveitar todas as parcelas de trânsito, por insignificantes que pareçam, aproximando o mais possível as linhas das povoações que ella pôde servir.

O estudo a que se procedera sobre a carta mostrava a possibilidade de ir a Vidago pela portella de Soutelinho, com o desenvolvimento de 22,8 k. em vez de 19 k.

O augmento de 3,8 k. era bem compensado pelo maior numero d'estações e apeadeiros, 6 em vez de 2, passando-se junto da importante povoação de Loivos, que representára a favor d'essa directriz, tão util ao seu commercio.

Effectuou-se, pois, o estudo e organizou-se o projecto definitivo.

Começou então na imprensa local uma campanha contra o traçado da linha do Corgo, com o intuito de desafrontar o engenheiro auctor do primitivo projecto de pretendidas desconsiderações, tão apaixonadamente, porém, que se capitulava de fiasco a primeira secção, Regoa a Villa Real, onde esse traçado fôra executado sem alteração digna de nota, quando, se não fôra a urgencia com que foi ordenada a construcção, valera a pena elevar a 75 m. o raio das curvas, refazendo o projecto. Accusava-se de incongruente (?) o traçado entre Villa Real e Pedras Salgadas, talvez por aproximar a linha perto de 1 k. da estancia das aguas, em vez de collocar a respectiva estação perto de Bornes. Por ultimo, allegava-se a inconveniencia de aproximar de Loivos o

caminho de ferro, para que o trâsfergo que fosse a Chaves não viesse procurar ali a linha, por ter nisso manifesta vantagem.

Não se queria reconhecer que esse desvio era fatal, fosse qual fosse a directriz adoptada, porque na hipótese de seguir a linha o traçado de 1888, o trâsfergo da Loivos viria à estação de Vidago, percorrendo por estrada cerca de 6 k. apenas, e encurtando consideravelmente o percurso para Villa Real e Regoa, dando-se pois fatalmente a deslocação de correantes commerciaes que tão funesta era julgada para os interesses de Chaves. Invocou-se a estratégia, misterioso Proteu que no nosso paiz surge de vez em quando a pôr o voto a traçados que amanhã declara imprescindíveis à defesa nacional, levando-nos a nutrir o mais bem fundado scepticismo ácerca do valor científico dos seus oráculos. Pois se declararam ha tempos absolutamente inadmissível qualquer linha de via larga que ligasse as do Sul e de Leste, além de Vendas Novas, para poucos annos depois se opinar (e com razão) a favor da via larga na linha de Estremoz a Portalegre!

E ha pouco ainda não foi capitulada de perigosa para a defesa do paiz (*horresco referens!*) uma linha de Thomar por Porto de Mós e Alcobaça à Nazareth, tão útil para a região? Está-se a ver o desembarque das forças invasoras na Nazareth e a sua marcha vitoriosa para Thomar, sem que o clangor das trombetas, entoando o hymno de 1640, a detessem, e, com o convento dos freires de Christo, perdida a independencia da patria!

Os artigos publicados em 1905 sobresaltaram os animos dos flavienses, levando a Camara Municipal e a Associação Commercial de Chaves a representarem contra o traçado por Loivos. Allegavam o aumento do percurso, o que seria attendivel, se este fosse excessivo, e o desvio do commercio regional para Loivos, razão absurda e inconsistente.

Quando para uma directriz se oferecem diversas soluções, não se pôde considerar estudada sem o exame e confronto das diversas hypotheses possíveis. Apesar de estar muito adeantado o estudo por Loivos, ordenou-se então um reconhecimento pela portella de Sabroso a fim de se poder fazer o confronto dos dois traçados. Foi esse estudo realizado pelo habil engenheiro Freire Themudo, que aproveitando o melhor possível o terreno para descer e as facilidades que dava ao traçado o limite de 75<sup>m</sup> para as curvas, conseguiu reduzir a 16,6 k. a extensão entre Pedras Salgadas e Vidago, em vez dos 19 k. do estudo de 1888.

Por outro lado o estudo definitivo do traçado por Soutelinho dera um desenvolvimento de 25 k.

A diferença d'extensão elevava-se pois a 8,4 k., ou 50% do traçado por Sabroso, o que era excessivo.

O incontestável princípio, que subordina o desenvolvimento das linhas ao maximo aproveitamento dos elementos do trâsfergo regional, não podia ser levado tão longe na aplicação, que infligisse consideravel encargo de tempo e dinheiro ao trâsfergo de Vidago e de Chaves.

Vamos dar uma noticia dos dois traçados, para que se possam avaliar as razões que militam a favor da directriz por Sabroso, da qual ha apenas, por enquanto, um perfil, em confronto com o projecto definitivo, completo, do estudo por Loivos.

Méde este 16.312<sup>m</sup>,26 em recta e 8.687<sup>m</sup>,74 em curva. São as curvas em numero de 96, sendo 7 apenas de 75<sup>m</sup> de raio, e predominando as de 100<sup>m</sup>.

Em perfil a linha sobe 43<sup>m</sup> das Pedras Salgadas à portella de Valoura, que transpõe em trincheira de cota maxima de 13<sup>m</sup>,58, atingindo além de Loivos o Oura depois de descer 260<sup>m</sup> em 12,5 k. Até Vidago descem-se ainda 24<sup>m</sup>.

Os patamares sommam 7.660<sup>m</sup> contra 2.840<sup>m</sup> de rampas e 14.500<sup>m</sup> de declives.

A maxima pendente é de 25<sup>m</sup>/<sub>m</sub>, tendo o maior trainel d'essa inclinação 2.600<sup>m</sup>. O maximo declive é de 22<sup>m</sup>/<sub>m</sub> na extensão de 560<sup>m</sup>.

Os declives superiores a 20<sup>m</sup>/<sub>m</sub> sommam 9.500<sup>m</sup>, sendo 1.640<sup>m</sup> de 21<sup>m</sup>/<sub>m</sub>, 1.940<sup>m</sup> de 24<sup>m</sup>/<sub>m</sub> e 5.920<sup>m</sup> de 25<sup>m</sup>/<sub>m</sub>.

As terraplenagens atingem 392.892<sup>m</sup><sup>3</sup>, havendo 57.235<sup>m</sup><sup>3</sup> de depositos. Por metro corrente ha pois um movimento de 15<sup>m</sup>,715.

Nas escavações figuram 86.688<sup>m</sup><sup>3</sup> de rocha dura e 93.751 do rocha branda.

Além de 92 aqueductos, 27 siphões e 5 pontões, ha apenas a ponte do Oura, com um tramo de 20<sup>m</sup> e uma passagem superior de alvenaria. Em muros de suporte ha 10.643<sup>m</sup><sup>3</sup> de alvenaria.

São numerosas as passagens de nível, desvios de caminho e serventias.

Projectaram-se 6 estações com as seguintes situações:

Sabroso	— 4. <sup>a</sup> classe	— ao kilometro	2.550
Soutelinho	— " "	— " "	5.550
Valoura	— " "	— " "	10.520
Villa do Conde	— " "	— " "	14.750
Loivos	— 3. <sup>a</sup>	— " "	17.660
Villa Verde	— 4. <sup>a</sup>	— " "	22.020
Vidago	— 2. <sup>a</sup>	— " "	24.800

Boa parte d'estas estações poderia ser construida segundo o tipo mais economico de apeadeiro com serviço completo.

O orçamento, calculado com largas ensanchas e que se nos asfigura suscetível de consideravel redução, é de 449.428.3000, ou 17.977.3120 rs. por kilometro, podendo descer ao maximo de 400.000.0000 rs. pela modificação dos typos d'estações e alguns outros retoques, ou 16.000.0000, que é a media geral do custo dos 61 k. construidos.

A variante pela portella de Sabroso méde 16.640<sup>m</sup>, sendo 11.212<sup>m</sup> em alinhamentos rectos e 4.428<sup>m</sup> em 62 curvas, das quaes 9 de 75<sup>m</sup> de raio, 2 de 80<sup>m</sup>, 1 de 90<sup>m</sup>, 26 de 100<sup>m</sup> e as restantes de raios superiores. O desenvolvimento das 12 curvas de raio inferior a 100<sup>m</sup> somma apenas 1.482<sup>m</sup>.

Em perfil sobem-se apenas 9<sup>m</sup> das Pedras Salgadas à portella de Sabroso, transposta em trincheira de 6<sup>m</sup>,04.

D'esta ao Vidago descem-se 250<sup>m</sup>.

Os patamares sommam 3.555, "56, as rampas 1.994, "44, os declives 11.090<sup>m</sup>, sendo 1 de 23<sup>m</sup>/<sub>m</sub> em 800<sup>m</sup> e 3 de 25<sup>m</sup>/<sub>m</sub> com 4.150<sup>m</sup>, 3.750<sup>m</sup> e 2.240<sup>m</sup>, separados por patamares.

As terraplenagens são muito menores que no traçado primitivo. As obras de arte reduzem-se a 30 aqueductos e uma ponte de 10<sup>m</sup>.

Ha apenas a estação de Sabroso ao k. 2.700 e o apeadeiro de Oura ao k. 13.400.

Pôde-se computar em cerca de 200 contos o custo da linha, metade do que custaria por Loivos. Ainda pois que se construa uma estrada de 6 k. de Vidago a Loivos, alias facil, a economia realizada será importante.

Graças pois ao consideravel encurtamento realizado sobre o traçado de 1888, chega-se a uma diferença em extensão e custo, que aconselha a preferencia da directriz pelo Reigaz, embora se sirva peor a região intermédia.

A organização do projecto definitivo está adeantada, sendo para desejar que em curto prazo se realize a construcção, como o exige a importancia de Vidago e de Chaves.

Mais uma vez fica demonstrado que nunca são demais os estudos em materia de traçados.

J. Fernando de Souza.

## Vendedores nas estações

Quem lida em cousas de commercio considera já axiomática a affirmation, de que a forma com que se apresenta o producto, concorre poderosamente para facilitar a collocação e a venda do mesmo producto.

Uma garrafa do vinho mais generoso, com o paladar mais agradavel, que tenha com a edade a sublimação dos seus éters naturaes, dentro d'uma vazilha vulgar, é suplantada por outra com vinho inferior mas com rotulos bem feitos, com capsulas que se ajustem elegante mente sobre o gargalo como luva em mão elegante,

com marcas distintas, com collares e gargantilhas aparatosas.

Quem não sabe que o estojo, o escrinio, acrescenta o brilho das joias e realça as suas fórmas?

Ha productos até, que quasi se recommendam só pelo involucro, a despeito do velho e sceptico dito portuguez «por fóra cordas de viola e por dentro pão bolorento.»

Tamanha é a importancia que se dá hoje á apresentação dos diversos artefactos, que se não regateiam somas consideraveis nos empacotamentos.

Tão grande o valor que se addiciona aos productos pelo simples facto de se embellezar o seu aspecto, que em todos os ramos industriaes se crearam officinas chamadas de *acabamentos* quer se trate de calandrar um papel, quer de avelludar um tecido, quer de nickelar uma chave.

Crearam-se mesmo industrias especiaes para acudir a estas necessidades modernas, as quaes exigem involucros graciosos que garantam a boa conservação do producto principal e o recommendam tacitamente. Foi assim, por exemplo, que appareceu a industria das cartonagens e a da estampagem de folha para caixas de conserva, etc., etc.

A apresentação influe no valor do producto e na facilidade da sua venda.

\*

Portugal conhece o principio mas, rotineiro como é e descrente do proprio valor e dos seus verdadeiros recursos, não pensa em o applicar. Apenas uma casa ou outra que faz o commercio de vinhos ou o de conservas para exportação estrangeira, foi levada na lucta ou concorrência commercial a collocar-se a par das outras casas estrangeiras que lhe disputam os mercados.

Em geral, não cura da apresentação do producto, não pensa em atraír o comprador pela sua fórmula, pela sua beleza propria ou pela do involucro em que o inclue.

