

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietário e Director

REDATOR PRINCIPAL

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
TYPOGRAPHIA DO COMMERÇO DE LEIRIA ABILIO & SARAIVA
3, Travessa do Sacramento ao Carmo, 7
LISBOA

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

TELEPHONE N.º 27
Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Ampliação à tarifa especial N.º 2 g. v.—Generos frescos e comestiveis—da Companhia da Beira Alta.

SUMMARIO

O PORTO DE LISBOA, por João Carlos d'Oliveira Leone.....	337
INSTALAÇÕES ELECTRICAS—I—por O. S.	338
PARTES OFICIAIS — Portaria de 12 de novembro do Ministerio das Obras Publicas.....	339
A PROPOSITO DO CINCOCENTENARIO—XXIV— (continuação).....	339
REFORMAS EM LISBOA—ROČO	340
A GREVE DOS EMPREGADOS FERROVIARIOS EM INGLATERRA.....	340
TARIFAS FERROVIARIAS DA ÁFRICA DO SUL.....	341
NOTAS DE VIAGEM — VIII—O palacio de Frederiksborg—O parque de Fredensborg—Passagem à Suecia—Helsingborg—Bons hoteis e boas comidas—As sociedades de temperança (ilustrado).....	341
MOVIMENTO COMMERCIAL.....	342
CONGRESSO DE TRAFEGO FRANCO-ISPANO-PORTUGUEZ	342
PONTE DE HELLCATE EM NOVA YORK.....	342
O «TRUST» AMERICANO DOS CAMINHOS DE FERRO.....	343
FORÇAS IDRAULICAS.....	343
DO ATLÂNTICO AO PACÍFICO.....	343
A VOLTA DO MUNDO EM 50 DIAS.....	343
A FALTA DE VAGONS NAS LINHAS FERREAS EUROPEAS.....	343
OS CAMINHOS DE FERRO ARGENTINOS.....	343
COMPANHIA DA BEIRA ALTA	343
CAMINHO DE FERRO ATRAVES D'ÁFRICA	343
PARTES FINANCEIRAS — Boletim Commercial e Financeiro — Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	341 e 345
O COMBOIO REAL INGLEZ.....	345
A LINHA FERREA MAIS ALTA DO MUNDO	346
TRACÇÃO ELECTRICA.....	346
LINHAS PORTUGUEZAS — Companhia Real — Alto Minho — Valle do Vouga — Ponte de Sôr — Inhambane — Lobito — Angola — Companhia Nacional — Coimbra a Louzã	346
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Itália — Argentina — COMPANHIA ATRAVES D'ÁFRICA — Relatório do Conselho de Administração.....	347
AVISOS DE SERVICO.....	347
ARREMATAÇÕES.....	348
AGENDA DO VIAJANTE.....	349
HORARIO DOS COMBOIOS	350
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	351
	352

O porto de Lisboa

Ha tempos tivemos a honra de, a convite da Sociedade de Propaganda de Portugal, fazer, subordinada á epigrafhe acima, uma conferencia em que exaltámos o clima e as condições naturaes do porto de Lisboa.

Por um singular capricho da Natureza, eis que quando apparece o elogio d'este rincão abençoado do torrão, lusitano, vem um inverno, d'estes excepcionaes, que apesar de inferior ao vulgar dos invernos do norte, fez um barulho terrivel com o seu cortejo de desastres a que deu ainda maior volume a verbosidade da reportagem, bordando quadros emocionantes no furor de bem servir a curiosidade publica.

Convindo, por assim dizer, restabelecer a verdade, deitando agua na fervura do romantismo diario, é necessário reduzir ás devidas proporções os factos.

Naufragou o *Borussia*, de 10.000 toneladas em um porto onde perto havia navios desde 200 até a tonelagem d'elle, e só elle foi vítima (?) de um phénomeno que atingiu por igual a todos. Em circumstancias especiaes, que não vimos para aqui analysar, se deu esse desastre, que só a elle atingiu, e que se atribuiu ao eterno bode espiatorio do porto de Lisboa... os estoques d'agua. Quem lesse a explicação dada pela impre-

sa diaria sobre o desastre, ficaria convencido que o Tejo se tinha transformado em uma sala de esgrima liquida... Ora qualquer *mascare* do Sena, é mais perigoso trinta vezes que o estoque d'agua do Tejo, e os navios safram-se d'elle com um pouco de cuidado, e algumas manobras indicadas pela arte naval.

