

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario e Director

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACITOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

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

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

TELEPHONE N.º 27
Endereço telegraphico: Camiferro

SUMMARIO

PEDRAS SALGADAS AO VIDAGO, por J. Fernando de Souza.....
VENDEDORES NAS ESTAÇÕES, por O. S.....
PARTE OFFICIAL — Portarias de 8 de agosto e 10, 17, 21 e 22 de outubro e decreto de 21 de outubro do Ministerio das Obras Publicas e portaria de 18 de outubro do Ministerio da Marinha.....
A PROPOSITO DO CINCOENTENARIO—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 SUÍSSA.....
O NOSSO DIRECTOR.....

Página 18

331

322

324

325

325

326

327

327

327

327

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DO PORTO A POVOA E FAMILIÇÃO..... 327
PARTE FINANCEIRA — Boletim Commercial e Financeiro — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes..... 327 a 329
COMMERIO PORTUGUEZ..... 330
UMA NOVA LINHA NO JUNGFRU..... 330
OS INIMIGOS DAS LINHAS FERREAS..... 330
TRACÇÃO ELECTRICA..... 331
AUTOMOBILISMO..... 331
LINHAS PORTUGUEZAS — Valle do Vouga..... 331
LINHAS ESTRANGEIRAS—Espanha—França—Inglaterra—Italia—Brazil—Madagascar..... 331
NOTAS VARIAS..... 331
AVISOS DE SERVIÇO..... 332
ARREMATACOES..... 333
AGENDA DO VIAJANTE..... 334
HORARIO DOS COMBOIOS..... 335
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA..... 336



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

Pedras Salgadas ao Vidago

Ha cerca de dois annos deu logar 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, successivamente 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‰ nas inclinações, seja qual fór a portella adoptada.

Em 1888 fôra feito um anteprojecto pelo habil engenheiro Antonio Sarmiento, 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 á convicção de que, escolhendo a portella de Soutelinho e descendo pela vertente direita do valle de Valoura, se conseguia attingir 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 trafego, por insignificantes que pareçam, aproximando o mais possivel 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 desaffrontar 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

com marcas distinctas, com collares e gargantilhas aparatosas.

Quem não sabe que o estojo, o escriptorio, accrescenta o brilho das joias e realça as suas formas?

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 sommas 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 facilmente. 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 attraír o comprador pela sua forma, pela sua belleza propria ou pela do involucro em que o inclue.

Os exemplos são numerosos mas bastará que nos detenhemos, 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 forma, o desdém que temos pelo aspecto externo dos productos, pois tão facilmente nos abstraimos de attraír o comprador por esses mil nadas que são afinal pequenas particulas 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 symptoma, 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 edificios onde os comboios possam parar para recolher ou deixar passageiros, bagagens e mercadorias, mas monumentos modernos onde se reúne ao útil o agradável e commodo; construcções em que se procura conciliar as necessidades do serviço especial a que se destinam com as eternas regras da arte.

Não deve ser indifferente 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 edificio tão frequentado pelo publico.

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

Ao viajante experimentado, sabendo ver e tendo visto mundo, basta-lhe ha para fazer ideia d'um paiz, examinar as suas estações ferroviarias no seu conjuncto e nos seus pormenores; no seu material e nos seus agentes ou empregados; no serviço de bagagens e no dos fachinas ou moços que levam as malas 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 util 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 extranho 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 esbeçadas, por copos baços e grosseiros, velhas descalças e andrajosas, é improprio do nosso tempo.

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

Não haverá quem ensine aos camponezes que margina 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 gracios, forrados de parra, em que repousam dois cachos frescos, que provocam o appetite do passageiro, mais pela forma e pela cor do que pelo aroma e sabór?

Não haverá quem ensine ás nossas raparigas de aldeia como se armam e se apresentam os pequenos ramilhetes de flôres de jardim ou de flôres 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 emquanto 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 forma 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 forma de pinha, os pecegos d'Amarante e de Alcobaca, as laranjas do Cidral e Setubal, 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 immortalizaram Tentugal, Santa Clara de Coimbra, Beja, Evora, etc., etc.?

Sabendo-se que Milão exporta para todo o mundo os seus doces seccos 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 consciencioso 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 attrae a

concorrência. A Suíça 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 policia estetica, 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 installações de vendas de refrescos, jornaes, fructa, etc.; interviria nas tarifas dos preços; vigiaria sobre as qualidades dos objectos vendidos; prohibiria as cousas sujas, as cousas 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.

PARTE 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 aprego o modo como em curto prazo foi levada a effeito a construcção do troço da linha do Corgo compreendido entre Villa Real e Pedras Salgadas de modo que poudesse ser utilizado pelo publico na presente estação: ha por bem mandar louvar o o engenheiro director dos caminhos de ferro do Minho e Douro e os engenheiros e mais pessoal tecnico e auxiliar do serviço de construcção, a cujo zelo se deve a pronta conclusão do referido troço.

Pago, 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.

Pago, 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 naquella 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 officio n.º 154 de 27 de setembro findo, approvar 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.

Pago, 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 Apollonia, ha por bem, tendo ouvido o Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, approvar 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 para seu conhecimento e devidos effeitos.

Pago, 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, approvar 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.

Pago, 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 mez, approvar 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 approvar a planta cadastral dos terrenos necessarios para a construcção da respectiva estação em Espinho, cujo projecto foi approvado por portaria de 20 de setembro ultimo.