Os exemplos são numerosos mas bastará que nos detenhamos, por agora, no que nos offerecem os vendedores de refrescos, fructos e doces nas plataformas das nossas estações ferroviarias, para que fique bem demonstrado o pequeno culto que damos á fórmula, o desdem que temos pelo aspecto externo dos productos, pois tão facilmente nos abstraimos de atraír o comprador por esses mil nadas que são afinal pequenas partículas de arte, revelações de bom gosto, o qual actualmente se considera como um capital que rende juros, nos paizes civilizados e cultos.

O exemplo, até talvez pela sua importancia que não é grande, possa melhor servir de simptoma, valendo mais pelo que indica do que por si mesmo.

Com o desenvolvimento da viação accelerada o o habito que se vae creando das viagens, o movimento das estações ferroviarias, o seu serviço, a sua actividade commercial e industrial, tem um interesse crescente e representa uma parcella cada vez maior na vida das nações modernas.

As estações ferroviarias não se consideram já como simples edifícios onde os comboios possam parar para recolher ou deixar passageiros, bagagens e mercadorias, mas monumentos modernos onde se reúne ao util o agradável e commodo; construções em que se procura conciliar as necessidades do serviço especial a que se destinam com as eternas regras da arte.

Não deve ser indiferente a uma nação ter as suas estações, embora vastas e methodicamente distribuidas ou utensiliadas, sujas, tristes e feias, ou alegres, limpas e bellas; quando não seja por outros motivos, até pelo exemplo que offerece para a educação do povo um edifício tão frequentado pelo publico.

Um general celebre dizia, que bastava, para se conhecer o grau de disciplina e instrução d'um regimento, passar revista á sua banda de musica.

Ao viajante experimentado, sabendo ver e tendo visto mundo, bastar-lhe-ha para fazer ideia d'um paiz, examinar as suas estações ferroviarias no seu conjunto e nos seus pormenores; no seu material e nos seus agentes ou empregados; no serviço de bagagens e no dos factínas ou moços que levam as maletas de mão; nos cuidados da limpeza das carruagens e nas caças á gorge-

ta; no que lhe servem nos restaurantes e no que exibem os vendedores ambulantes nas plataformas e nos caes das estações.

Observemos com elle estes vendedores nas nossas estações ferroviarias.

Trazem, em geral, para offerecer ao passageiro que se não utiliza do restaurante do comboio, agua, fructas, e doces.

Como se faz a venda? Quem vende? Como estão vestidos os vendedores? Como apresentam os productos? Não poderiam vender outros objectos? Não seria útil para o publico que os vendessem?

Procuraremos responder rapidamente a estas multiplas questões, que se prendem mutuamente.

Podemos todavia começar já por dizer, pelo conhecimento directo de todas as estações ferroviarias do paiz, que este serviço está por organizar entre nós.

E não pareça estranho que digamos—serviço—quando nos referimos aos pobres vendedores de refrescos nas estações, onde entram por contrato com as companhias ou empresas, as quaes são completamente alheias ao genero de negocio d'estas pessoas. Entendemos que as empresas devem intervir d'um modo mais directo neste assunto, porque elle affecta d'uma maneira muito proxima as commodidades do publico e porque pôde contribuir com o seu pequeno quantitativo em beneficio do paiz.

Consentir que nas estações andem a vender agua em bilhas esbeijadas, por copos baços e grosseiros, velhas descalças e andrajosas, é improprio do nosso tempo.

Antes beber as quartas de Garrett, mas em copos cristalinos, apresentados por moças sadias, com os seus trajes populares caracteristicos e vistosos.

Não haverá quem ensine aos camponezes que marginam as nossas linhas ferreas, como se vendem as uvas nalgumas vias ferreas de Italia? Não haverá quem lhes mostre os simples e rudimentares pequenos cabazes, feitos com quatro varetas de verga de salgueiro ou vime mal dobrados, mas graciosos, forrados de parra, em que repousam dois cachos frescos, que provocam o apetite do passageiro, mais pela fórmula e pela cõr do que pelo aroma e sabor?

Não haverá quem ensine ás nossas raparigas de aldeia como se armam e se apresentam os pequenos raminhos de flores de jardim ou de flores da serra que as senhoras viajantes adquirem ao passar?

Não haverá quem lembre aos vendedores das estações quanto teriam a ganhar, armando as suas pequenas exposições, em carritos elegantes e limpos que percorressem as plataformas enquanto os comboios estão parados, e tendo nelles, as fructas, os doces, os bilhetes postaes illustrados, as garrafas de aguas mineraes, os cestitos com pequenas merendas completas?

Não haverá quem promova que se venda aos passageiros em pequenas garrafas abertas, de vidro branco e baratissimo, meio empalhadas em bunho ao modo de cabaz que fórmula arco, os vinhos de pasto das nossas variedades tão caracteristicas, como se faz em França, na Italia e na Suissa?

Não haverá quem leve ás estações os pinhões da Marinha em pequenas bocetas com fórmula de pinha, os pecegos d'Amarante e de Alcobaça, as laranjas do Cidral e Setúbal, as peras de Leiria e do Fundão, os figos do Algarve, as amendoas de Fozcôa, a ameixa de Elvas?

Não haverá ao menos quem resuscite as antigas tradições do Portugal das freiras e dos conventos, vendendo os celebres doces, as especialidades assucaradas que imortalizaram Tentugal, Santa Clara de Coimbra, Beja, Evora, etc., etc.?

Sabendo-se que Milão exporta para todo o mundo os seus doces secos nas suas formosas caixinhas de cartão ou lata, que a Suissa exporta para todo o mundo os seus chocolates, não valeria a pena tentar vender nas estações em pequenas porções, em recipientes bonitos esses primores de pastelaria, fructo do estudo conscientioso dos frades gulosos de cinco seculos?

A nós affigura-se-nos que o assunto é mais importante do que parece, e que merecia por isso a attenção das companhias ferroviarias e do publico.

E' com estas bagatellas que muitas vezes se atráe a

concorrencia. A Suissa deve em grande parte a não ter descurado bagatellas assim, a sua prosperidade actual.

Bem avisadamente procederiam as empresas ferroviárias cometendo a alguém competente a polícia estética, digamos assim, das suas estações, embora tivessem nos primeiros annos de diminuir a receita cobrada pelas licenças para venda nas plataformas.

Essa auctoridade regularia o trajo das pessoas que vendem nas estações, superintenderia nas instalações de vendas de refrescos, jornaes, fructa, etc.; interviria nas tarifas dos preços; vigiaria sobre as qualidades dos objectos vendidos; prohibiria as couças sujas, as couças que dão a nota triste, lamuriante e desoladora, as velhas a vender agua, que se parecem com os vendedores de cautellas, que a gente não sabe bem se nos offerecem decimos da loteria ou nos pedem esmola.

O. S.

## PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

### Repartição dos Caminhos de Ferro

Sua Majestade El-Rei, tendo no devido apreço o modo como em curto prazo foi levada a effeito a construcção do troço da linha do Corgo comprendido entre Villa Real e Pedras Salgadas de modo que pôde ser utilizado pelo publico na presente estação: há por bem mandar louvar o engenheiro director dos caminhos de ferro do Minho e Douro e os engenheiros e mais pessoal technico e auxiliar do serviço de construcção, a cujo zelo se deve a pronta conclusão do referido troço.

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

Sua Majestade El-Rei ha por bem, conformando-se com os pareceres e informações do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas e da Administração dos Caminhos de ferro do Estado, mandar louvar o engenheiro subalterno de 2.ª classe Antonio dos Santos Viegas, pela superior competencia e zelo manifestados nos trabalhos a seu cargo durante a sua permanencia no serviço de construcção da direcção do Sul e Sueste, e especialmente na elaboração do projecto definitivo da passagem do esteiro de Marateca.

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

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, datado de 17 de janeiro de corrente anno, de uma ponte e caes para descarga de carvão, proximo da estação de Alcantara-mar, e modificação da linha do ramal de Cascaes naquelle local, elaborado pela Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 22 de março ultimo, e com informação da Exploração do porto de Lisboa, constante do seu oficio n.º 154 de 27 de setembro findo, aprovar o referido projecto e autorizar a mencionada companhia a proceder á sua construcção, nos termos e condições do citado parecer que, por copia, acompanha esta portaria, ficando a cargo da Direcção da Exploração do porto de Lisboa a fiscalização da alludida construcção.

Paço, em 17 de outubro de 1907. — José Malheiro Reymão.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, datado de 2 de abril ultimo, apresentado pela Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, para a construcção de um 2.º andar sobre o corpo principal do edificio da estação de Santa Apolonia, ha por bem, tendo ouvido o Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, aprovar o referido projecto, com a condição constante do parecer do referido Conselho Superior, que por copia acompanha esta portaria.

O que se communica ao director fiscal de exploração dos caminhos de ferro p. ra seu conhecimento e devidos effeitos.

Paço, em 17 de outubro de 1907. — José Malheiro Reymão.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o auto datado de 12 de julho ultimo de exame e vistoria ao troço do caminho de ferro

de Bougado a Guimarães e a Fafe, compreendido entre Guimarães e Fafe: ha por bem conformando-se com as conclusões do parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 29 de agosto ultimo, que por copia acompanha a presente portaria, aprovar o mencionado auto e autorizar que seja aberto definitivamente á circulação publica o mencionado troço de linha entre Guimarães e Fafe.

O que se communica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para os effeitos devidos.

Paço, em 21 de outubro de 1907. — José Malheiro Reymão.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto datado de 23 de julho do corrente anno, do troço do caminho de ferro do Valle do Vouga, de Vizen a Espinho, compreendido entre Espinho e Oliveira de Azemeis, apresentado pela respectiva companhia concessionaria em substituição de correspondente extensão do primitivo projecto de 10 de outubro de 1895: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras publicas e Minas, datado de 10 do corrente mês, aprovar o referido projecto com as clausulas constantes das conclusões do citado parecer que, por copia, acompanha a presente portaria.

Outrosim ha por bem o mesmo Augusto Senhor aprovar a planta cadastral dos terrenos necessarios para a construcção da respectiva estação em Espinho, cujo projecto foi aprovado por portaria de 20 de setembro ultimo.

Paço, em 22 de outubro de 1907. — José Malheiro Reymão.

### 9.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

Com fundamento no decreto com força de lei de 30 de agosto do corrente anno de 1907;

Usando da faculdade que ao Governo confere o n.º 8º do § 1º do artigo 16.º do decreto com força de lei, de receita e despesa, datado de 29 de junho tambem do corrente anno;

Guardadas todas as prescrições consignadas nas alineas a) e b) do § 2.º dos mencionados artigo e decreto, e no artigo 4.º do decreto, n.º 2 de 15 de dezembro de 1894; e

Tendo ouvido o Conselho de Ministros:

Hei por bem determinar que seja aberto no Ministerio da Fazenda, a favor do das Obras Publicas, Commercio e Industria, e devidamente registado na Direcção Geral da Contabilidade Pública, um credito especial da quantia de 4:085\$707 réis, importancia equivalente ás sobras das autorizações dos diversos artigos do capitulo 11.º da tabella da distribuição da despesa ordinaria do segundo dos mencionados Ministerios, para o exercicio de 1906-1907, sendo: do artigo 89.º, 2.085\$615 réis; do artigo 90.º, 1:969\$572 réis; do artigo 91.º, 30\$500 réis, e do artigo 91.º-A, 20 réis; devendo este credito ser adicionado á autorização do artigo 104.º, do capitulo 11.º, da tabella da distribuição da despesa ordinaria do mesmo Ministerio para o corrente anno económico de 1907-1908, a fin de ser applicado na construcção do lanco de estrada, aprovado por portaria de 23 de julho ultimo, destinado a ligar a guarda do norte do Pinhal do Urso com o apeadeiro do Carrizo, na linha ferrea do oeste, e cujo encargo se acha á responsabilidade da Administração dos Serviços Florestaes e Aquicolas.