Por causas que não nos propomos agora estudar, é manifesta a relutancia á atracação dos paquetes aos caes, e nisto devemos procurar a causa das dificuldades com que luta o trafego, sobretudo de passageiros, ao minimo mao tempo.

Ora apezar dos grandes temporaes nenhum navio foi obrigado a largar dos caes por motivo de mao tempo. Na ponte do Arsenal aguentou-se nos peores momentos o cruzador *S. Raphael*.

Apenas os vapores *Sir Walter* e *Guiné*, que pelas suas dimensões reduzidas tinham logar nas docas, foram para o largo, e só o primeiro teve pequenas avarias, reparadas em algumas marés, na doca de Cacilhas.

Apenas se afundou o rebocador *Congo* perigosa boia flutuante sobrecarregadissima com uma machina que não é para elle, e algumas fragatas, que embara dirigidas por maritimos habeis, soffrem as consequencias de uma brutal sobrecarga com que normalmente navegam, com o cintado debaixo d'agua.

O *Borussia*, se estivesse amarrado ao caes não teria mesmo soffrido as consequencias dos fallados estoques d'agua.

Desastres mais, só houve o do navio francês *Diligent*, que tendo garrado foi sobre uma barca portugueza, havendo avarias de parte a parte. Lá foram mais uma vez os estoques d'agua, cuja força afinal nem lhe fez rebarbar a amarra! O navio garrou, e quando um navio garra, ou é por defeito do mao fundo, ou então por os seus ferros serem pequenos ou gastos pelo serviço, ou por não ter fóra filame sufficiente, ou por o ferro encepar ou entocar.

Ora os fundos do Tejo são excellentes, e das consequencias das apontadas causas acima não são portanto responsaveis os taes... estoques d'agua.

Houve demora nos soccorros, o que não admira, desde que se agarrou nos navios de vella, nacionaes, exilando-os para defronte da Junqueira e Alcantara, longe dos soccorros, que estão habitualmente desde o Terreiro do Paço ao Caes do Sodré e Santos. Fez-se isto com o fim de desempachar os quadros de vapores, sem se pensar em que a solução logica era deixá-los atracar aos caes do entreposto de Santos, como se pediu em tempo para os navios á carga, e ninguem se lembrou de reduzir ao essencial o quadro dos navios de guerra, hoje reduzido a amarrar apenas pontões, pois que dos navios armados poucos ahí teem amarração.

Para finalizar as nossas observações diremos que avarias algumas houve nas docas, todas aliás *abertas sobre o rio*, ao passo que é frequente em docas do norte a *tenha*, em occasões em que o inverno se manifesta.

Descançada a nossa consciencia sobre o bom nome do porto de Lisboa, fazemos votos por que á natureza benévola se junte a boa vontade de governantes e governados assim de manter bem alto o credito do primeiro porto portuguez.

Novembro de 1907.

João Carlos d'Oliveira Leone.

Installações electricas

I

O desenvolvimento que vae tomando a applicação da força electrica, quer seja para animar as machinas-ferramentas d'uma officina industrial, para mover as pontes guindastes, os ascensores e iça-cargas, quer para a iluminação, quer para o movimento de vehiculos, quer para a electrolise ou trabalho chimico, reclama dos governos, a quem cumpre a tutella na classe operaria e a previdencia, que acautele o publico contra os desastres, atenções e cuidados cada vez maiores.

Cresce dia a dia em todos os paizes o numero de estabelecimentos industriaes em que se vae operando, parcial ou totalmente, a transformação do sistema de transmissão do movimento desde a machina motora ao ultimo apparelho operatorio, abandonando umas fabricas os tambores dos veios e arvores do movimento e as correias que nelles vestiam para ter ao lado de cada machina o seu motor electrico proprio, conservando outras as arvores secundarias mas substituindo as transmissões principaes por canalizações electricas e motores especiaes para essas arvores.