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

9.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Publica

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 8.º do § 1.º do artigo 16.º do decreto com força de lei, de receita e despesa, datado de 29 de junho do corrente anno;

Guardadas todas as prescrições consignadas nas alíneas a) e b) do § 2.º dos mencionados artigo e decreto, e no artigo 1.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 Publica, 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\$372 réis; do artigo 91.º, 30\$300 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 economico de 1907-1908, a fim de ser applicado na construcção do lango de estrada, approvado por portaria de 23 de julho ultimo, destinado a ligar a guarda do norte do Pinhal do Urso com o apeadeiro do Carrigo, na linha ferrea do oeste, e cujo encargo se acha a responsabilidade da Administração dos Serviços Florestaes e Aquícolas.

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. Pago, 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 provincia de Angola para seu conhecimento e devidos effeitos.

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

A proposito do Cincoentenário

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

XXIII

(Continuação)

Edouard Goudchaux

Assumindo o Visconde Daver o cargo de Presidente do Comité, em Paris, da administração da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, e sob a presidência 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 competência em assuntos de exploração ferroviária 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 francezes e espanhoes, que se haviam recusado a aceitar a difficil missão de dirigir a exploração da rede da Companhia Real, pelas difficuldades de competência 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 experiencia, não havia obstaculo que não pudesse ser vencido.

Começando por organizar os serviços administrativos até então executados por forma quasi empirica deixou a parte technica 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 Daver entrou ao serviço da Companhia.

O serviço de material e tracção que era interinamente superintendido pelo engenheiro espanhol Ribera, foi nelle 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 epoca da empreitada Waring Brothers & Shaw.

O doutor João José de Simas, foi confirmado chefe do serviço de saude, tendo como sub-chefe o antigo medico desde o começo dos trabalhos pelos empreiteiros Waring Brothers & Shaw, incumbido da clinica ferroviaria, o dr. Zofimo Pedrozo 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 nelle 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 funcionario belga Philippe Van de Velde que na linha de Cadiz a Sevilha havia dado provas de sua competencia neste meticuloso serviço ferroviario, aliando á sua experiencia a mais austera honestidade de caracter.

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 trafego que a rotina e as vias competidoras lhes disputavam, procedeu á organização do serviço do trafego.

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

Sendo o novo chefe do trafego affectado de pertinaz doença que lhe ameaçava a existencia, o director Goudchaux querendo aproveitar o conhecimento do antigo funcionario que desde a origem do estabelecimento ferroviario acompanhava todas as suas phases e portanto conhecia as condições de productos locais, 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 funcionario para desistir do seu antigo cargo pelo qual professava a maior dedicação, levando-o a aceitar o logar de adjunto ao chefe do trafego auxiliando-o na regular organização e funcionamento d'este serviço.

Com a promessa de effectividade 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 affeioara 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 escriptuario principal Antonio de Souza e Vasconcellos para o cargo de chefe da repartição.

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

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

E assim se constituiu o serviço do trafego 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 saude do chefe effectivo 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 superintendencia exclusiva dos serviços administrativos.

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

Um habil antigo professor de mathematica de origem franceza mas naturalizado suiso, Mr. Marguet, exercia o cargo de secretario da direcção e com o maximo escriptura 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 quaes 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 obstaculos que se oppunham á aquisição do trafego.

Os fardamentos dos cocheiros

Attendendo a uma necessidade que de ha muito se sentia a comissão administrativa que actualmente está gerindo o municipio de Lisboa impoz aos cocheiros de praça a rigorosa observancia 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 proprietarios de trens, negando-se á sua observancia 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 longo periodo sem que a execução da postura fosse observada, facilitando-lhes assim o poderem ir pouco a pouco modificando o seu traje 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 Alguier.

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 fôrma nenhuma poderia ser enorme, pois que os cocheiros tem por força que comprar fato e que portanto lhes seria indifferente gastá-lo em trajes 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 sério.

A commissão 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 queiram 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 traje 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 goza por toda a parte.

Do formalismo francez, onde o *defendu*, a *règle* tantas vezes nos excitam os nervos; passando pelo militarismo allemão, 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 excepção, por distracção ou por desconhecimento da lei ou do idioma, como succede com os estrangeiros.

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

Esta liberdade produz, já se vê, o bem estar do visitante e redunda 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 prohibição ou não percebendo o letreiro que a indica (*Røging forbyden*) acende um cigarro, não será por isso repreendido; será, em geral, olhado, consentido ou, acaso, advertido delicadamente.

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

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

Já falámos d'este grandioso edificio e voltamos hoje a referir-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.

Completemos 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, partamos para o norte, percorrendo o complemento que nos falta da ilha Sellandia, 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 dinamarquezes, porque até ali não só nos trouxe uma carruagem allemã que faz o serviço directo desde Hamburgo, como a linha, como dissemos, pouco interesse tem que mereça menção.

As estações de partida são differentes, 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 Østergade 7*) a fim de saber bem a estação a que se deve ir.

Outra difficuldade 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 Fredriksborg, Frederikshal, Frederikshavn, e Fredriks-hald; Fredrikstad e Fredrikssten. Uma verdadeira *friedriksmassada*!

Da mesma fôrma 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 littoral. E' esta que se deve preferir para a viagem, porque, seguindo sempre a pouca distancia do Ore Sund, offerece bellos pontos de vista; e porque, da linha do interior a melhor parte é além de Hille-rød, 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; optima construeção da linha em que o andamento não produz solavancos.

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

Os preços são baratíssimos. Por exemplo, para um percurso de 150 kilometros em 2.^a classe paga-se 5 corôas e 60 ôres, ou seja 1\$400 réis, o que dá apenas 9 réis por kilometro, inferior ao preço da 3.^a classe em Portugal, Espanha, França, etc.; em 187 kilometros 6 corôas em 2.^a e 3,50 em 3.^a, o que representa 1\$500 e 875 réis, respectivamente, ou 8 réis e 4,68 por kilometro.