O Tribunal de Contas declarou estar nos termos de ser decretada a abertura d'este credito.

O Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino, e os Ministros e Secretarios de Estado das demais Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 21 de outubro de 1907.—REI—João Ferreira Franco Pinto Castello Branco—Antonio José Teixeira de Abreu—Fernando Augusto Miranda Martins de Carvalho—Antonio Carlos Coelho de Vasconcellos Porto—Ayres de Ornellas de Vasconcellos—Luciano Affonso da Silva Monteiro—José Malheiro Reymão.

### Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

#### Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos

Sua Majestade El-Rei ha por bem determinar que as ajudas de custo dos capatazes geraes dos caminhos de ferro de Loanda e Mossamedes sejam eguaes ás que, por decreto de 12 de junho do corrente anno, são abonadas aos apontadores.

O que o mesmo Augusto Senhor manda comunicar ao governador geral da província de Angola para seu conhecimento e devidos effeitos.

Paço, em 18 de outubro de 1907.—Ayres de Ornellas de Vasconcellos.

# A propósito do Cincoentenario

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

XXIII

(Continuação)

Edouard Goudchaux

Assumindo o Visconde Dáver o cargo de Presidente do Comité, em Paris, da administração da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, e sob a presidencia do Conselho de administração, em Lisboa pelo Marechal Duque de Saldanha, entrou em funções como director, Mr. Edouard Goudchaux, que apesar de alheio á classe de engenharia, adquiriu a merecida reputação de elevada competencia em assuntos de exploração ferroviaria no serviço de caminhos de ferro, em Espanha.

Apesar da penuria em que o novo director veio encontrar os productos da exploração da rede de Leste e Norte, e do desalento em que era reputada a regeneração económica e financeira da Companhia pelos engenheiros franceses e espanhóes, que se haviam recusado a aceitar a difícil missão de dirigir a exploração da rede da Companhia Real, pelas dificuldades de competencia marítima, fluviaes e até mesmo carreteiras, de que o traçado favorecia a rotina, Edouard Goudchaux, não desanimou, antes pelo contrario, empenhou todos os esforços para provar que com perseverança, dedicação e experiência, não havia obstáculo que não pudesse ser vencido.

Começando por organizar os serviços administrativos até então executados por forma quasi empirica deixou a parte técnica entregue aos chefes de serviços que encontrou superintendendo-os.

Ao serviço de via e obras, a cargo do engenheiro belga Le Crenier, adicionou como adjunto o engenheiro espanhol Calderon, irmão uterino do celebre general carlista Cabrera, conde de Morella, cuja mãe na sua velhice foi barbaramente fuzilada durante a guerra civil. O engenheiro Calderon, recusou-se não só a servir como a residir na patria que lhe assassinara a mãe, e por influencia do visconde Dáver entrou ao serviço da Companhia.

O serviço de material e tracção que era interinamente superintendido pelo engenheiro espanhol Ribera, foi nesse investido definitivamente.

No serviço de contabilidade geral foi mantido o antigo chefe d'este serviço durante a Empresa Salamanca, e bem estimado da sociedade lisbonense Eduardo Munro.

Como chefe do serviço d'armazens, foi mantido o antigo secretario do engenheiro Valentine na época da empreitada Waring Brothers & Shaw.

O doutor João José de Simas, foi confirmado chefe do serviço de saúde, tendo como sub-chefe o antigo medico desde o começo dos trabalhos pelos empreiteiros Waring Brothers & Shaw, incumbido da clínica ferroviaria, o dr. Zofino Pedroso Gomes da Silva.

Tendo-se dado um facto de defraudação nos cofres da Companhia por parte de um empregado da estação de Lisboa que de longa data abusava da confiança que nesse era depositada e tendo-se reconhecido que a origem do avultado desfalque procedia do quasi nullo sistema do serviço de fiscalização foi chamado a superintender neste serviço um activo funcionário belga Philippe Van de Velde que na linha de Cadiz a Sevilha havia dado provas de sua competencia neste meticoloso serviço ferroviário, aliando á sua experiência a mais austera honestidade de carácter.

Encontrando-se completamente abandonado o serviço commercial e sendo a formal intenção do novo director estabelecer como base de sua gerencia atrair ás linhas ferreas que dirigia, o tráfego que a rotina e as vias competidoras lhes disputavam, procedeu á organização do serviço do tráfego.

Completamente desconhecido até então o regular funcionamento d'este importante serviço d'exploração ferroviária o director Goudchaux chamou a Lisboa um seu antigo subordinado Théophile Fontan, conhecedor nos seus mínimos detalhes da organização e funcionamento do serviço commercial.

Sendo o novo chefe do tráfego afectado de pertinaz doença que lhe ameaçava a existencia, o director Goudchaux querendo aproveitar o conhecimento do antigo funcionário que desde a origem do estabelecimento ferroviário acompanhava todas as suas phases e portanto conhecia as condições de productos locaes, competencias que os desviavam da via ferrea e que desde a abertura á circulação em serviço regular d'exploração exercia o cargo de chefe do movimento, instou por tal forma este funcionário para desistir do seu antigo cargo pelo qual professava a maior dedicação, levando-o a aceitar o logar de adjunto ao chefe do tráfego auxiliando-o na regular organização e funcionamento d'este serviço.

Com a promessa de efectividade na gerencia do serviço e apenas para conhecer o seu modo de funcionar obteve o director Goudchaux a anuencia do chefe do movimento em desistir do cargo a que tanto se affeçoara e entrar desde a sua instalação no exercicio do serviço commercial.

Estabelecida a nova repartição, foi escolhido pelo antigo chefe do movimento o seu antigo subordinado que desde praticante do serviço do telegrapho havia sido promovido a escripturário principal António de Souza e Vasconcellos para o cargo de chefe da repartição.

Como agentes commerciaes foram nomeados na linha do Norte, Pedro Reisello Carneiro, e na de Leste, um irmão do chefe da casa commercial Blanco.

Agente na fronteira de Badajoz um activo agente francês Pierre Villery.

E assim se constituiu o serviço do tráfego ao qual a perda de um trabalho dos mais arduos se aliava a maxima dedicação e esforços dos que o compunham.

O director Goudchaux, vista a falta de saúde do chefe efectivo Fontan era quem pessoalmente indicava e estabelecia o trabalho a executar.

O serviço do movimento ficou a cargo do antigo chefe da exploração D. Julian Gomez y Mantero, visto que o novo director chamava a si a superintendência exclusiva dos serviços administrativos.

Desprovidas as estações das duas linhas, inclusivè a estação de Lisboa, de caes cobertos para serem guardadas mercadorias procedeu-se desde logo á construção d'estes indispensáveis elementos de abrigo dos generos confiados á companhia.

Um habil antigo professor de mathematica de origem francesa mas naturalizado suíço, Mr. Marguet, exercia o cargo de secretario da direcção e com o maximo escrupulo e solicitude conservava sob a acção mais delicada as relações officiaes entre a direcção e os chefes de serviço.

O novo director estabeleceu além das relações de expediente diario, conferencias semanais nas quais sob sua presidencia se reuniam todos os chefes de serviço.

Nestas conferencias cada um dos chefes tinha o direito de expor a sua opinião sobre assuntos de serviço, alheio em relação com o proprio, e de pedir opinião alheia sobre assunto duvidoso no serviço a seu cargo.

O director discutia e não exigia submissão incondicional á sua opinião.

O secretario da direcção lavrava a acta que era por todos assignada seguindo-se-lhe a execução.

Por esta forma as relações mutuas robusteciam-se produzindo o mais benefico resultado.

Entrou-se pois na apreciação dos obstáculos que se oppunham á aquisição do tráfego.

## Os fardamentos dos cocheiros

Attendendo a uma necessidade que de ha muito se sentia a comissão administrativa que actualmente está gerindo o município de Lisboa impôz aos cocheiros de praça a rigorosa observância do artigo 13.º da postura de 12 de junho de 1906 que os obriga a apresentarem-se fardados durante o serviço.

Esta medida levantou grande celeuma entre elles, e entre os proprietários de trens, negando-se á sua observância por impossibilidade absoluta, segundo dizem.

E' um caso na verdade extraordinario que esta medida exequivel em Paris, em Bruxellas, em Londres, em Vienna, e em geral em todas as cidades cultas do mundo, não o seja em Lisboa.

Grande tem sido a benevolencia, dando-se-lhe um tão largo periodo sem que a execução da postura fosse observada, facilitando-lhes assim o poderem ir pouco a pouco modificando o seu trajo habitual, pouco regular, sem sacrificios pecuniarios, pois que tendo elles durante este periodo que fazer fato, o mandariam fazer em harmonia com a letra da postura.

Mas a sua intransigencia é absoluta e a despeito de todos as tentativas empregadas nada se tem conseguido.

Ha dias ainda a direcção da Propaganda de Portugal, na sua constante labuta para melhorar e remediar o que temos de mau mas remediavel teve uma conferencia com a direcção da Associação dos Donos de Trens de Aluguer.

Debalde a direcção da Propaganda lhe mostrou que o uniforme dos cocheiros de praça é obrigatorio em todas as cidades civilizadas; debalde lhe mostrou que a despesa com os fardamentos de forma nenhuma poderia ser enorme, pois que os cocheiros tem por força que comprar fato e que portanto lhes seria indiferente gastá-lo em trajos uniformes ou ao gosto de cada um; debalde a direcção da Propaganda se prestou a promover o embaratecimento dos uniformes de maneira a tornar mais facil a sua aquisição.

Nada quizeram ouvir.

E não deixam de ser curiosos alguns dos argumentos empregados pelos cocheiros para se negarem ao uso do uniforme. Um exemplo: um d'elles disse que muitas vezes os freguezes quando vão ás hortas os convidam para jantar com elles. Ora se fossem vestidos de cocheiros não os convidariam.

Esta é pyramidal! Pois então o freguez convida o cocheiro para comer com elle, ignorando que é cocheiro? Se sabe que é cocheiro e o convida é porque, e com muita razão, não acha que seja vergonha comer juntamente com um homem que tem uma profissão pela qual ganha honrada e laboriosamente o seu pão e o dos seus.

Outros allegam que não podem andar á vontade com o uniforme de cocheiro, outros que precisam de outro fato para quando querem ir divertir-se; emfim argumentos de ordem tal que não podem ser tomados a serio.

A comissão camararia perseverou na sua medida e fez muito bem. Concedeu lhes tolerancia até o dia 1 de janeiro para ser cumprida e se cocheiros ha que não quereem sujeitar-se ao uniforme outros ha que não tem nisso repugnancia, e nunca hão de faltar cocheiros que se prestem ao serviço dos trens de praça, apesar de serem obrigados a um trajo uniforme.

## NOTAS DE VIAGEM

### VII

A liberdade na Dinamarca—Partida para o norte—Os comboios—Aspectos e praias—Espelhos indiscretos

Uma das cousas em que a Dinamarca sobreleva as outras nações que o excursionista tem percorrido anteriormente, é a liberdade de que se gosa por toda a parte.

Do formalismo frances, onde o *defendu*, a *règle* tantas vezes nos excitam os nervos; passando pelo militarismo alemão, em todo o caso mais liberal, menos preocupando-se de pequenas cousas, do que a França que tem a liberdade como primeira palavra do seu lema, sentimo-nos bem á vontade na Dinamarca onde o pouco que é prohibido se tolera, quando praticado por exceção, por distracção ou por desconhecimento da lei ou do idioma, como sucede com os estrangeiros.

Os carros electricos não páram senão em estações fixas; mas affrouxam a carreira sempre que alguém—muito mais se tem tipo de estrangeiro—lho sollicita.

Esta liberdade produz, já se vê, o bem estar do visitante e redonda em beneficio para o paiz porque elle, sentindo se á vontade, não tem pressa de se ir.

Em muitas partes é prohibido fumar; mas se alguém, não sabendo da proibição ou não percebendo o letreiro que a indica (Röging forbyden) acende um cigarro, não será por isso repreendido; será, em geral, olhado, consentido ou, acaso, advertido delicadamente.