Mesmo nas fabricas cujos recursos ou cujos progressos ainda lhes não permittiram essa salutar transformação, que em geral obvia aos graves inconvenientes e ás perdas de força resultantes das numerosas engrenagens usadas nas antigas installações, rara é a que dispensa hoje o dinamo que lhe dê a iluminação commoda, facil, economica com perigos d'incendio attenuados, para a iluminação electrica, por lampadas de incandescencia nas officinas, com numerosas pequenas machinas operatorias como as de tecelagem, por lampadas d'arco nas officinas de trabalhos grossos como as fundições.

Por que a electricidade trouxe á industria moderna a facilidade e a possibilidade da utilização de quedas de agua distantes dos centros de producção, promovendo assim a construcção das fontes idro-electricas que se vão vulgarizando em todos os paizes que sabem quanto custa o carvão mineral, mais se vulgarizaram as installações electricas.

Pode dizer-se, sem receio de errar, que todas as industrias utilizam hoje esse precioso agente que a sciencia moderna poz ao serviço da humanidade — a electricidade. E assim se pode afirmar tambem, que não ha *industrias electricas*, a não ser que a qualificação perca o sentido que se lhe quiz dar na legislacão portugueza, bem retrograda, sobre a materia, para ter o que lhe compete, embora demasiado restricto, e se refere apenas á construcção do material electrico, que tanto pode ser um cabo transatlantico para a telegraphia submarina, como um transformador, um alternador, um dinamo, um receptor ou um accumulador electrico.

Portugal, que ainda se não dedicou, como devia, a apresentar os recursos que tem, mas desconhece, em força viva disponivel nas quedas d'agua ou nos declives dos seus rios, tem todavia já nas ilhas adjacentes, no Porto, na Guarda e em Lisboa estabelecimentos industriaes em que as transmissões são electricas ou em que a propria força que opera nas machinas-ferramentas resulta do potencial electrico proveniente d'uma fonte idro-electrica distante.

A generalização que vae tendo este moderno meio de aproveitar as forças naturaes para a realização de diversos trabalhos do homem leva portanto a reconhecer a necessidade de acautelar os perigos inherentes.

Não são infelizmente vulgares os conhecimentos elektrotecnicos que permittam ao pessoal operario e ao publico evitar muitos dos desastres que podem dar-se nas installações electricas.

Diversos perigos e riscos existem, além d'isso, que esses conhecimentos nos lograriam impedir.

O inspector industrial da 2.^a circumscripção na Suissa, que comprehende os cantões de Berne (Jura), Friburgo, Tessino, Vand, Valais, Neuchatel e Genébra, diz a este respeito no seu ultimo relatorio bi-annual:

«A corrente electrica causou a morte a 11 operarios, algarismo que faz reflectir e prova que os perigos au-

mentam proporcionalmente ao desenvolvimento das installações electricas. (1)

Não parece que as medidas proprias para proteger os operarios aumentem na mesma proporção.

Na maior parte dos casos a causa do desastre provém de culposa negligencia, não por parte da victim, mas por parte de quem, conhecendo o perigo, ordenou o trabalho.»

Cita em seguida diversos casos de electrocuição e diz que falta muito para se conseguir a respeito da precaucao contra desastres d'esta natureza, resultados equivalentes aos que se obtiveram com a inspecção das caldeiras de vapor.

Para a consecução d'este desiderato promoveu a organização d'umas instruções destinadas a prevenir os operarios que trabalham na proximidade das canalizações de correntes electricas fortes, contra os perigos de descargas.

Pareceu-nos de utilidade fazê-las conhecer aos nossos leitores, entre os quaes muitos ha que, pela natureza da sua profissão, estão frequentemente nas circumstancias de lhes aproveitar o auctorizado conselho do inspectora do trabalho suíss.

Juntaremos algumas ligeiras considerações explicativas a estas instruções e, bem assim, lhes faremos as observações que nos suggerir a sua doutrina.

Referindo-se a um caso restricto estão longe de ser completas, mas ainda assim, suprem, a nosso vêr, uma importante lacuna.