O percurso do comboio é sempre interessante, sempre animado. Vê-se que estamos na parte mais frequentada da Dinamarca, onde se succedem as casas de campo da boa sociedade dinamarqueza, as praias cheias de banhistas, de grandes hotéis, de alguns dos quaes 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 logar nas mesas; nos parques a multidão é enorme, ouvindo attentamente, religiosamente, os principaes trechos dos grandes maestros.

Em 50 minutos temos percorrido os 45 kilometros 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 francez, num muito bom espanhol, e até compreenderá, se lhe fallarmos, a nossa lingua.

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

Logo nesse dia se póde, 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, familias da mais elegante sociedade, e terminado o concerto ei-las todas no restaurante ouvindo novo concerto e ceitando lautamente em mesas ornadas de flôres e de bandeiras nacionaes.

E' este um costume especial d'aquelles tres paizes que dá a nota sympatica 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 coisa que tambem se vê em todas as janellas são umas pequenas borboletas de ferro cujas azas são guarneçadas por espelhos. E' para que do interior da casa se possa vêr 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 vêr sem ser visto. Não é assim. Aquelle aparelho é uma necessidade nos dias em que o frio não deixa chegar nem mesmo proximo da janella, para se vêr alguma coisa do que vae cá por fóra.

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

Foi o que nos succedeu, 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 jornalística

Em um dos nossos collegas da imprensa diaria vimos uma noticia ácerca 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 inaugurara um serviço de comboios sumptuosos com todas as commodidades possiveis e imaginaveis, custando os bilhetes apenas um conto de réis além do preço da tarifa.

Deu-nos o caso no gôto, 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 effeito, de Londres a Liverpool um conto de réis, e além d'isso para commodidade de americanos *millionarios*, é caso!

Os hotéis 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 estatística, na Suissa 1.693 hotéis, tendo 1.112 de dez a cincoenta camas, 534 de cincoenta a cem, 215 de cem a duzentas, 43 de duzentas a trezentas, e 20 de tresentas a quinhentas.

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

Quasi cento e quarenta mil contos!

Este capital auferê 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\$696 réis.

São estes os resultados do excursionismo que a Suissa tão habilmente tem sabido réclamar 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 Pova 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 FINANCEIRA

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 Nova-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 sensacionais occorridos 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., correu logo a seguir a noticia de que o Mercantile National Bank, do qual era presidente o chefe d'aquella firma, se encontrava a braços com as maiores difficuldades. Entretanto succumbiam egualmente a firma Gross & Kleeburg, 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 succursas, 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 mezes de agitação e de baixa continua.

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

Para se fazer ideia das causas da catastrophe damos a seguir as cotações de quatro dos principaes valores americanos, registadas no corrente mez em confronto com as que obtiveram em igual mez do anno 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 intrinseco attestado pelos seus balanços e dividendos distribuidos.

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

Um mercado que soffre cheques d'esta ordem está á mercê de qualquer incidente, acontecendo que ao estado morbido e de desfalecimento succede 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 applicados a empréstimos para poder occorrer a todos os pedidos de reembolso por parte dos seus depositantes.

Os trusts são poderosos mas também perigosos instrumentos de credito. São bancos de depósitos, mas não estão sujeitos aos preceitos rigorosos dos bancos europeus, pelo que respeita á 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 importancias dos depósitos que lhes são confiados.

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

Depois de terem passado vinte e quatro horas a examinar a situação dos trusts embarçados e ainda de outros cujos nomes não chegaram a ser citados, o secretario do thesouro mandou publicar a noticia tranquilizadora de que punha á disposição dos bancos 25 milhões de dollars. De igual forma procederam Pierpont-Morgan, Fullimann 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 soffrerão por largo tempo os effeitos da modificação profunda que se produziu no mercado monetario de Nova-York. Foi uma verdadeira mudança de taxa de capitalização que se affirmou; o que valia 4% ha dezoito mezes vale 6% ou mais, não hoje mas amanhã. Os novos empréstimos ou a prorrogação dos empréstimos vencidos só serão feitos á nova taxa de dinheiro.

O credito, pago mais caro, será menos procurado; as despesas serão reduzidas ao minimo necessario; procurar-se-ha espaçá-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 á prudencia dos que recorrem ao empréstimo e ao concurso de boas vontades no sentido de acalmção.

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

Sem duvida, 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 crêr 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 periodo da carestia de dinheiro.

*

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

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

Referimo-nos-hemos por isso sómente á parte que trata da divida publica dos differentes países da Europa pois que aos nossos leitores por certo interessará saber qual é a posição que Portugal occupa na respectiva lista.

No mappa que abaixo publicamos vê-se que figuramos em nono lugar, deixando abaixo de nós, isto é, com menor divida, a Belgica, a Hollanda, a Roumania, etc, mas só a capitação poderá marcar definitivamente o lugar que nos compete entre as outras nações da Europa, no que respeita á divida publica.

Importancias em contos de réis:

França.....	5 835 400	Turquia.....	474.000
Russia.....	4 591.800	Roumania.....	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	Finlandia.....	28 000
Belgica.....	666 000	Suissa.....	20 400
Hollanda.....	478.000	Luxemburgo. .	2.400

*

A situação melindrosa que o nosso mercado bolsista vem atravessando ha tempos a esta parte, e a que já fizemos referencia no nosso anterior Boletim, não só não melhorou como se aggravou consideravelmente durante a quinzena que hoje finda.

Na praça tem c'culado nos ultimos dias os mais alarmantes boatos chegando a citar-se os nomes de varias firmas ou como victimas directas da especulação ou como intermediarias responsaveis pelas operações a liquidar.

Embora taes boatos peçassem bastante pelo exagero, parece averiguado que se previam difficuldades na liquidação de operações a praso sobre alguns valores que tem soffrido importante baixa de cotações.