E', com efecto, a delicadeza, a finura, um dos caracteristicos do dinamarquez, que mais o tornam sympathicos: Falas baixas, sorriso nos labios, affabilidade no trato, sem que através d'ella se sinta o interesse de fazer pagar essas attenções, ou de por elles receber gorgeta.

Na camara municipal, por exempl'o, o visitante encontra todas as portas abertas, todos os corredores livres para os percorrer como lhe agrade, sem ter que pedir licenças, que aturar guias, que pagar entradas ou dar gorgetas.

Já falámos d'este grandioso edificio e voltamos hoje a referirmo-nos a elle por darmos a gravura da sua fachada, com a alta torre que é uma das curiosidades a visitar. Só ahi ha que pagar uma pequena entrada de 10 ores (e não ores como, por erro, saiu no numero passado) ou uns 25 réis.

Ahi se encontra em cada patamar uma curiosa demonstração graphica das alturas comparadas de varias torres e monumentos conhecidos.

Completamos essa gravura com o panorama de toda a praça, que vae na primeira pagina, advertindo que a reproduzimos de um bello album, mas que, não sabemos como, na occasião em que foi tirada essa vista a avenida estava tão pouco frequentada por cyclistas, ali onde tanto se usa este meio de locomoção.

Depois de uns quatro ou cinco dias da capital, partimos para o norte, percorrendo o complemento que nos falta da ilha Selandia, até o seu porto de relações com a Suecia.

Bem entendido que temos que deixar para depois a maior ilha dinamarqueza, a de Jullandia, pela qual faremos o regresso.

E' nesta viagem, de Copenhague para o norte, que verdadeiramente vamos travar conhecimento com os caminhos de ferro dinamarqueses, porque até ali não só nos trouxe uma carroagem alemã que faz o serviço directo desde Hamburgo, como a linha, como dissemos, pouco interesse tem que mereça menção.

As estações de partida são diferentes, segundo a linha e o comboio por que se pretende ir; ha, portanto, que estudar bem o horario, ou que tomar informações bem precisas, seja no hotel, seja no *Club dos Touristes* (Sociedade fundada para o desenvolvimento do excursionismo dinamarquez; Ny Cstergade 7) a fim de saber bem a estação a que se deve ir.

Outra dificuldade é fixar os nomes de terras e estações, porque ha muitas parecidas, o que produz confusões ao estrangeiro. Para ir para a Suecia temos que nos dirigir a Helsingor e ahi atravessar para Helsingborg — dois nomes que facilmente se confundem.

Com o nome de Frederik que pertenceu aos antigos reis dano-noruegueses, dá-se caso ainda peor, havendo uma terra com o nome Fredericia, na Suecia, e outras que percorrem todas as variantes de Frederiksborg, e Fredrikborg, Frederikshol, Frederikshavn, e Fredriks-hald; Fredrikstad e Fredrikssten. Uma verdadeira *friehsmassada*!

Da mesma forma na Noruega e na Dinamarca se confundem Christiansand com Christiansund; Christianstad com Christianstend.

Duas linhas ha para ir de Copenhague a Helsingor: a do interior e a do litoral. E' esta que se deve preferir para a viagem, porque, seguindo sempre a pouca distancia do Ore Sund, oferece bellos pontos de vista; e porque, da linha do interior a melhor parte é além de Hilleröd, percurso que teremos que fazer depois para visitar os castellos de Frederiksborg e Fredensborg.

Os comboios são compostos de bom material, de corredor, bem limpos e bem vastos os compartimentos; optimo construēção da linha em que o andamento não produz solavancos.

A velocidade regula por 50 kilómetros, sem exceder 60 nos comboios expressos.

Os preços são baralissimos. Por exemplo, para um percurso de 150 kilómetros em 2.ª classe paga-se 5 cordas e 60 réis, ou seja 1.5400 réis, o que dá apenas 9 réis por kilómetro, inferior ao preço da 3.ª classe em Portugal, Espanha, França, etc.; em 187 kilómetros 6 cordas em 2.ª e 3.50 em 3.ª, o que representa 1.5500 e 875 réis, respectivamente, ou 8 réis e 4,68 por kilómetro.

O percurso do comboio é sempre interessante, sempre animado. Vê-se que estamos na parte mais frequentada da Dinamarca, onde se sucedem as casas de campo da boa sociedade dinamarquesa, as praias cheias de banhistas, de grandes hoteis, de alguns dos quais chegam até nós os sons dos concertos que se executam nos animados parques.

E aqui não deixaremos de frizar o gosto que o dinamarquez tem pela musica.

Por toda a parte ha continuos concertos, e tão concorridos que nos restaurantes difficilmente se encontra lugar nas mesas; nos parques a multidão é enorme, ouvindo attentamente, religiosamente, os principaes trechos dos grandes maestros.

Em 50 minutos temos percorrido os 45 kilómetros da linha e chegamos á elegante estação de Helsingor, junto do caes marítimo do serviço internacional.

Mas não embarquemos ainda. Façamos uma paragem neste ponto para d'ahi irradiarmos em duas excursões.

Busquemos, pois alojamento no *Jernbane-Hotel* que é como quem diz, em portuguez, *hotel dos caminhos de ferro*, ao pé da estação, casa muito confortavel e cujo proprietario nos fala no mais correcto francês, num muito bom espanhol, e até conpreenderá, se lhe fallarmos, a nossa lingua.

Muito amavel, além d'isso, muito obsequiador, constitue-se um amigo dos seus hóspedes.

Logo nesse dia se pôde, e se deve, fazer, em trem, a excursão a Marienlyse, uma importante praia de banhos, com um bello club onde se dão grandes concertos, e um restaurante junto, onde se servem jantares de primorosa cosinha.

Enchem as salas, famílias da mais elegante sociedade, e terminado o concerto ei-las todas no restaurante ouvindo novo concerto e ceiando lautamente em mesas ornadas de flores e de bandeiras nacionaes.

E' este um costume especial d'aquelles tres paizes que dá a nota sympathetic do seu patriotismo. Em toda a parte o pavilhão nacional ante os olhos, como que mantendo a ideia da patria em todos os actos da vida.

Sobre as mesas dos restaurantes, em pequenas astes de madeira, ergue-se a bandeira vermelha de cruz branca. Das janellas, no centro dos jardins, nos barcos, nos pavilhões, nos templos, nos theatros, sempre o pavilhão nacional tremulando.

E' que se o paiz é frio no seu clima austral, os corações são quentes para amar a sua patria.

Outra cousa que também se vê em todas as janellas são umas pequenas borboletas de ferro cujas azas são guarnecidas por espelhos. E' para que do interior da casa se possa ver o que se passa na rua.

Parece isso indicar que o dinamarquez é o individuo que mais se mette com a vida alheia, gostando de ver sem ser visto. Não é assim. Aquelle apparelho é uma necessidade nos dias em que o frio não deixa chegar nem mesmo proximo da janella, para se ver alguma cousa do que vai cá por fôra.

Mas, quando posto em janellas de rez do chão, tem também os seus inconvenientes, porque o transeunte devassa por elle o interior da casa.

Foi o que nos sucede, vendo, com surpresa, ao passar por uma habitação, dois noivos que se beijavam.

Se elles, pela sua parte olhassem o espelho veriam a nossa admiração. Mas d'isso é que elles não tratavam.

## Phantasia jornalistica

Em um dos nossos collegas da imprensa diaria vimos uma notícia acerca de caminhos de ferro verdadeiramente estupenda.

Noticiava o collega referido que para commodidade

dos millionarios americanos, a companhia dos caminhos de ferro de Londres a Liverpool inaugurará um serviço de comboios sumptuosos com todas as commodidades possíveis e imaginaveis, custando os bilhetes apenas um conto de réis além do preço da tarifa.

Deu-nos o caso no góto, procurámos saber o que havia de verdade e chegámos ao seguinte: Os inglezes escrevem sempre as quantias em libras, seguidas de zeros referentes aos schellings e aos pence, quando a quantia é redonda.

Na precipitação o traductor leu £ 200 onde estava £ 2.0.0, e arredondando a quantia faz de nove mil réis, um conto de réis!

Com efeito, de Londres a Liverpool um conto de réis, e além d'isso para commodidade de americanos millionarios, é caso!

## Os hoteis da Suissa

D'uma publicação feita pela Sociedade dos hospedeiros da Suissa para solemnizar o vigessimo quinto anno da sua fundação, transcrevemos alguns dados por curiosos:

Havia em 1905, ultimo anno a que se refere a estatistica, na Suissa 1.693 hoteis, tendo 1.112 de dez a cincocentas camas, 534 de cincocentas a cem, 215 de cem a duzentas, 43 de duzentas a trezentas, e 20 de trescentas a quinhentas.

O numero total de empregados nestes hoteis era 33.486. O capital empregado corresponde a 139.951:260:000 réis da nossa moeda.

Quasi cento e quarenta mil contos!

Este capital aufera um juro liquido de 4,7 %.

A receita bruta—todas estas notas são referentes a 1905—foi o correspondente a 33.968:060:000 réis da nossa moeda.

Quasi trinta e quatro mil contos!

O rendimento bruto por cama foi de 276:5696 réis.

São estes os resultados do excursionismo que a Suissa tão habilmente tem sabido reclamar e explorar.

## O nosso director

De regresso da sua viagem annual, que d'esta vez foi até o ponto extremo accessivel, mais proximo do polo norte, chegou domingo ultimo o nosso bom amigo e director Mendonça e Costa, que a partir do proximo numero reassumirá a direcção da *Gazeta*.

## Companhia dos Caminhos de ferro do Porto á Povoa e Famalicão

Esta Companhia está tratando da sua fusão com a Companhia dos Caminhos de ferro do Alto Minho tendo sido nomeada uma comissão para estudar o meio de valorizar o capital da nova sociedade.

## PARTE FINANCIERA

### Boletim Commercial e Financeiro

Lisboa, 31 de outubro de 1907.

A crise aguda em que ha cerca de duas semanas se debate o mercado de Noya-York constitue, sem duvida, a nota dominante na ordem do dia, de todos os grandes centros financeiros da Europa.

Segundo parece, a série dos desastres sensacionaes ocorridos ultimamente em Wall-Street teve a sua principal origem na baixa do preço do cobre.

Annunciada a suspensão de pagamentos da firma Otto Heinze & C.º, correu logo a seguir a noticia de que o Mercantile National Bank, do qual era presidente o chefe d'aquella firma, se encontrava a bracos com as maiores dificuldades. Entretanto succumbiam igualmente a firma Gross & Kleeberg, Banque d'Epargne de Butte e Banque House, de Houston.

Já se julgava a borrasca passada, quando de novo começaram, na segunda feira da semana linda, a correr boatos alarmantes acerca da situação de um importante banco de Nova-York, pertencente à categoria das sociedades de *trusts*: Kenicker-bocker Trust, no qual os depósitos se elevavam a cerca de 60 milhões de dollars.

Como é natural, no dia seguinte houve uma corrida aos *guichets* d'este estabelecimento e das suas sucursais, e, poucas horas depois, todas as disponibilidades estavam esgotadas e os pagamentos suspensos. Não obstante corria que o Banco estava em condições de solvabilidade.

No mesmo dia houve conhecimento da fallencia da firma Mayer & C.º, comprometida principalmente com títulos de Delaware e Hudson, e deixando um passivo de 6 milhões de dollars.

Quem de longe tivesse vindo examinando a situação do mercado de Nova-York facilmente chegaria à conclusão de que não podia ser outro o resultado de largos meses de agitação e de baixa continua.

Nenhum mercado, por mais bem organizado que seja, ou por mais amplos recursos de que dispõe, pôde resistir à persistência dos factores depressivos que de há muito vinham imperando no grande mercado americano.