«Os operarios das edificações, taes como os pedreiros, estucadores, assentadores de coberturas, latoeiros, serralheiros, brochantes, etc., estão expostos a desastres quando estabelecem contacto com os fios conductores de electricidade ou com outras partes das installações electricas. Pôdem dar-se estes casos tanto quando se constroem edificios novos, como quando se executam reparações no interior ou no exterior dos predios, e mais especialmente quando se armam andaimes ou arvoram escadas.

D'umas vezes o contacto executa-se involuntariamente, ou por que o operario não fosse sufficientemente prevenido, ou por que se não tomassem a tempo as medidas de segurança necessarias. D'outras vezes o desastre é devido á imprevidencia do operario, quando não resulta d'uma temeridade.

Os operarios das edificações devem préviamente reconhecer se existe uma installação electrica na vizinhança e evitar o contacto com as linhas, machinas ou aparelhos.

Todo o contacto é perigoso, quer seja estabelecido directamente com o corpo, pelas mãos, pelos braços nus, pela cabeça, quer indirectamente por intermédio d'objectos metalicos, madeira úmida, etc.

E' indispensavel precatarem-se principalmente contra as *tintas electricas de alta tensão*, cujos postes de madeira, de ferro, ou de formigão, são marcados com tinta encarnada, ou cujos isoladores tem cabeça encarnada. (2)

Cabe aqui dizer que os sistemas diversos de producção d'energia electrica se pôdem classificar, quer sejam de correntes *continuas*, ou *alternadas*, *monofasicas* ou *polifasicas*, em correntes de *baixa* e de *alta* ou *forte* tensão, e que d'estas duas especies de correntes resultam naturalmente effeitos fisicologicos muito diferentes e perigos distintos.

(1) Segundo uma estatística recente houve em Espanha no anno de 1904 213 desastres graves devidos à electricidade; 250 em 1905.

(2) A marca encarnada nos postes de canalização electrica em Portugal indica sómente que a linha pertence ao ministerio da Guerra e está a cargo das tropas da engenharia militar.

Conviria porventura adoptar entre nós um sinal externo que si-zesse reconhecer as canalizações de alta tensão. (3)

(3) Na America usa-se invariavelmente a cor encarnada para avisar do perigo ou do meio de o evitar; sendo mesmo prohibido adoptá-la para outro fim. Não se permite ali, por exemplo, que um estabelecimento do commercio se anuncie à noite por luz encarnada. Ela põe-se onde há um ponto perigoso, ou também onde há meios de o evitar como escadas exteriores dos predios para fugir a incendios.

Convém igualmente saber qual a *voltiagem* que deva capitular-se como alta ou perigosa.

Ha dificuldades na fixação porque o perigo não resulta só da diferença de potencial; será maior ou menor a acção que produz a corrente no corpo humano, segundo ella é continua ou alternada, segundo o grau da sua frequencia, segundo o contacto estabelecido é simples ou é duplo e segundo a existencia ohmica da victim.

Scott Ram cita casos de morte produzida em Inglaterra por correntes de 250 voltios.

Tesla e d'Arsonval sustentam que ha perigo nas correntes alternadas, com a frequencia habitual de 40 a 130 periodos, tendo 200 voltios, quando o contacto se faz sem preensão e só 25 voltios quando haja preensão.

Por isso se considera prudente reputar-se de alta tensão a corrente continua de 250 voltios e a corrente alternada de 150 quando os periodos estejam entre 30 e 130 por segundo.

«No interior dos predios as canalizações de alta tensão são cobertas, em regra, por involueros de madeira, chapa de ferro, ou rede metálica. Estas prescrições não se referem aos logares destinados ao serviço das officinas electricas, logar das machinas transformadores ou apparelhos.

Com linhas d'alta tensão deve ter-se em attenção que o contacto indirecto é perigoso, ainda que se estabeleça por meio de objectos não metalicos como a madeira de andaimes, vigotas, escadas, cordas, principalmente quando estes objectos estiverem úmidos.

As roupas molhadas ou impregnadas de suor não protegem o operario contra o perigo d'um contacto com qualquer parte d'uma installação de alta tensão.»

(Continua).

O. S.

PARTÉ OFFICIAL

*Ministerio das Obras Publicas, Commercio
e Industria*

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

Repartição dos caminhos de ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o oficio da direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro, declarando estarem ultimados os trabalhos que restavam para completar no troço do caminho de ferro de Mirandella a Bragança compreendido entre Rossas e Bragança: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 22 de junho ultimo, autorizar definitivamente a exploração do referido troço de linha.