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

De facto, o auxilio prestado por alguns dos principaes estabelecimentos de credito e a concessão de moratorias, muito devem ter contribuido para regularizar por agora uma situação que se apresentava sob os mais sombrios aspectos.

Não faltou também quem propalasse que varias casas bancarias iam suspender pagamentos.

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

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

A situação cambial também se aggravou 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

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 1/2 % 1888	-	22.300	22.300	22.300	-	-	-	-	22.300	-	-	-	22.300	-
» 4 1/2 % 1890 assent	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 % 1890 coupon	-	-	-	-	-	-	53.200	-	-	53.000	-	53.000	52.900	-
» 4 1/2 % assent	-	-	-	62.000	62.000	-	-	62.300	62.000	-	-	-	-	-
» 4 1/2 % 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 % 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	-	-	-	-
Ações 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 %	-	-	91.700	-	-	91.700	-	-	92.000	-	92.000	-	91.700	91.600
» 5 %	88.300	88.650	88.500	88.450	88.450	88.450	88.300	88.300	88.300	-	-	88.450	88.300	-
» C.ª Beira Alta 1.º grau ..	-	-	-	-	57.200	-	-	57.000	-	-	-	-	-	-
» Real 3 % 1.º grau ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 3 % 2.º grau ..	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	-	-	-	-	-	76.000	-
» Atravez d'Africa ..	85.400	-	85.800	85.600	85.700	-	85.500	85.500	85.500	85.500	85.300	85.300	85.400	85.500
Paris: 3 % 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	-
Ações 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 grau ..	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 % 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 espanhoes

Linhas	Período de exploração	1907			1906			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1907	1906	1907	1906
			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	Réde Geral	1073	126.422.000	117.821	1073	128.109.000	119.393	4.448.902.000	4.407.093.000	41.809.000	-
	814 " " "	"	126.601.000	117.987	"	128.169.000	119.393	4.575.503.000	4.535.202.000	40.301.000	-
	17 Out	70	1.964.000	28.057	70	2.176.000	31.085	72.423.000	76.965.000	4.542.000	-
	814 " " "	"	1.852.000	26.457	"	2.176.000	31.085	74.275.000	79.141.000	4.866.000	-
Vendas Novas	17 Out	29	545.000	18.793	-	-	-	19.820.000	-	-	-
	814 " " "	"	552.000	19.034	-	-	-	20.372.000	-	-	-
Coimbra á Louzã ..	17 Out	605	46.136.295	76.258	586	53.960.310	92.081	1.078.831.345	1.047.847.791	30.983.554	-
	1120 " " "	"	41.944.775	69.330	"	57.155.510	97.535	1.120.776.120	1.105.163.301	15.612.719	-
Minho e Douro	110 " " "	405	49.266.000	121.644	352	45.042.237	127.960	1.272.750.000	1.206.733.876	56.016.124	-
	1120 " " "	"	43.280.000	106.864	"	46.772.237	132.875	1.305.030.000	1.251.506.113	53.523.887	-
Beira Alta	1016 Set	253	11.412.943	45.110	253	11.125.236	43.973	328.878.216	311.440.515	17.437.701	-
	1723 " " "	"	11.521.985	41.588	"	9.862.045	38.980	339.400.201	321.302.560	18.097.641	-
Nacional — Vizeu, Mirandella e Bragança.	1016 Set	185	4.080.270	22.055	105	3.061.474	20.156	118.431.500	75.750.834	42.680.666	-
	1723 " " "	"	4.932.158	26.660	"	3.059.298	29.136	123.363.657	78.810.132	44.553.525	-
Guimarães	-	34	-	-	34	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto á P. e Famalicão	-	64	-	-	64	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norte de Espanha	2130 Set	3681 Ps.	4.562.159 Ps.	1.239	3681 Ps.	4.400.672 Ps.	1.195	92.621.247 Ps.	88.800.796 Ps.	3.820.451	-
	110 Out	"	4.156.057	1.129	"	4.165.971	1.131	96.777.804	92.966.767	3.810.537	-
Madrid — Zaragoza — Alicante	110 Out	3650	3.309.078	906	3650	3.387.320	928	84.004.259	81.948.617	2.055.641	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Andaluzes	1723 Set	1083	433.400	400	1083	465.942	430	14.118.127	14.618.688	-	500.561
	2430 " " "	"	314.720	290	"	409.419	377	14.432.847	15.028.107	-	595.260
Madrid Caceres-Portugal e Oeste de Espanha	17 Out	777	322.959	298	777	337.600	311	14.755.806	14.365.707	-	609.901
	1120 " " "	"	243.566	313	777	267.382	344	6.621.949	6.641.546	-	19.597
Zafra a Huelva	17 Out	180	217.918	280	"	240.235	309	6.839.866	6.881.781	-	41.915
	814 " " "	"	-	-	"	-	-	-	-	-	-
Zafra a Huelva	17 Out	180	63.777	354	180	86.347	479	2.853.331	2.488.080	365.251	-
	814 " " "	"	79.929	444	"	77.819	432	2.933.260	2.565.900	367.360	-

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação, por classes da pauta, em Janeiro

	(Valores em mil réis)	
Importação para consumo	1907	1908
I—Animas vivos	223.466	257.160
II—Materias primas para as artes e indústrias	2.045.933	1.715.049
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	462.910	471.067
IV—Substancias alimenticias	910.596	1.536.757
V—Apparelhos, instrumentos, machinas, e utensilios empregados, na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	507.270	291.233
VI—Manufacturas diversas	423.321	427.370
Taras	10.937	11.377
Totaes	4.584.433	4.710.013
Exportação nacional e nacionalizada		
I—Animas vivos	460.657	330.631
II—Materias primas para as artes e indústrias	496.160	553.300
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	128.383	147.286
IV—Substancias alimenticias	1.300.779	1.215.371
V—Apparelhos, instrumentos, machinas, e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	11.056	9.784
VI—Manufacturas diversas	157.760	142.106
Totaes	2.554.795	2.398.478

Uma nova linha no Jungfrau

A concepção do caminho de ferro de Petite Scheidegg ao Jungfrau era já sufficientemente arrojada para causar justificado pasmo; pois um novo projecto se annuncia 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 Jungfrauoch.