Para se fazer ideia das causas da catastrophe damos a seguir as cotações de quatro dos principais valores americanos, registadas no corrente mês em confronto com as que obtiveram em igual mês do ano anterior :

	Outubro 1906	Outubro 1907
Baltimore-Ohio.....	128	80
Canadian Pacific.....	185	155
Union Pacific.....	195	105
N. S. Steel .....	50	24

E de notar que estes valores são escolhidos entre os melhores não se tratando portanto de valores phantasticos ou de méra especulação. O *trust* do aço é um colosso, mas d'industria e não de jogo e, quanto aos caminhos de ferro, tem valor intrínseco atestado pelos seus balancos e dividendos distribuidos.

As melhores obrigações tiveram a mesma sorte, sofrendo uma depreciação média de 20 a 25 por cento.

Um mercado que sofre cheques d'esta ordem está à mercê de qualquer incidente, acontecendo que ao estado morbido e de desfalecimento sucede a crise aguda.

Nas mesmas condições do Kenickerbocker Trust Company estava a Trust Company of America, que se viu igualmente na impossibilidade de mobilizar os capitais aplicados a empréstimos para poder ocorrer a todos os pedidos de reembolso por parte dos seus depositantes.

Os trusts são poderosos mas também perigosos instrumentos de crédito. São bancos de depósitos, mas não estão sujeitos aos preceitos rigorosos dos bancos europeus, pelo que respeita à proporção do capital empregado para a importância dos depósitos.

Os trusts constituem nos Estados Unidos, juntamente com as companhias de seguros, os mais poderosos auxiliares do mercado americano. Recebem em depósito os títulos fluctuantes, tomam parte nos syndicatos de garantia de obrigações novas, fazem empréstimos sobre caução e empregam também as importâncias dos depósitos que lhes são confiados.

Foi devido ao auxílio prestado pelo governo e pelos grandes argentários que a situação foi dominada, pelo menos de momento.

Depois de terem passado vinte e quatro horas a examinar a situação dos trusts embaraçados e ainda de outros cujos nomes não chegaram a ser citados, o secretário do tesouro mandou publicar a notícia tranquilizadora de que punha à disposição dos bancos 25 milhões de dollars. De igual forma procederam Pierpont-Morgan, Fullmann e Rockefeller, de maneira que no fim do dia 24 do corrente a crise parecia estar conjurada.

\*

Mesmo admittindo que tenha passado o estado agudo da crise e que esteja evitado o contagio, é evidente que os Estados Unidos sofrerão por largo tempo os efeitos da modificação profunda que se produziu no mercado monetário de Nova-York. Foi uma verdadeira mudança de taxa de capitalização que se afirmou; o que valia 4% ha dezoito meses vale 6%, ou mais, não hoje mas amanhã. Os novos empréstimos ou a prorrogação dos empréstimos vencidos só serão feitos à nova taxa de dinheiro.

O crédito, pago mais caro, será menos procurado; as despesas serão reduzidas ao mínimo necessário; procurar-se-ha espaço-las e pagá-las ao menos em parte, por amortizações sobre os lucros, reduzindo os dividendos distribuidos. E pouco a pouco, a taxa de capitalização poderá modificar-se de novo, graças à prudência dos que recorrem ao empréstimo e ao concurso de boas vontades no sentido de acalmação.

A cura, que será de longa duração, interessa à Europa que se rá levada a prestar-lhe o seu concurso.

Sem dúvida, não é de esperar que as economias do continente busquem desde já emprego em valores americanos. O que é certo, porém, é que os títulos de sociedades americanas, ao abrigo de

qualquer eventualidade, desceram a um preço que, como juro e premio de reembolso, representam um rendimento certo de 8 por cento e de mais E' de crer por isso que a Europa venha a concorrer com os seus capitais, podendo desde já dizer-se que os valores de carteira do continente terão de contar por largo tempo com a concorrência dos títulos americanos depreciados.

Ha de ser essa uma das causas que prolongará na Europa o período da carestia de dinheiro.

\*

O Instituto internacional de estatística teve a pouco a sua sessão, que este anno se realizou em Copenhague. A essa sessão foi apresentado pelo sr. Neymarck, publicista bastante conhecido pelos seus valiosos trabalhos, o seu setimo relatório acerca da estatística internacional dos valores mobiliários.

Este documento insere dados altamente interessantes que não podemos reproduzir attendendo ao espaço limitado de que dispomos.

Referimo-nos-hemos por isso sómente à parte que trata da dívida pública dos diferentes países da Europa pois que aos nossos leitores por certo interessará saber qual é a posição que Portugal ocupa na respectiva lista.

No mappa que abaixo publicamos vé-se que fizemos em nosso lugar, deixando abaixo de nós, isto é, com menor dívida, a Bélgica, a Holanda, a Roumanía, etc, mas só a captação poderá marcar definitivamente o lugar que nos compete entre as outras nações da Europa, no que respeita à dívida pública.

Importâncias em contos de réis :

França.....	5 835 400	Turquia .....	474.000
Russia.....	4 591 800	Roumanía.....	287.000
Allemanha .....	4 220 000	Grecia .....	179.000
Grã-Bretanha ..	3.945 000	Servia .....	110.000
Italia.....	2.604 400	Suecia .....	105.600
Austria.....	2.018 000	Noruega .....	83.000
Espanha.....	1.829.200	Bulgaria .....	69.600
Hungria.....	1.440 000	Dinamarca .....	66.600
Portugal.....	800 000	Finlândia .....	28 000
Bélgica.....	666 000	Suissa .....	20 400
Holanda.....	478.000	Luxemburgo ..	2.400

\*

A situação melindrosa que o nosso mercado bolsista vem atra-vessando há tempos a esta parte, e a que já fizemos referência no nosso anterior Boletim, não só não melhorou como se agravou consideravelmente durante a quinzena que hoje finda.

Na praça tem circulado nos últimos dias os mais alarmantes boatos chegando a citar-se os nomes de várias firmas ou como vítimas directas da especulação ou como intermediárias responsáveis pelas operações a liquidar.

Embora tais boatos peccassem bastante pelo exagero, parece averiguado que se previam dificuldades na liquidação de operações a prazo sobre alguns valores que tem sofrido importante baixa de cotações.

Entretanto a crise, se não pôde considerar-se conjurada, parece ter-se modificado por forma a afastar de momento quaisquer receios de catastrophe.

De facto, o auxílio prestado por alguns dos principais estabelecimentos de crédito e a concessão de moratórias, muito devem ter contribuído para regularizar por agora uma situação que se apresentava sob os mais sombrios aspectos.

Não faltou também quem propalasse que várias casas bancárias iam suspender pagamentos.

Esse boato porém carecia inteiramente de fundamento. A crise, segundo informações autorizadas, foi meramente de bolsa, envolvendo por isso, apenas os que directa ou indirectamente interveem nesse género de operações.

Mas, como acima dizemos, o perigo parece estar afastado, pelo menos por agora.

A situação cambial também se agravou sensivelmente durante a quinzena, como se pôde ver do mappa comparativo que abaixo publicamos.

	EM 31 DE OUTUBRO		EM 15 DE OUTUBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	50 1/8	50	50 5/8	50 1/2
» 90 d.v.....	50 1/16	—	51 3/16	—
Paris cheque.....	572	574	566	568
Berlim .....	233	234	231	232
Amsterdam cheque.....	397	399	392 1/2	394 1/2
Madrid cheque.....	848	855	835	840

J. C.

## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	OUTUBRO													
	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	31
Lisboa : Inscrições de assent.	43,95	43,95	43,95	44	44,05	44,05	44	43,90	-	-	43,70	43,70	-	-
» coupon ..	43,65	43,65	43,65	43,70	43,70	43,70	43,65	43,60	-	43,60	43,50	43,50	43,40	-
Obrig. 4 0/0 1888.....	-	22.300	22.300	22.300	-	-	-	-	22.300	-	-	-	22.300	-
» 4 0/0 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon ..	-	-	-	-	-	-	53.200	-	-	53.000	-	53.000	52.900	-
» 4 1/2 0/0 assent ..	-	-	-	62.000	62.000	-	-	62.300	62.000	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 coupon int ..	61.000	-	61.000	61.000	61.000	-	-	-	-	-	-	-	61.000	-
» externo 1.ª série....	62.500	62.500	62.500	62.300	62.200	62.100	62.200	62.000	62.000	62.000	-	-	62.000	62.000
» 3 0/0 1905.....	9.450	9.450	9.400	9.400	9.450	9.450	-	-	-	-	9.200	9.200	9.200	9.150
» Tabacos coupon ..	-	-	-	95.000	-	94.500	94.000	-	-	94.000	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	-	177.000	-	177.000	177.000	-	-	-	177.000	-	177.000	177.000	-	177.000
» » Commercial .....	132.000	132.000	-	-	-	-	132.150	-	-	-	-	-	132.000	-
» » Nac. Ultramarino	94.500	-	-	-	-	94.500	-	-	-	-	-	93.700	-	93.000
» » Lisboa & Açores	115.000	-	-	-	-	115.000	-	-	114.000	-	-	-	113.000	-
» Tabacos coupon .....	-	95.300	95.300	95.200	95.100	95.400	95.100	-	95.000	95.000	95.000	-	95.000	95.000
» Comp. Phosphoros ..	67.500	67.800	67.800	68.000	-	68.000	-	-	68.100	68.100	68.000	-	67.800	-
» » Real .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	76.500	-	77.500	77.000	-
» » Nacional .....	-	-	-	-	12.200	12.200	-	12.200	12.200	12.000	-	11.900	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0 .....	-	-	91.700	-	-	91.700	-	-	92.000	-	92.000	-	91.700	91.600
» » 5 0/0 .....	88.300	88.650	88.500	88.450	88.450	88.450	88.300	88.300	88.300	-	-	88.450	88.300	-
» C. Beira Alta 1.º grau	-	-	-	-	57.200	-	-	57.000	-	-	-	-	-	-
» » Real 3 0/0 1.º grau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » 3 0/0 2.º »	52.500	52.500	52.500	52.600	52.400	52.400	-	51.800	50.000	49.800	47.000	48.500	50.000	50.000
» » Nacional 1.ª série.	76.000	-	-	76.000	76.000	76.000	76.000	-	85.500	85.500	85.500	85.300	85.300	85.400
» » Atravez d'Africa ..	85.400	-	85.800	85.600	85.700	-	-	85.500	85.500	85.500	85.300	85.300	85.500	-
Paris : 3 0/0 portuguez 1.ª série	65,20	65	64,75	64,45	64,32	64,30	63,90	63,60	64,30	63,50	63,80	64	63,80	-
Acções Comp. Real .....	437	-	-	-	-	-	437	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres .....	-	45	44	45	44	44	44,25	-	44	44	43,50	-	-	-
» Madrid-Zaragoza .....	390	390	390	384	383	380	380	376	378	-	-	-	-	-
» Andaluzes .....	170	170	167,50	167	165	160	161	-	165	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	-	355	354	352	351,50	351,25	350	349	351,50	349	350	347	347	-
» » 2.º »	280	280	279	276	276	-	270	267	267	-	-	248	255	-
» » Beira Alta .....	306	306	305	306	305,50	301,50	301,50	302	302	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres .....	168,50	168	168	166,50	-	169,50	165	166	163	164	163,50	166	165,75	-
Londres : 3 0/0 portuguez .....	65,50	65,50	65,75	65,75	65,50	65,25	64,75	64	64,50	64,75	64,25	64,25	64,25	-
Amsterdam: Obr. Atrav. Africa	88,50	88,50	-	88,25	-	88,50	87	-	87	-	-	-	-	-