Paço, em 12 de novembro de 1907.—José Malheiro Reymão.

A propósito do Cincocentenario

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

XXIV

(Continuação)

Um dos grandes obstaculos para atraír o tráfego à via ferrea desviando-o das vias competidoras e da longa pratica de rotina, dando preferencia às vias antagonistas, fluvial, marítima e até em certas localidades carreteira consistia na insistencia da aplicação dos preços de transporte pela tarifa geral.

Não devia a Companhia desistir do direito que pelo seu contrato com o Governo lhe assistia de aplicar os preços da tarifa legal que lhe eram garantidos para cada unidade de transporte indicada na generalidade na tabella annexa ao contrato e em especialidade por referencia a essa tabella generica na série de artigos minu-

ciosamente designados nos quadros de aplicação pelas estações das linhas.

Não implicava porém desistencia dos direitos legaes do contrato, o agrupamento de diversos generos, constituindo uma especialidade sob condições especificadas em tarifas especiaes.

Foram por este sistema agrupados sob diversas generalidades, generos que isoladamente exigiam preço de transporte, que não podiam suportar, como por exemplo: sob a designação generica de «mercearia», generos que em grande parte a tarifa geral incluia em 1.^a classe. Pela designação generica de «mobilia»; se facilitava a aquisição de transportes, que muitas vezes a tarifa geral não só classificava em 1.^a classe, mas até em certos casos obrigava á aplicação fora de classe. Sob as generalidades de «obra de carpintaria ordinaria», «utensilios de cosinha» etc., dava-se incitamento não só ao abastecimento de estabelecimentos de commercio limitado, mas ao fornecimento particular em povoações servidas pela via ferrea, facilitando a aquisição directa, nas localidades productoras.

As condições porém de aplicação destes preços benficiosos limitavam-se a determinados pontos em que a via marítima ou fluvial, disputava o tráfego à via ferrea e exigiam muitas vezes condições de peso para que os transportes de pequena monta não prejudicassem os que mais careciam de ser auxiliados.

A classificação de zonas competitadoras não eram de menor dificuldade em estabelecer.

A via fluvial tinha a sua rotineira influencia não só marginal, mas ainda de penetração. Os arraiais dos barcos, associados com os almocreves e proprietarios de veículos carreteiros, monopolizavam, não só o tráfego imediatamente servido pela via fluvial, mas a do interior, com combinação associada.

Essas combinações foram em alguns casos aproveitadas pelo serviço ferroviário para transportes além das estações ferroviarias.

A falta de estradas, que puzesse em comunicação a via ferrea com o interior, constitui grande dificuldade em abastecer facilmente localidades distanciadas das estações.

Quando se recordar que as comunicações para a Beira Baixa, deviam efectuar-se por Abrantes e seguir d'ali pelo Tejo a Villa Velha de Rodam avaliará a dificuldade que tinha a vencer-se para transportar qualquer genero, e especialmente matéria prima de valor limitado, entre os pontos de consumo ou de produção.

E' por isso que os barcos transportando generos no sentido ascendente, tinham sempre retorno no sentido descendente.

A competencia que existia para a Beira Baixa encontrava-se igualmente para com a Beira Alta, que efectuava suas relações pela Figueira da Foz, seguindo pelo Mondego o seu destino por Coimbra. Uma grande parte do tráfego para o interior da Beira Alta, abandonou Coimbra como ponto de relação e buscou serviço mais directo por Mealhada que tendo uma povoação insignificante antes da abertura á circulação da linha do Norte, tomou notável incremento pouco depois, em construções de boas propriedades e activa labutaçao de transportes, para o interior e vice-versa.

Thomar e a vasta região que se lhe segue não tinham estrada que ligasse a cidade á estação de Payalvo e tendo mais facilidade de comunicação com Barquinha era por ali que buscava o Tejo nas suas relações com a capital.

Caldas da Rainha e a importante região vinicola que a circunda tinham as suas comunicações por Carregado aproveitando apenas a via ferrea para transporte de passageiros, seguindo pela vala ao Tejo os importantes transportes de vinhos, parte dos quais pela maior proximidade buscavam a via fluvial em Alhandra.