A primeira secção nada apresenta de extraordinario. É uma linha de cremalheira correndo na direcção do norte uns dezeseite 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 differença de nivel de 1.572 metros, com uma inclinação média, aliás muito respeitavel, 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 Jungfrauoch, 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 lugares 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 rolantes facilitarão o transito.

É 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 Jungfrauoch, não é cousa que deixe de seduzir os amadores do imprevisito.

A concessão foi já pedida.

Os inimigos das linhas ferreas

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

Trata da lucta que os engenheiros teem 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 Australia a areia, e na Africa 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 puzeram em debandada os trabalhadores, em geral, chinezes.

Mais de dois mezes, 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 consequências, pois que, esmagados pelas locomotivas, produzem descarrilamentos e occasionam muitas mortes e prejuizos materiaes, como ainda ha pouco succedeu em Bengala, na linha de Chota a Nagpur.

Apesar das suas insignificantes dimensões, não são menos perigosos os gafanhotos, que no Brazil teem 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 interrompem o trafego durante a epoca das inundações. O mesmo succede na linha transandina e na de Buenos Aires ao Pacifico.

Na America do Sul, nas Indias Occidentaes e nos paises que ficam na região dos tropicos, as chuvas torrencias, 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 sciencia especial. As grandes companhias possuem importantissimo material movel e numerozo pessoal, instruido exclusivamente para providenciar e reparar rapidamente os prejuizos causados pela neve.

Para franquear a passagem do Trucke, 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 soffrer os effeitos das grandes nevadas, principalmente das linhas do Highland, na Escocia. Na secção de Sutherland a Caithgadas, pelo menos oito ou dez vezes por anno, tem que ser interrompido o serviço, devido ás grandes neves que invadem a região, chegando ás vezes a attingir metros de altura.

E na Inglaterra não só a neve como também os nevoeiros servem de embaraço ao trafego ferroviario.

Pois, apesar de tantos e tão formidaveis adversarios, as linhas ferreas vão estendendo-se de anno para anno, cruzando-se sobre toda a superficie da terra e levando os seus beneficios aos pontos mais afastados dos centros de civilização.

Tracção electrica

Porto

No dia 20 d'este mez devem as respectivas assembleias geraes 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 official 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 electrica num troço de vinte e tres kilometros 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 electrica na linha economica de Valenciennes a Anzin.

Automobilismo

Espanha

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

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

França

Actualmente estão sendo empregados na agricultura os automoveis, 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 especiaes com o fim dos constructores de automoveis apresentarem modelos especiaes applicaveis á agricultura.

Inglaterra

Constituiu-se um syndicato para a construcção de uma estrada reservada para os automoveis, 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 kilometros, dando-se-lhes o maior desenvolvimento possivel.

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 Vicalvaro 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 inovação mais importante é a de um comboio expresso de Madrid a Barcelona e vice-versa que se comporá 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 saíão de Madrid, ás 8 1/2 da manhã, para chegar a Barcelona ás 11.36 da noite; saíão 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 experiencia para mostrar a possibilidade de ligar Brest com as principaes cidades do Midland e de Yorkshir, 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 logar 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 Florianopolis, no Estado de Santa Catharina, vá 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 holandezes offerece-nos um facto unico que bastante honra o rei Guilherme 1.º

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

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

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

Assim offerece 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 imprevisivelmente 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 aparelho, anda por toda a parte, num raio de trinta e cinco kilometros em torno da cidade, e mesmo em marcha recebe noticias 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.—Não só para a guerra são utilizados os submarinos. Foi agora creado um novo typo 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 adiante e duas atrás, sobre as quaes póde caminhar. O barco tem a forma alongada, característica 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 aparelhos para revólver 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 subterranea.—Um padre americano inventou um sistema de telegraphia sem fios em que as ondas electricas se transmitem 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 substituido por uma especie de pentagramma.

Cada nota musical tem uma significação, e um aparelho especial, vae traduzindo-as em palavras, á medida que as vae 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 Wikiesbazze 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 reclamação a expressão de uma verdade deva impedir o jornalista de pôr em evidencia um producto recommendavel.

Os srs. Telles & C.^a 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 razoavel.

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

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

Não estamos d'accordo.

Aviões de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

Diracção do Minho e Douro

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

Materiaes para construcção de caminhos de ferro

1.º Carris, travessas, madeiras de construcção, accessorios de via, placas giratorias, signaes, material de pontes, tomas de agua, material circulante desmontado, ou outros quaesquer materiaes destinados á construcção de caminhos de ferro:

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

Percurso minimo, ou pagando como tal, 50 kilometros.

2.º Pedra, cal e cimento:

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

Percurso minimo, ou pagando como tal, 50 kilometros.

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

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

3.ª Aos volumes de peso indivisivel entre 3 e 3.000 kilogrammas será applicada uma sobretaxa de 50 % além dos preços de transporte acima fixados.

4.ª 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.ºs 41, 42, 43 e 44, terão uma paragem no lugar do Troviscoso, situado ao kilometro 87,148 da linha do Minho, entre o apeadeiro de Areosa e a estação de Montedor.