## 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	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1907	1906	1907	1906
COMPAGNAIA REAL	de 1 a 7 Out	1073	126.422.000	117.821	1073	128.109.000	119.393	4 448.902.000	4 407.093.000	41.809.000	-
	8 14 a *	*	126.601.000	117.987	*	128.169.000	119.393	4.575.503.000	4.535.202.000	40.301.000	-
Vendas Novas .....	1 7 Out	70	1.964.000	28.057	70	2.176.000	31.085	72.423.000	76.965.000	4.542.000	-
	8 14 »	*	1.852.000	26.457	*	2.176.000	31.085	74.275.000	79.141.000	4.866.000	-
Coimbra á Louzã .....	1 7 Out	29	545.000	18.793	-	-	-	19.820.000	-	-	-
	8 14 »	*	552.000	19.034	-	-	-	20.372.000	-	-	-
Sul e Sueste.....	1 10 Out	605	46.136.295	76.258	586	53.960.310	92.081	1.078.831.345	1.047.847.791	30.983.554	-
	11 20 »	*	41.944.775	69.330	*	57.155.510	97.535	1.120.776.120	1.105.163.301	15.612.719	-
Minho e Douro .....	1 10 »	405	49.266.000	121.644	352	45.042.237	127.960	1.272.750.000	1.206.733.876	56.016.124	-
	11 20 »	*	43.280.000	106.864	*	46.772.237	132.875	1.305.030.000	1.251.506.113	53.523.887	-
Beira Alta.....	10 16 Set	253	11.412.943	45.110	253	11.125.236	43.973	328.878.216	311.440.515	17.437.701	-
	17 23 »	*	11.521.985	41.588	*	9.862.045	38.980	339.400.201	321.302.560	18.097.641	-
Nacional — Vizeu, Mirandella e Bragança.	10 16 Set	185	4.080.270								

## COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação, por classes da pauta, em Janeiro

	(Valores em mil réis)	
	1907	1908
Importação para consumo	223.466	257.160
I—Animaes vivos	2.045.933	1.715.049
II—Materias primas para as artes e industrias	462.910	471.067
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	910.596	1.536.757
IV—Substancias alimenticias	507.270	291.233
V—Apparelhos, instrumentos machinas e utensilios empregados, na scien- cia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	423.321	427.370
VI—Manufacturas diversas	10.937	11.377
Tara	4.584.433	4.740.013
Totaes	460.657	330.631
Exportação nacional e nacionalizada	496.160	553.300
I—Animaes vivos	128.383	147.286
II—Materias primas para as artes e industrias	1.300.779	1.215.374
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	41.056	9.784
IV—Substancias alimenticias	457.760	442.106
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na scien- cia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	2.554.795	2.398.478
VI—Manufacturas diversas		
Totaes		

## Uma nova linha no Jungfrau

A concepção do caminho de ferro de Petite Scheidegg ao Jungfrau era já suficientemente arrojada para causar justificado pasmo; pois um novo projecto se anuncia que, sob o ponto de vista da audacia da concepção, deixa aquelle a perder de vista, chegando a parecer phantastico.

E no entanto é uma realidade, taes são os progressos que nos ultimos tempos a engenharia tem feito.

Trata-se de uma linha de Brigue ao Jungfrau.

O projecto comprehende duas partes: uma via reduzida electrica de Brigue á geleira de Aletsch, e d'ahi, pelo Jungfrau, até Jungfraujoch.

A primeira secção nada apresenta de extraordinario. É uma linha de cremalheira correndo na direcção do norte uns dezesete kilometros, desde Brigue, 667 metros de altitude, passando por Platten, Rischenen, Belalp, seguindo ao longo da geleira de Aletsch até Zedbaechen, a 2.344 metros d'altitude, o que representa uma diferença de nível de 1.572 metros, com uma inclinação média, alias muito respeitável, de nove por cento, mas que as maravilhas da electricidade fazem tornar cousa que não merece espantos.

A parte mais interessante do projecto é o comboio trenó de Zenbaechen ao Jungfraujoch, pelo lago Maerjelen e Concordiaplatz, fazendo um percurso de dezoito kilometros.

A ideia é muito simples, mas ao mesmo tempo, arrojada e original.

O engenho do sistema consiste em trenós com dez ló-  
gares cada um, escorregando sobre a neve e sobre o gelo, accionados por um cabo sem fim aos quaes são ligados, mas desengatando-se automaticamente.

Os trenós são muito leves, de madeira, munidos de uma cobertura movel de lona, e de freios que agem sobre o gelo.

O conjunto é movido por electricidade podendo caminhar com a velocidade de doze kilometros á hora.

Nos pontos onde o gelo não offerecer garantias de resistencia ou onde haja grandes aberturas, pontes rolan-  
tes facilitarão o transito.

E' uma especie de funicular sem carris circulando sobre uma via de gelo que não tem limites; francamente

poder transportar-se assim, em tres horas e meia, de Brigue ao Jungfraujoch, não é cousa que deixe de seduzir os amadores do imprevisto.

A concessão foi já pedida.

## Os inimigos das linhas ferreas

O nosso collega espanhol, o *Madrid Científico*, insere num dos seus ultimos numeros um artigo sob esta epigrafe, do qual, por curioso, pedimos vénia para transcrever alguns periodos.

Trata da lucta que os engenheiros tem que travar com a Natureza nos seus trabalhos de construcção, e a proposito cita como principaes inimigos das linhas ferreas no Japão os tremores de terra, no Canadá a neve, no Mexico as inundações, na Argentina a vegetação, na India os elefantes, no Brazil os gafanhotos, na Austrália a areia, e na África os animaes ferozes e os selvagens.

Em uma das secções do caminho de ferro do Cabo ao Cairo, os trabalhos estiveram paralizados durante algum tempo por causa dos leões, que puzerem em desbandada os trabalhadores, em geral, chinezes.

Mais de dois meses, um casal de leões velhos e ferozes tiveram em cheque os trabalhadores da linha.

Por edosos, tendo perdido as faculdades indispensaveis para a caça dos antilopes, dedicaram se á caça menos violenta dos chinezes. Um dia levaram a sua audacia a saltar sobre um vagonete cheio de trabalhadores que seguia vagarosamente. Desde então negaram-se terminantemente os chinezes a trabalhar, até que uns caçadores exterminaram as duas feras, que durante umas poucas de semanas se alimentaram com carne dos filhos do Sol.

Na India é frequente os elefantes atacarem os comboios, e muito embora o seu ataque seja directamente inofensivo, não o é, comtudo, nas suas consequencias, pois que, esmagados pelas locomotivas, produzem descarrilamentos e occasionam muitas mortes e prejuizos materiaes, como ainda ha pouco sucede em Bengala, na linha de Chota a Nagpur.

Apesar das suas insignificantes dimensões, não são menos perigosos os gafanhotos, que no Brazil tem occasionado grandes prejuizos ás linhas ferreas, cobrindo-as por completo em grandissimas extensões e impedindo o movimento dos comboios.

As companhias da Argentina, essas veem-se a braços com as frequentes nuvens de hervas, que o vento arranca das pampas, invadindo e cobrindo os comboios em marcha, chegando a bloqueá-los.

No Mexico, na linha de Rosario a Cordova, verdadeiros Niagaras interrempeem o trafego durante a época das inundações. O mesmo sucede na linha transandina e na de Buenos Aires ao Pacifico.

Na America do Sul, nas Indias Occidentaes e nos países que ficam na região dos tropicos, as chuvas torrenciaes, occasionando a alteração subita dos cursos dos rios e das torrentes, occasionam estragos de monta nas linhas ferreas.

Entre as forças da Natureza que perturbam o regular funcionamento das linhas ferreas figuram, pela sua importancia, os ventos cyclonicos, que assaltam os comboios nas altas cordilheiras.

Ainda ha pouco, na linha de Rosario a Santa Fé, Argentina, um comboio foi completamente derrubado, tal era a impetuosidade do vento.

Na Russia, nos Estados Unidos e no Canadá, a lucta com a neve tem chegado a crear uma scienzia especial. As grandes companhias possuem importantissimo material movel e numeroso pessoal, instruido exclusivamente para providenciar e reparar rapidamente os prejuizos causados pela neve.

Para franquear a passagem do Truckee, na California, foi uma vez preciso lançar contra a enorme massa de neve que o cobria oito locomotivas armadas de poderosas perfuradoras.

A Inglaterra mesmo, apesar da relativa benignidade do seu clima, temperado pela corrente do *Gulf stream*, não deixa de sofrer os efeitos das grandes nevadas, principalmente das linhas do Highland, na Escócia. Na secção de Sutherland a Caithgadas, pelo menos oito ou dez vezes por ano, tem que ser interrompido o serviço, devido às grandes neves que invadem a região, chegando às vezes a atingir metros de altura.

E na Inglaterra não só a neve como também os neveiros servem de embaraço ao tráfego ferroviário.

Pois, apesar de tantos e tão formidáveis adversários, as linhas ferreas vão estendendo-se de ano para ano, cruzando-se sobre toda a superfície da terra e levando os seus benefícios aos pontos mais afastados dos centros de civilização.

## Tracção eléctrica

### Porto

No dia 20 d'este mês devem as respectivas assembleias gerais das duas Companhias de viação do Porto resolver ácerca da projectada fusão, que a realizar se dará em resultado uma companhia com o capital de 3.400 contos.

### Espanha

Foi aberto ao serviço, simplesmente de passageiros, o tremvia de Ubeda a Baesa. A inauguração oficial far-se-ha quando estejam completas as obras e para começar o serviço de mercadorias.

A companhia dos caminhos de ferro do Sul d'Espanha está estudando a applicação da tracção eléctrica num troço de vinte e tres quilometros na sua linha de Linares a Almeria, na secção de Santa Fé a Gergal.

Foi pedida a concessão de um tremvia para transporte de passageiros e de mercadorias que, partindo da estação do norte em Pamplona, passe por esta cidade, Huarte, Urroz, e termine em Sanguesa.

### França

Vae ser applicada a tracção eléctrica na linha económica de Valenciennes a Anzin.

## Automobilismo

### Espanha

Vae ser estabelecido um serviço de omnibus automóveis entre Palma, Soller, Valldemosa e Deya, nas Baleares.

A Junta Geral da província de Barcelona vae crear uma cadeira de automobilismo na Escola Livre de Artes e Ofícios.

### França

Actualmente estão sendo empregados na agricultura os automóveis, substituindo, com grande vantagem, o gado nas lavouras.

A iniciativa d'esta applicação partiu do ministerio da agricultura que em 1904 e 1905 instituiu concursos especiais com o fim dos constructores de automóveis apresentarem modelos especiais applicáveis à agricultura.

### Inglaterra

Constituiu-se um syndicato para a construcção de uma estrada reservada para os automóveis, facilitando a saída de Londres para oeste e noroeste da cidade.

A estrada partirá de Shepherd's Bush.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Valle do Vouga.** — Os trabalhos d'esta linha vão começar por empreitadas de dez quilometros, dando-se-lhes o maior desenvolvimento possível.

Já está em Espinho muito material e machinismo para a construcção das pontes e viaductos da linha.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### ESPAÑA

Foi outorgada a concessão de uma linha ferrea de via dupla e tracção a vapor que, partindo do bairro da Conceição, em Madrid, passe por Vicalcavaro e Vallecas, terminando em Chamartin de la Rosa.

A companhia concessionaria da linha ferrea de Malaga a Torre del Mar, actualmente em construcção, está estudando o prolongamento d'aquella linha até Granada, por Viñuela e Zafarrala.

Começa hoje o novo horario da Companhia dos caminhos de ferro de Madrid a Saragoça e Alicante.

A innovação mais importante é a de um comboio expresso de Madrid a Barcelona e vice-versa que se compõe de carruagens de 1.ª e de 3.ª classes, além de carruagens restaurantes com dois compartimentos.

Em um dos compartimentos são servidos aos passageiros de 1.ª classe almoços e jantares a quatro e cinco pesetas, respectivamente. No centro são servidos aos passageiros de 3.ª classe almoços e jantares a 2.25 e 2.50 pesetas, respectivamente.

Estes comboios sairão de Madrid ás 8 1/2 da manhã, para chegar a Barcelona ás 11.36 da noite; sairão de Barcelona ás 8.17 da manhã, para chegar a Madrid ás 11.35 da noite.

O cruzamento dos comboios far-se-ha em Saragoça.