O tráfego da linha de Leste além de Abrantes, importante em carvão vegetal, cortiça, azeite, castanha, etc., buscava o Tejo em Abrantes.

Na linha do Norte os portos de S. Martinho, Figueira da Foz, Aveiro e Porto, monopolizavam os transportes directos pela via marítima com a capital, aproveitando as vias fluviais do Mondego, Vouga e os que pela ria

d'Aveiro dão comunicação para o interior e aproveitando Ovar para d'ali seguir em via carreteira ao Porto.

São apenas indicações genericas as que deixamos esboçadas e que o novo Director Edouard Goudchaux, encontrou por vencer, ao que elle se propoz com uma actividade e competencia, que da sua gerencia e beneficio impulso, se deve contar a regeneração commercial das linhas do Norte e Leste.

N. B. O Presidente do Comité de Paris, que nomeou Director Mr. Edouard Goudchaux, era o bem conhecido visconde Daru e não Daver, como por equivoco de composição, saiu publicado no ultimo numero d'esta Gazeta.

Rico banqueiro e importante político, a sua predilecção entusiastica era pelo sport hypico.

Possuia um notavel écurie e os seus cavallos gozavam de uma alta reputação no mundo do Jockey Club, não só em Paris como em Londres.

Reformas em Lisboa-Rocio

Está em obras a estação do Rocio, e o publico já vae vendo que uma grande transformação vae ser operada em todas as instalações.

Como é natural, alguma cousa sabemos do que se projecta, e como não ha inconveniente em inteirar o publico, do que elle terá conhecimento no decorrer dos trabalhos, vamos adeantar o que será o resultado desses.

Digamos já que bem necessarias se tornavam estas obras para acabar com a confusão de serviços que se dava na nossa primeira estação, em resultado das suas acanhadas dimensões e da má disposição dalgumas instalações, e para a sanear, visto que destinada a soffrer uma reforma, ha tempos se conservava num estado de apparente abandono.

Não valia a pena, porém, fazer pequenos retoques em edificio que estava destinado a completa reforma.

E' ao que se está procedendo.

Comecemos pelo vestibulo inferior, onde já está adoptada uma parte da reforma do serviço, no modo de despachar as bagagens, tendo sido adoptado o sistema usado em França com bom resultado.

Consiste este em dar ao publico, a faculdade de mandar a bagagem para a estação á hora que quer, e expedí-la para o destino que indique, independente da compra e apresentação do bilhete ou bilhetes.

Expliquemos:

A bagagem é apresentada durante o dia para um destino para o qual ha comboios á noite. Pôde ser enviada á estação por qualquer pessoa, bastando que esta indique para onde deve ser enviada.

Note-se que a entrada dos volumes, só pôde ser feita pelas tres ultimas portas do lado do norte e pela que dá para a lado do Avenida-Palace.

O portador recebe uma senha de pesagem, e os volumes são logo rotulados e expedidos pelo primeiro comboio.

Essa senha não serve para se reclamarem os volumes no seu destino.

Quando o passageiro se dirige para a estação, é então que compra o bilhete ou bilhetes, e vae com elles ao escritorio, no lado esquerdo do vestibulo, onde apresenta estes e a senha de pesagem dos volumes, sendo lhes afeita a taxa do excesso que tenha a pagar, se o ha, e trocada aquella senha pela que serve para a recepção dos volumes.

Assim não ha accumulação de bagagens á ultima hora, não ha demoras de partidas de comboios por esse motivo, confusões, perdas, etc.

Um caso se pôde dar, enquanto o publico não estiver habituado ao novo sistema: tomar a senha provisoria como definitiva e não a ir trocar por esta, com a apresentação dos bilhetes.

Nesse caso os volumes não deixam de seguir; ao chegar ao seu destino lá os encontra e lhe serão, da mesma forma, entregues em troca da senha provisoria, só com a diferença de que, como não apresentou os bilhetes á partida, tem que pagar por todo o peso expedido, sem deducção do que é concedido como bagagem.