Diracção 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 9,55	5,0, 5,59 e 9,15
Barreiro A (ap.), chegada.....	8,40 e 9,58	5,3, 6,2 e 9,18
Barreiro A (ap.) partida.....	7,55 e 9,6	9,24
Barreiro, partida.....	8,0 e 9,15	9,42
Lisboa, chegada.....	8,35 e 9,50	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 partícipe 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: 1,93.

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 publico para o fornecimento de 75.000 kilogrammas de ferro granito proprio para fundição.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio 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 effectuado somente até a vespera do dia designado para o concurso.

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

Os depositos provisorios 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 construcção de terraplenagens completas (compreendendo serventias) e obras de arte, entre os perfis 227 e 268, na extensão de 1.082^m,50.

N.º 3 — De construcção de terraplenagens completas (compreendendo as da estação de Aldeia Gallega) entre os perfis 268 e 277 (fim do ramal) na extensão de 618^m,08.

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

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou na thesouraria de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Estado os depositos provisorios 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 provisorio até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria do Serviço de Construcção, da direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, largo de S. Roque n.º 22, 2.º, onde podem 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, fillei, 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, fillei, fio, linho em rama, lona, mealhar e merlim.

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

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

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

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da Direcção (largo de S. Roque) e na dos armazens geraes (Barreiro), onde podem ser examinados em todos 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 Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 108.º da tarifa geral d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 13 de setembro de 1907, bem como d'outros volumes não reclamados.

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

N.º 80 631. De Lisboa P a Torres, Novas 1 barrica com louça, pesando 31 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 Crauford.

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 a Ponte de Sôr, 2 caixas com petroleo 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 aparelhos automaticos, pesando 440 kilos, consignadas á Empresa Portugueza de Automaticos.

N.º 52 512. De Porto Campanhã a Lisboa P, 5 caixas com aparelhos automaticos, pesando 163 kilos, consignadas á Empresa Portugueza de Automaticos.

N.º 55.664. De Porto Campanhã a Lisboa P, 15 atados de sacos vassios, 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 vestibulo 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 vestibulo inferior da estação de Lisboa-Rocio.

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

«Proposta para a compra da barraca que está no centro do vestibulo inferior da estação de Lisboa-Rocio e que serviu para venda de bilhetes» e devem ser redigidas segundo a formula seguinte: Eu abaixo assignado, residente em, proponho comprar á Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes a barraca que está no centro do vestibulo 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 fôr participada a adjudicação.

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

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

Fornecimento d'oleo 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 commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 4.440 toneladas d'oleo mineral para injeção de travessas.

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Assignaturas para todos os jornaes do mundo (Mais de 15,000 publicações politicas, illustras e de todas as especialidades se encontram nos nossos armazens).

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

LA RÉCLAME UNIVERSELLE — Sociedade Geral de Publicidade — 12, BOULEVARD DE STRASBOURG — PARIS

MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL

PREÇO 1\$200 RÉIS

PARA OS ASSIGNANTES DA GAZETA 1\$000 RÉIS

Rua Nova da Trindade, 48, 1.º—LISBOA

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

COMPANHIA REAL

C. Sodré		Algés		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-45 m.	9-20 m.	9-40 m.	9-55 m.	9-50 m.	9-55 m.
9-55 m.	9-40 m.	10-10 m.	10-25 m.	10-10 m.	10-25 m.
4-0 t.	4-11 t.	4-20 t.	4-41 t.	4-41 t.	4-52 t.
5-40 t.	5-51 t.	5-20 t.	6-35 t.	6-35 t.	6-46 t.
11-25 n.	11-30 n.	12-0 n.	12-15 n.	12-15 n.	12-20 n.

Mais os do Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a o l.

C. Sodré		P. Arcos		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-30 m.	6-5 m.	6-20 m.	6-50 m.	6-50 m.	6-55 m.
7-0 m.	7-25 m.	7-25 m.	7-55 m.	7-55 m.	8-5 m.
7-40 m.	8-15 m.	8-15 m.	8-45 m.	8-45 m.	9-5 m.
10-10 m.	10-35 m.	10-35 m.	11-5 m.	11-5 m.	11-10 m.
11-30 m.	11-55 m.	11-55 m.	12-10 m.	12-10 m.	12-15 m.
1-0 t.	1-25 t.	1-25 t.	2-5 t.	2-5 t.	2-10 t.
2-30 t.	2-55 t.	2-55 t.	3-10 t.	3-10 t.	3-15 t.
4-55 t.	5-20 t.	5-20 t.	5-35 t.	5-35 t.	5-40 t.
5-25 t.	5-50 t.	5-50 t.	6-5 t.	6-5 t.	6-10 t.
7-0 t.	7-25 t.	7-25 t.	7-40 t.	7-40 t.	7-45 t.
8-30 n.	8-55 n.	8-55 n.	9-10 n.	9-10 n.	9-15 n.
10-0 n.	10-25 n.	10-25 n.	10-40 n.	10-40 n.	10-45 n.
12-30 n.	1-5 n.	1-5 n.	1-10 n.	1-10 n.	1-15 n.

Mais os do Cascaes, excepto os a.