### FRANÇA

Foi autorizada a abertura ao serviço publico do troço da linha de Saint Méen a Soudeal e Carhaix, compreendida entre Saint Lubin, Vaublanc e Saint Méen, na extensão de 41.433 metros.

### INGLATERRA

A companhia dos caminhos de ferro do Great Western, fez uma experiência para mostrar a possibilidade de ligar Brest com as principaes cidades do Midland e de Yorkshire, fazendo a viagem em 12 horas.

Um comboio especial saiu de Paddington ás oito horas da noite que chegou a Plymouth quatro horas depois. Ali os passageiros tomaram lugar a bordo de um vapor que ás oito horas da manhã chegava a Brest.

### ITALIA

Ainda antes do fim do corrente anno, serão iniciados os trabalhos da linha de Niza a Cunes, dando-se principio ás escavações para o tunel que tem de passar sob o Monte de Carabarel, em Niza.

### BRAZIL

O governo mandou estudar o traçado de uma linha que, partindo de Florianópolis, no Estado de Santa Catharina, vae terminar na fronteira argentina.

### MADAGASCAR

Foi auctorizado o começo dos trabalhos do decimo setimo troço da linha de Tananarive á costa oriental de Madagascar, entre Sambaina e a estrada de Tananarive a Fianarantsoa, na extensão de 37.656 metros.

## Notas varias

**Uma linha ferrea real.** — A historia dos caminhos de ferro hollandezes oferece-nos um facto único que bastante honra o rei Guilherme I.º

Tratava-se de proteger tanto quanto possível os interesses da cidade de Amsterdam contra a concorrência que lhe fazia o porto de Antuerpia, ligando a cidade hollandeza ao Rheno por meio de uma linha ferrea.

O projecto foi apresentado em Camaras e rejeitado. Passou-se isto em 1838.

O soberano então mandou começar os trabalhos de construção da linha á sua custa.

Assim oferece esta linha a particularidade, unica no genero, de não pertencer nem a uma companhia nem ao Estado; é uma linha real.

**A marinha mercante japoneza.**—Os dados estatísticos que nos veem d'aquelle quasi mysterioso imperio revelam-nos imprevistamente o seu colossal desenvolvimento.

Assim a marinha mercante do Japão compunha-se em maio d'este anno de 1.540 navios a vapor, e 3.865 navios de vela, formando um total de 5.045 navios, deslocando um total de 1.443.298 toneladas.

**Um automovel telegraphico.**—Um archimillionario de Nova York inventou uma combinação engenhosa, que consiste em adaptar ao seu automovel uma estação transmissora e receptora do telegrapho sem fios.

Munido do apparelho, anda por toda a parte, num raio de trinta e cinco kilometros em torno da cidade, e mesmo em marcha recebe notícias da bolsa, e comunica ordens de compra e venda aos seus agentes e empregados.

Empregando accumuladores de maior capacidade poderá utilizar-se a telegraphia sem fios em excursões maiores.

**Um submarino pacifico.**—Nem só para a guerra são utilizados os submarinos. Foi agora criado um novo tipo destinado a investigar o fundo dos mares e salvar d'uma perda certa os navios afundados.

Como a maior parte do seu serviço é sobre o fundo do mar, é provido de tres rodas, uma adeante e duas atrás, sobre as quaes pôde caminhar. O barco tem a forma alongada, caracteristica de todos os submarinos, e é movido por um helice situado na parte posterior no prolongamento do eixo do barco. Um motor electrico alimentado por accumuladores dá-lhe movimento.

No costado tem umas ventosas para adherir aos barcos naufragados. Tem apparelhos para revolvar o fundo do mar em procura de objectos de valor.

Na parte inferior da proa tem uma saída para os mergulhadores, de forma a poderem deixar o barco sem que a agua o invada.

**Telegraphia subterrânea.**—Um padre americano inventou um sistema de telegraphia sem fios em que as ondas electricas se transmittem por baixo da terra.

As antenas são installadas, invertidas, dentro de profundos poços abertos nas estações.

O alfabeto de Morse empregado no sistema Marconi é substituído por uma especie de pentagramma.

Cada nota musical tem uma significação, e um apparelho especial, vai traduzindo-as em palavras, á medida que as vai recebendo.

Por este sistema a traducção dos telegrammas faz-se na oitava parte do tempo gasto para traduzir os telegrammas pelo alfabeto de Morse.

Actualmente está sendo installada uma linha por este sistema entre Wikiesbaze e Serarton, que distam entre si uns trinta e tres kilometros.

Trata-se da constituição de uma Companhia para explorar o exclusivo de uma linha por este sistema entre Londres e Nova-York. Para este fim serão abertas nas duas estações poços com quatro mil metros de profundidade, para a transmissão e recepção dos telegrammas.

Esta linha fica muito economica pois que a despesa total não excederá 450 contos, despesa insignificante se attendermos a que se trata de ligar os dois continentes.

## Os vinhos da «Brazileira»

Não entendemos que o receio de ser considerada reclamo a expressão de uma verdade deva impedir o jornalista de pôr em evidencia um producto recommendavel.

Os srs. Telles & C. proprietarios da casa «A Brazileira», no Chiado, produzem na sua quinta da Murça um

vinho verde de absoluta pureza, com um sabor delicioso, um aroma delicadissimo e por um preço rasoavel.

Enviaram-nos uma amostra; provámos, gostámos e resolvemos dar-lhe o nosso consumo.

E por causa do receio pueril de que fazemos reclamo havíamos de privar-nos de indicar ao leitor esta especialidade de um producto puramente portuguez e vendido por portuguezes?

Não estamos d'acordo.

## Aviços de serviço

### Caminhos de Ferro do Estado

#### Direcção do Minho e Douro

*Tarifa especial n.º 3 pequena velocidade, aprovada por despacho ministerial de 29 de agosto de 1907, em vigor desde 15 de outubro de 1907.*

#### Materiais para construção de caminhos de ferro

1.º Carris, travessas, madeiras de construção, accessórios de via, placas giratorias, signaes, material de pontes, tomas de agua, material circulante desmontado, ou outros quaisquer materiais destinados á construção de caminhos de ferro:

Preço por tonelada e kilometro..... 8 réis

Percorso mínimo, ou pagando como tal, 50 kilometros.

2.º Pedra, cal e cimento:

Preço por tonelada e kilometro..... 6 réis

Percorso mínimo, ou pagando como tal, 50 kilometros.

Condições: — 1.º Além dos preços acima fixados, serão cobradas as respectivas despesas accessórias, salvo as de carga e descarga, quando estas operações forem executadas por conta dos expedidores e consignatários.

2.º As expedições efectuar-se-hão por vagons completos, com o peso mínimo de 8.000 kilogrammas, ou pagando como tal.

3.º Aos volumes de peso indivisível entre 3 e 5.000 kilogrammas será applicada uma sobretaxa de 50 % além dos preços de transporte acima fixados.

4.º Ficam em vigor as condições das tarifas geraes, em tudo que não seja contrario ao que se dispõe na presente.

Esta tarifa annulla e substitue a tarifa especial n.º 3 de pequena velocidade, datada de 10 de dezembro de 1888.

#### Paragem de comboios

Desde o dia 28 de outubro em diante, os comboios tramways n.º 41, 42, 43 e 44, terão uma paragem no logar do Troviscoso, situado ao kilometro 87,148 da linha do Minho, entre o apeadeiro de Areosa e a estação de Montedor.

#### Direcção do Sul e Sueste

#### Paragem no Barreiro

Desde 25 do corrente mez, os comboios, abaixo indicados, terão uma paragem de meio minuto em frente da Rua Miguel Paes, situada entre a estação do Barreiro e o apeadeiro de Barreiro A, para deixar ou receber passageiros.

#### HORARIO

Estações	Manhã	Tarde
Lisboa, partida.....	8,0 e 9,15	4,20, 5,20 e 8,30
Barreiro, partida.....	8,37 e 9,35	5,0, 5,59 e 9,15
Barreiro A (ap.º), chegada.....	8,40 e 9,38	5,3, 6,2 e 9,18
Barreiro A (ap.º) partida.....	7,55 e 9,6	9,24
Barreiro, partida.....	8,0 e 9,15	9,42
Lisboa, chegada.....	8,35 e 9,30	10,20

#### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Interrupção da linha de Zaragoza a Barcelona

Previne-se o publico de que está interrompida a linha de Zaragoza a Barcelona, não se admittindo, por isso, passageiros nem expedições que por ali tenham de passar.

**Tarifa especial S. F. N.º 3 — Pequena velocidade § 2.º**

O participante espanhol correspondente à estação de Ciudad Rodrigo constante do quadro de preços do § 2.º da tarifa especial S. F. n.º 3 de pequena velocidade em vigor desde 1 de setembro de 1907, foi pelas companhias espanholas rectificado para pesetas: 4,93.

## Arrematações

**Caminhos de Ferro do Estado****Direcção do Minho e Douro****Fornecimento de ferro granito**

No dia 4 de novembro do corrente anno, 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 75.000 kilogrammas de ferro granito proprio para fundição.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 35\$000 réis e apresentar uma amostra do ferro a fornecer, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser efectuado sómente 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 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.

**Direcção do Sul e Sueste****Ramal de Pinhal Novo a Aldeia Gallega**

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

N.º 2 — De construção de terraplenagens completas (compreendendo serventias) e obras de arte, entre os perfis 227 e 268, na extensão de 1.082<sup>m</sup>.50.

N.º 3 — De construção de terraplenagens completas (compreendendo as da estação de Aldeia Gallega) entre os perfis 268 e 277 (fim do ramal) na extensão de 618<sup>m</sup>.98.

N.º 4 — De construção de uma casa de guarda ao perfil 240, e uma casa de guarda e partido ao perfil 178, do mesmo ramal.

Para ser admittido à licitação tem o concorrente de mostrar que efectuou na thesouraria de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Estado os depositos provisórios da quantia de 130\$000 réis para a empreitada n.º 2, de 147\$000 réis para a n.º 3, e de 27\$500 réis para a n.º 4.

O concorrente a quem a adjudicação fôr feita reforçará o seu deposito provisório até a percentagem necessaria 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 quatro da tarde.

**Cabos de cairo, de linho e de pita, estopa, filéli, fio, linho em rama, lona, mealhar e merlim**

No dia 7 de novembro proximo, pela 1 hora da tarde, perante a direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste e na sua sede, largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso para adjudicação do fornecimento de cabos de cairo, de linho e de pita, estopa, filéli, fio, linho em rama, lona, mealhar e merlim.

Para ser admittido à licitação tem o concorrente de mostrar que efectuou em qualquer das thesourarias dos Caminhos de ferro do Estado o deposito provisório da quantia de 27\$500 réis.

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

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

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

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

Em 13 de novembro do corrente e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermédio do agente de leilões, sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 108º da tarifa geral d'esta Companhia, proceder-se-há á venda em basta pública de todas as remessas com data anterior a 13 de setembro de 1907, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatários das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importância se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu débito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço de Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados todos os dias não sanctificados até 12 do referido mês de novembro, inclusivè, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

N.º 80 631. De Lisboa P a Torres, Novas 1 barrica com louça, pesando 34 kilos, consignada a Manuel Nunes Anselmo.

N.º 9.549. De Queluz a Lisboa R, 2 caixas com roupa, 1 bahu e 1 machina, pesando 173 kilos, consignados a Madame Crawford.

N.º 25.099. De Rio Tinto a Lisboa P, 1 caixa com licor e 1 barril com vinho, pesando 65 kilos, consignado a José dos Reis.

N.º 64.658. De Lisboa P a Ovar, 1 fardo de tecidos de lã, pesando 40 kilos, consignado a Joanna Dias de Lima.

N.º 38.837. De Lisboa C a Ponte de Sôr, 2 caixas com petróleo e 1 lata com café, pesando 96 kilos, consignadas a F. A. da Costa Figueiredo.