Do fundo d'esse vestibulo ficam nove bilheteiras, das

quaes tres venderão bilhetes para as grandes linhas, tres para os serviços combinados e tres para os comboios tremvias de Cintra e Cintura. Em todas ellas se venderão bilhetes de gare, para facilitar a sua aquisição por passageiros ou pessoas que não seguem viagem.

Já se vê que a bilheteira monumento, que está ao centro desapparece com grande vantagem do vestibulo e do publico que nelle tem de transitar.

Perguntar-se-ha porque não se adoptam os apparelhos automaticos para a venda d'estes bilhetes e mesmo de outros para pequenos percursos, como se usa nas estações allemãs. A impossibilidade provém da falta de moeda adequada. As pequenas peças de 50 réis são raras e muito leves para fazer funcionar o apparelho. Se um dia se adoptar a projectada ideia da transformação da nossa moeda, creando-se o teso com o valor de 200 réis e peças de 25 centimos em nickel, como as ha na Europa central, aquelle sistema será logo posto em prática.

Nas bilheteiras espera-se que inaugurarão o seu serviço em 1 de dezembro.

Grandes letreiros indicam as varias dependencias e escritorios para venda de bilhetes, pesagem de bagagens, expedição, etc.

Subamos ao segundo pavimento, ao nível da plataforma. Ali a transformação é mais radical.

Bilheteiras, desapparecem, porque reunem todas no vestibulo inferior; no seu lugar fica a alfandega, para verificação de bagagens chegadas.

O correio passa para o vasto pavilhão que foi construido fóra, sob o telheiro.

Assim o vestibulo fica por completo desafogado.

As paredes serão cobertas de azulejo ornamentado, tendo em 5 dos vãos de portas lindas paizagens do paiz. No restante, os annuncios que hoje ali estão, como em toda a parte, em papel com molduras de madeira, passam a ser tambem executados caprichosamente em azulejo artístico, o que dará um aspecto brilhante á estação, superior mesmo a muito do que se vê no estrangeiro.

Nas plataformas serão postos grandes numeros, no topo, e letreiros, illuminados por transparencia durante a noite, com as horas da partida e o destino do comboio. Assim se evitam duvidas do publico e se melhora o aspecto da estação.

E já que falámos em letreiros vem a propósito dar a boa noticia de que brevemente serão indicados os nomes das estações nos vidros de todas as lanternas que illuminam as respectivas plataformas, melhoramento que aqui temos, repetidas vezes, reclamado e cujo pedido foi feito pela Propaganda de Portugal.

A grève dos empregados ferroviários em Inglaterra

A situação que se apresentava bastante difícil como nunciámos parece que vae entrando em via de resolução.

Como dissémos, realizou-se no dia 28 do mez ultimo o plebiscito dos empregados ácerca da grève a qual foi votada por uma grandissima maioria.

A commissão dos empregados novamente se dirigiu ás administrações das Companhias, que em vista da attitude d'aquelles se resolveram a ouvi-los.

Ficou então assente que fosse sujeita a questão de salarios, horas de trabalho e outras de menor importancia, mas de que os empregados não desistem, á arbitragem de conselhos compostos de representantes das Companhias e dos empregados.

A nova attitudde das Companhias dâ ensejo a esperar-se que a grève não chegue a realizar-se.

Tarifas ferroviarias da Africa do Sul

A intrincada questão das tarifas nos caminhos de ferro da Africa do Sul continua a debater-se.

Apesar das combinações já feitas, uma nova conferencia vae realizar-se no primeiro do mez de março, em Pretoria a que assistirão delegados dos governos sul africanos, e para a qual já foi convidado pelo alto commissario inglez, na Africa do Sul, o governador geral da nossa provinencia de Moçambique.

NOTAS DE VIAGEM

VIII

O palacio de Frederiksborg.—O parque de Fredensborg.—Passagem á Suecia.—Helsingborg.—Bons hoteis e boas comidas.—As sociedades de temperança.

Não se deve ir da Dinamarca para a Suecia sem se parar em Helsingør quanto mais não seja para ir ao palacio de Frederiksborg.