C. Sodré		Cascaes		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-45 m.	7-15 m.	6-0 m.	7-0 m.	7-0 m.	7-5 m.
8-10 m.	8-40 m.	8-5 m.	8-55 m.	8-55 m.	9-5 m.
9-10 m.	9-40 m.	9-10 m.	9-45 m.	9-45 m.	10-5 m.
9-45 m.	10-15 m.	9-45 m.	10-50 m.	10-50 m.	11-5 m.
10-10 m.	10-40 m.	10-10 m.	10-55 m.	10-55 m.	11-10 m.
10-45 m.	11-15 m.	10-45 m.	11-20 m.	11-20 m.	11-25 m.
12-15 t.	1-45 t.	1-15 t.	2-5 t.	2-5 t.	2-10 t.
1-40 t.	2-10 t.	2-10 t.	2-25 t.	2-25 t.	2-30 t.
1-45 t.	2-15 t.	2-15 t.	2-30 t.	2-30 t.	2-35 t.
3-10 t.	3-40 t.	3-40 t.	3-55 t.	3-55 t.	4-5 m.
3-15 t.	3-45 t.	3-45 t.	4-10 t.	4-10 t.	4-15 t.
4-40 t.	5-10 t.	5-10 t.	5-25 t.	5-25 t.	5-30 t.
4-45 t.	5-15 t.	5-15 t.	5-30 t.	5-30 t.	5-35 t.
5-20 t.	5-50 t.	5-50 t.	6-5 t.	6-5 t.	6-10 t.
6-10 t.	6-40 t.	6-40 t.	6-55 t.	6-55 t.	7-5 m.
6-15 t.	6-45 t.	6-45 t.	7-10 t.	7-10 t.	7-15 t.
7-40 t.	8-10 t.	8-10 t.	8-25 t.	8-25 t.	8-30 t.
7-45 n.	8-15 n.	8-15 n.	8-30 t.	8-30 t.	8-35 t.
9-15 n.	9-45 n.	9-45 n.	10-5 n.	10-5 n.	10-10 n.
10-10 n.	10-40 n.	10-40 n.	10-55 n.	10-55 n.	11-5 n.
10-45 n.	11-15 n.	10-45 n.	11-20 n.	11-20 n.	11-25 n.
12-25 n.	1-5 n.	1-5 n.	1-10 n.	1-10 n.	1-15 n.

Mais os do Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio		Queluz		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-10 m.	9-40 m.	11-3 m.	11-33 m.	11-33 m.	11-38 m.
11-10 m.	11-40 m.	1-16 t.	1-46 t.	1-46 t.	1-51 t.
1-10 t.	1-41 t.	3-17 t.	3-47 t.	3-47 t.	3-52 t.
2-10 t.	2-41 t.	4-30 t.	5-0 t.	5-0 t.	5-5 t.
4-18 t.	5-19 t.	6-7 t.	6-38 t.	6-38 t.	6-43 t.

Lisboa-Rocio		Cintra		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-30 m.	7-30 m.	5-2 m.	6-4 m.	6-4 m.	7-4 m.
8-0 m.	9-5 m.	6-44 m.	7-43 m.	7-43 m.	8-43 m.
10-10 m.	11-13 m.	7-50 m.	8-47 m.	8-47 m.	9-47 m.
10-42 m.	11-22 m.	8-44 m.	9-43 m.	9-43 m.	10-43 m.
12-10 t.	1-14 t.	9-36 m.	10-37 m.	10-37 m.	11-37 m.
3-15 t.	4-24 t.	11-41 m.	12-42 t.	12-42 t.	1-42 t.
5-12 t.	6-8 t.	1-37 t.	2-38 t.	2-38 t.	3-38 t.
1-26 t.	7-23 t.	3-43 t.	4-44 t.	4-44 t.	5-44 t.
7-55 t.	8-58 m.	4-41 t.	5-41 t.	5-41 t.	6-41 t.
9-10 n.	10-13 n.	6-25 t.	7-25 t.	7-25 t.	8-25 n.
10-12 n.	11-23 n.	8-0 n.	9-3 n.	9-3 n.	10-3 n.
11-10 n.	12-13 n.	9-32 n.	10-31 n.	10-31 n.	11-31 n.
12-23 n.	1-26 n.	11-4 n.	12-6 n.	12-6 n.	1-6 n.

Lisboa-Rocio		Sacavem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-0 m.	7-44 m.	9-21 m.	10-5 m.	10-5 m.	11-5 m.
8-10 m.	8-54 m.	10-30 m.	11-22 m.	11-22 m.	12-22 m.
9-21 m.	10-38 m.	11-31 m.	12-35 t.	12-35 t.	1-35 t.
10-31 m.	11-34 m.	12-20 t.	1-3 t.	1-3 t.	2-3 t.
1-20 t.	2-4 t.	3-25 t.	4-27 t.	4-27 t.	5-27 t.
4-25 t.	5-4 t.	4-11 t.	5-24 t.	5-24 t.	6-24 t.
4-41 t.	5-24 t.	5-34 t.	6-18 t.	6-18 t.	7-18 t.
5-11 t.	6-25 t.	7-4 t.	8-41 n.	8-41 n.	9-41 n.
6-41 t.	7-24 t.	7-57 t.	9-18 n.	9-18 n.	10-18 n.
8-27 n.	9-11 n.	9-34 n.	10-23 n.	10-23 n.	11-23 n.
9-51 n.	10-35 n.	11-39 n.	12-23 n.	12-23 n.	1-23 n.

Lisboa-Rocio		Povoa		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
11-51 m.	12-40 t.	7-36 m.	8-34 m.	8-34 m.	9-34 m.
11-0 n.	11-58 t.	1-7 t.	2-5 t.	2-5 t.	3-5 t.

Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio

Partida		Chegada		Partida		Chegada	
4-38 t.	5-37 t.	5-23 m.	6-35 m.	6-35 m.	7-35 m.	8-35 m.	9-35 m.
5-35 t.	6-37 t.	6-29 m.	7-30 m.	7-30 m.	8-30 m.	9-30 m.	10-30 m.
6-35 t.	7-36 t.	7-20 m.	8-28 m.	8-28 m.	9-28 m.	10-28 m.	11-28 m.
7-30 n.	8-31 n.	8-10 n.	9-28 n.	9-28 n.	10-28 n.	11-28 n.	12-28 n.