N.º 50.999. De Porto Campanhã a Lisboa P, 10 caixas com apparelos automaticos, pesando 440 kilos, consignadas á Empresa Portugueza de Automaticos.

N.º 52.512. De Porto Campanhã a Lisboa P, 5 caixas com apparelos automaticos, pesando 163 kilos, consignadas á Empresa Portugueza de Automaticos.

N.º 55.664. De Porto Campanhã a Lisboa P, 15 atados de sacos vasios, pesando 230 kilos, consignados a João Gonçalves.

N.º 83.608. De Lisboa P, a Crato, 1 fardo com linho em rama pesando 80 kilos, consignado a Ernesto Carvalho.

N.º 25.609. De Madrid a Espinho, 5 caixas de cerveja, pesando 35 kilos, consignadas a A. Carvalho.

**Venda da barraca que serviu á venda de bilhetes e que está ao centro do vestíbulo inferior da estação de Lisboa-Rocio.**

Esta Companhia recebe propostas até a 1 hora da tarde de 15 de novembro proximo, para a compra da barraca que serviu para venda de bilhetes e que está collocada ao centro do vestíbulo inferior da estação de Lisboa-Rocio.

As propostas serão em carta fechada endereçadas á Direcção geral da companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobreescrito:

«Proposta para a compra da barraca que está no centro do vestíbulo inferior da estação de Lisboa-Rocio e que serviu para venda de bilhetes» e devem ser redigidas segundo a formula seguinte: Eu abaixo assinado, residente em ..... , proponho comprar á Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes a barraca que está no centro do vestíbulo inferior da estação de Lisboa-Rocio onde era feita a venda de bilhetes, pela quantia de (indicar por extenso e em algarismos) réis, obrigando-me a fazer a remoção d'ella á minha custa no prazo de ... dias a contar da data em que me for participada a adjudicação.

(Data e assinatura por extenso e em letra bem intelligivel).

NB. — Esta Companhia reserva-se o direito de anular o concurso no caso de lhe não convir aceitar nenhuma das propostas.

**Fornecimento d'óleo mineral para injeção de travessas**

No dia 25 de novembro, pela 1 hora e meia da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 4.440 toneladas d'óleo mineral para injeção de travessas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris nos escritórios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.



## MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL

PREÇO 1\$200 RÉIS

PARA OS ASSIGNANTES DA GAZETA 18000 RÉIS

Rua Nova da Trindade, 48, 1.º—LISBOA

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

## COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
9-45 m.	9-20 m.	9-10 m.
9-33 m.	9-49 m.	10-10 m.
4-01.	4-11.	4-20.
5-40.	5-54.	6-20.
11-25 n.	11-33 n.	12-0 n.
Mais os do Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a. o. l.		12-15 n.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
5-39 m.	6-5 m.	5-20 m.
7-0 m.	7-28 m.	7-23 m.
7-10 m.	8-15 m.	8-19 m.
10-10 m.	10-38 m.	8-59 m.
11-30 m.	11-38 m.	9-25 m.
1-0 t.	1-28 t.	12-10 t.
2-30 t.	2-58 t.	4-40 t.
4-52 t.	5-20 t.	3-10 t.
5-24 t.	5-56 t.	5-21 t.
7-0 t.	7-28 t.	8-6 t.
8-30 n.	8-33 n.	9-10 n.
10-0 n.	10-28 n.	10-40 n.
12-3 n.	1-5 n.	11-6 n.
Mais os de Cascaes, excepto os a.		
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
6-15 m.	7-15 m.	6-0 m.
8-10 m.	9-3 m.	8-5 m.
9-10 m.	9-46 m.	8-56 m.
9-45 m.	10-30 m.	9-15 m.
10-10 m.	11-16 m.	10-32 m.
10-45 m.	11-52 m.	10-39 m.
12-15 t.	1-22 t.	11-26 t.
1-40 t.	2-10 t.	12-15 t.
4-45 t.	2-52 t.	1-10 t.
5-30 t.	3-46 t.	2-16 t.
3-15 t.	4-15 t.	3-2 t.
4-40 t.	5-16 t.	3-16 t.
4-47 t.	5-37 t.	4-23 t.
5-20 t.	6-10 t.	5-15 t.
6-10 t.	6-46 t.	6-15 t.
6-15 t.	7-22 t.	6-36 t.
7-40 t.	8-16 n.	7-5 t.
7-45 n.	8-52 n.	9-0 t.
9-15 n.	10-22 n.	9-20 n.
10-10 n.	11-16 n.	10-22 n.
10-45 n.	11-52 n.	10-39 n.
12-25 n.	1-15 n.	11-26 n.
—	—	1-14-10 r.
Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio
2-10 m.	9-44 m.	11-3 m.
11-10 m.	11-41 m.	1-46 t.
4-10 t.	4-41 t.	3-47 t.
2-40 t.	2-40 t.	4-30 t.
4-48 t.	5-12 t.	6-7 t.
Mais os de Cintra, excepto os a.		6-38 t.

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio
6-33 m.	7-39 m.	5-2 m.
8-0 m.	9-5 m.	6-44 m.
10-10 m.	11-13 m.	7-59 m.
10-42 m.	11-52 m.	8-44 m.
12-10 t.	1-14 t.	9-36 m.
3-15 t.	4-24 t.	11-44 m.
5-12 t.	1-31 t.	12-42 t.
1-26 t.	7-23 t.	3-43 t.
7-55 t.	8-58 n.	4-41 t.
9-10 n.	10-13 n.	1-25 t.
10-19 n.	11-23 n.	8-0 n.
11-10 n.	12-13 n.	9-33 n.
12-23 n.	1-26 n.	10-31 n.
Lisboa-Rocio	Sacavem	Lisboa-Rocio
1-0 m.	7-44 m.	9-21 n.
8-10 m.	8-54 m.	10-39 m.
9-33 m.	10-38 m.	11-22 m.
10-51 m.	11-34 m.	11-51 m.
1-20 t.	2-4 t.	2-20 t.
4-25 t.	4-8 t.	3-25 t.
4-41 t.	5-24 t.	5-34 t.
5-11 t.	6-25 t.	7-4 t.
6-11 t.	7-24 t.	7-57 t.
8-27 n.	9-11 n.	8-41 n.
9-51 n.	10-35 n.	9-34 n.
Lisboa-Rocio	Povoa	Lisboa-Rocio
11-51 n.	12-49 t.	7-36 m.
11-0 n.	11-58 t.	1-7 t.

## Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-28 t.	5-37 t.	5-22 m.	6-35 m.
4-35 t.	5-37 t.	5-29 m.	6-50 m.
5-0 t.	7-26 t.	8-0 n.	9-28 n.

## Lisboa-Rocio Setil Lisboa-Rocio

Setil	Vendas Novas	Setil
6-33 m.	8-26 m.	7-14 m.
—	—	7-14 m.
8-39 m.	10-31 m.	12-0 t.
3-50 t.	7-5 t.	8-10 n.

## Santarem-Setil Entrancam. Lisboa-R.

6-23 m.	6-34 m.	10-0 m.	12-56 t.
Lisboa-Rocio	Porto	Lisboa-Rocio	

## Lisboa-Rocio Porto Lisboa-Rocio

8-35 m.	7-6 t.	6-35 m.	5-7 t.
a 9-45 m.	3-19 t.	a 8-49 m.	2-10 t.
4-5 t.	12-6 n.	2-45 t.	11-58 n.
a 5-30 t.	11-16 n.	a 5-0 t.	10-30 n.
9-30 n.	7-47 t.	8-44 n.	6-25 m.

## Figueira Porto Figueira

7-25 m.	4-51 t.	9-47 m.	3-44 t.
Aveiro	Porto	Aveiro	

## Aveiro Porto Aveiro

3-54 m.	6-32 m.	9-47 m.	14-15 t.
11-1 m.	1-51 t.	a 5-50 t.	8-17 n.

## Ovar Porto Ovar

7-20 m.	9-1 m.	5-20 m.	6-53 m.
10-10 m.	11-51 m.	6-52 m.	8-38 m.
5-35 t.	7-17 t.	3-40 t.	5-16 t.

## Espinho Porto Espinho

7-0 m.	7-52 m.	7-33 m.	8-18 m.
a 8-53 m.	9-33 m.	8-10 m.	9-7 m.
9-35 m.	10-37 m.	12-16 t.	1-12 t.
4-5 t.	9-45 t.	9-4-0 t.	1-47 t.
9-5 n.	10-7 n.	7-47 t.	8-40 n.

## Coimbra Louzã Coimbra

5-0 m.	6-29 m.	7-13 m.	8-43 m.
11-25 m.	12-44 t.	1-55 t.	3-81 t.

## Coimbra Figueira Coimbra

6-47 m.	8-29 m.	6-0 m.	7-43 m.
3-50 t.	5-25 t.	5-25 t.	5-30 m.
—	—	11-20 m.	12-35 t.

## Lisboa-Rocio Badajez Lisboa-Rocio

<table border="



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 4 de Novembro sairá o paquete **Avon** 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 á portugueza, 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



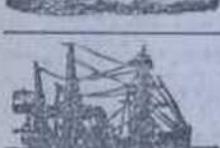
**Africa Occidental** e Cabo Verde, vapor portug. **Loanda**. Sairá a 7 de novembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 83, 1.º



**Africa Oriental** (via Suez), vapor allemão **Burgermeister**. Sairá a 11 de novembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**Antuerpia** e Bremen, vap. allemão **Halle**. Espera-se a 5 de novembro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º



**Bahia, Cap Frio**. Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Cap Frio**. Sairá a 6 de novembro. Agentes E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**Barcelona, Saint Jacques**. Cette e Marselha, vapor francez **Saint Jacques**. Sairá a 15 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.º, R. dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Bordeos**, vapor francez **Atlantique**. Sairá de 12 a 13 de novembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.º



**Cherburgo**, Southampton e Londres, vapor inglez **Amazon**. Espera-se a 6 de novembro. Agentes, James Rawes & C.º, Rua de El-Rei, 31, 1.º



**Dakar**, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Magellan**. Sairá a 11 de novembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.º



**Dakar**, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Esmeralda**. Sairá a 18 de novembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.º



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



**Guiné**, vapor portuguez **Guiné**. Sairá a 4 de novembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 83, 1.º



**Hamburgo**, vapor allemão **Rhaetia**. Sairá a 4 de novembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**Hamburgo**, vapor allemão **Bahia**. Sairá a 9 de novembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



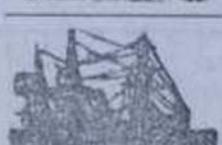
**Havre** e Hamburgo, vapor allemão **Antonina**. Sairá a 6 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Iquitos**, vapor inglez **Napo**. Sairá a 12 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



**Liverpool** e Nova York, vapor espanhol **C. Lopez y Lopez**. Sairá a 8 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Madeira**, Pará e Manaus, vapor inglez **Jerome**. Sairá a 7 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



**Madeira**, Pará e Manaus, vap. allemão **Rio Negro**. Sairá a 11 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Montevideo** e Buenos Aires, vapor allemão **Cap Vilano**. Sairá a 5 de novembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**Oran** e Marselha, vap. francez **Saint Barnabé**. Sairá a 7 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Pernambuco** e Maceió, vap. ingl. **Capelaia**. Espera-se a 1 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



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



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Bonn**. Sairá a 7 de novembro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º



**Pernambuco**, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Belgrano**. Sairá a 16 de novembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



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



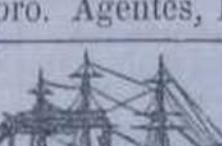
**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Danube**. Sairá a 12 de novembro. Agentes, James Rawes & C.º, Rua de El-Rei, 31, 1.º



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orissa**. Sairá a 13 de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



**Vigo**, La Pallice e Liverpool, vap. inglez **Ortega**. Espera-se de 2 a 3 de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



**Vigo**, Havre e Liverpool, vapor inglez **Lanfranc**. Sairá a 7 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º