Lisboa-Rocio		Setil		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-30 m.	8-26 m.	7-14 m.	9-28 m.	9-28 m.	10-28 m.
7-30 m.	9-26 m.	8-14 m.	10-28 m.	10-28 m.	11-28 m.

Setil		Vendas Novas		Setil	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-35 m.	8-22 m.	4-15 m.	7-5 m.	7-5 m.	8-5 m.
5-30 m.	9-21 m.	5-10 m.	8-0 t.	8-0 t.	9-0 t.
6-30 t.	10-31 m.	6-10 n.	9-58 n.	9-58 n.	10-58 n.

Santarem-Setil		Entrancam.		Lisboa-R.	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-23 m.	6-51 m.	10-0 m.	12-56 t.	12-56 t.	1-56 t.

Lisboa-Rocio		Porto		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
8-35 m.	7-16 t.	6-35 m.	5-7 t.	5-7 t.	6-7 t.
9-45 m.	8-19 t.	8-49 m.	2-10 t.	2-10 t.	3-10 t.
1-5 t.	12-6 n.	2-45 t.	11-58 n.	11-58 n.	12-58 n.
2-30 t.	1-16 n.	3-5 t.	10-50 n.	10-50 n.	11-50 n.
3-30 t.	2-17 n.	4-11 n.	6-25 m.	6-25 m.	7-25 m.

Figueira		Porto		Figueira	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-25 m.	1-51 t.	9-47 m.	1-44 t.	1-44 t.	2-44 t.

Aveiro		Porto		Aveiro	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
3-54 m.	6-32 m.	9-47 m.	1-16 t.	1-16 t.	2-16 t.
4-1 m.	1-51 t.	10-50 t.	3-17 n.	3-17 n.	4-17 n.

Ovar		Porto		Ovar	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-20 m.	9-4 m.	5-20 m.	6-53 m.	6-53 m.	7-53 m.
10-10 m.	11-54 m.	6-54 m.	8-38 m.	8-38 m.	9-38 m.
5-35 t.	7-17 t.	3-40 t.	5-16 t.	5-16 t.	6-16 t.

Espinho		Porto		Espinho	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-0 m.	7-59 m.	7-35 m.	8-18 m.	8-18 m.	9-18 m.
8-5 m.	9-33 m.	8-10 m.	9-7 m.	9-7 m.	10-7 m.
9-25 m.	10-37 m.	12-16 t.	1-12 t.	1-12 t.	2-12 t.
4-5 t.	4-57 t.	1-0 t.	1-47 t.	1-47 t.	2-47 t.
9-5 n.	10-7 n.	7-47 t.	8-43 n.	8-43 n.	9-43 n.
—	—	12-0 n.	12-50 n.	12-50 n.	1-50 n.

Coimbra		Lousã		Coimbra	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-0 m.	6-29 m.	7-15 m.	8-43 m.	8-43 m.	9-43 m.
11-25 m.	12-44 t.	1-55 t.	3-8 t.	3-8 t.	4-8 t.

Coimbra		Figueira		Coimbra	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-47 m.	8-29 m.	6-0 m.	7-43 m.	7-43 m.	8-43 m.
3-50 t.	5-26 t.	7-25 m.	9-20 m.	9-20 m.	10-20 m.
—	—	11-20 m.	12-55 t.	12-55 t.	1-55 t.
—	—	10-55 n.	12-35 n.	12-35 n.	1-35 n.

Lisboa-Rocio		Badajoz		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
10-25 m.	1-25 t.	6-25 m.	2-40 t.	2-40 t.	3-40 t.
8-10 n.	7-20 m.	6-25 m.	5-7 t.	5-7 t.	6-7 t.
—	—	6-5 t.	6-25 m.	6-25 m.	7-25 m.

Lisboa-R.		Valencia		Alcantara		Lisboa-R.	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
10-25 m.	1-25 t.	6-25 m.	11-46 m.	11-46 m.	12-46 m.	12-46 m.	1-46 m.
8-10 n.	7-20 m.	7-20 m.	2-40 t.	2-40 t.	3-40 t.	3-40 t.	4-40 t.
—	—	7-6 m.	7-20 m.	7-20 m.	8-20 m.	8-20 m.	9-20 m.
—	—	6-35 t.	6-25 m.	6-25 m.	7-25 m.	7-25 m.	8-25 m.

Lisboa-Rocio		Guarda		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
10-25 m.	1-25 t.	4-35 m.	7-18 t.	7-18 t.	8-18 t.
8-10 n.	7-20 m.	4-10 t.	6-25 m.	6-25 m.	7-25 m.
9-30 n.	9-33 m.	—	—	—	—

Lisboa-Rocio		Figueira		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-10 m.	8-26 t.	3-55 m.	7-3 t.	7-3 t.	8-3 t.
8-50 m.	9-16 t.	4-44 t.	11-25 n.	11-25 n.	12-25 n.
7-32 t.	8-45 m.	7-40 t.	6-35 m.	6-35 m.	7-35 m.

Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R
7-10 m.	2-16 t.	7-3 t.
8-50 m.	6-16 t.	11-25 n.



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 accomodações 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.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.^o
No Porto: — Tait & Rumsey — R. dos Ingлезes, 23, 1.^o

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Occidental e Cabo Verde, vapor portug. **Lo-nda**. Sairá a 7 de novembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 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**. Especa-se a 5 de novembro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Bahia, 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, Cete e Marselha, vapor francez **Saint Jacques**. Sairá a 15 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, 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.^a, 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



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



Guiné, vapor portuguez **Guiné**. Sairá a 4 de novembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 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.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Iquitos, vapor inglez **Napo**. Sairá a 12 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a 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.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



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



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



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



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor 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.^a Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal 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.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



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



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