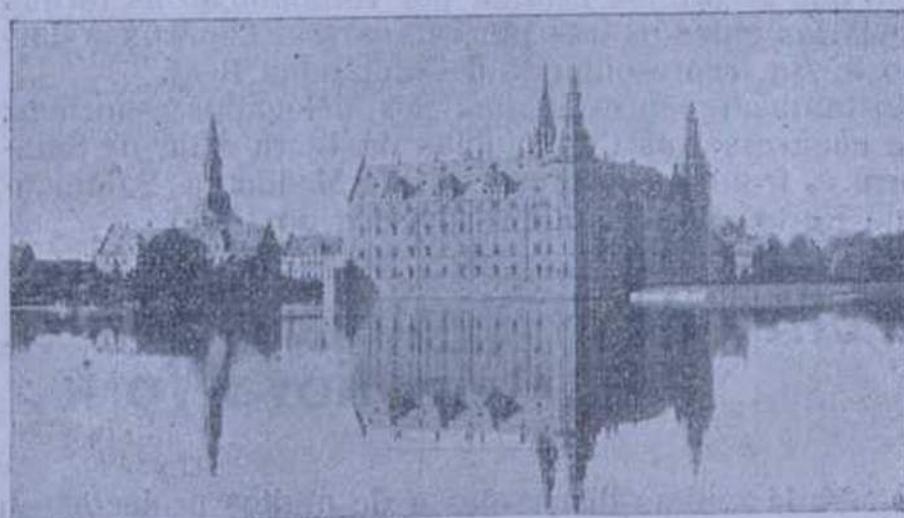
Toma-se, para isso, em Helsingør o comboio chamado «do norte» com bilhete para Hillerod, simples, porque não ha ida e volta, nem valeria a pena tomá-lo.

Em uns tres quartos d' hora estamos lá, por um caminho muito aprazivel.

Da estação ao castello ha uns 20 minutos, a pé ou de carro, atravessando-se a pequena cidade de 5.000 habitantes.

O palacio, que se eleva á beira do lago do mesmo nome é o mais grandioso edifício da renascença dinamarqueza.

D' elle damos a gravura em que os seus bellos torreões e mansardas se retratam no lago, nos seus menores detalhes.



O palacio de Frederiksborg

E a este respeito não podemos deixar de recordar o reclame que os americanos fazem com o seu *Mirror-lake*, no parque Yosemite, por nelle se retratarem as montanhas.

Venham á Scandinavia, e ahí terão tal fartura de reproduções da terra nas aguas placidas dos lagos e dos canaes como não ha em mais parte alguma do mundo.

O palacio, que é do seculo XVII, ocupa tres ilhas do lago, formando, nas duas primeiras dois pateos de entrada. E' passada a segunda ponte que nos achamos no encantador vestibulo, onde o visitante se sente impressionado pela grandiosidade das edificações que o rodeiam. E esse encanto subirá de ponto se fizer a sua entrada em domingo, á hora da missa, quando o orgão da egreja completa com as suas harmonias suavissimas aquella sumptuosidade.

Antiga habitação dos reis, hoje está convertido em museu nacional que abre as suas portas todo o dia ao público que deseje admirar a riqueza e o enorme valor dos objectos que ali se encerram.

Não esquecer aqui o nome d'um verdadeiro benemerito da patria dinamarqueza, Jacobsen, o grande cervejeiro que legou 600.000 cordas (uns 150 contos) para a instalação d'este museu.

São no nosso paiz bem raros estes benemeritos; o conde de Ferreira e visconde de Valmôr teem tido poucos imitadores; as fortunas bem legadas deixam uma aureola de gloria aos que se vão, e tão brilhante que até os estrangeiros, como nós, que passam na Dinamarca, nunca mais esquecem o nome do patriótico industrial, e vão, na capital—como o fizemos—contemplar respeitosos a fachada, aliás muito notável, da grandiosa fabrica.

São inúmeras as preciosidades que contém este museu, em obras d'arte que concretizam a historia do paiz desde a introdução do christianismo; maravilhosa a sala dos cavalleiros que fica sobre a capella e riquissima esta em pinturas muraes.

Visitado o castello, de manhã, temos, a menos de um kilometro, mesmo dentro do parque, um pavilhão restaurante onde se almoça (por vezes mal, mas não ha outro) e ahí se encontram trens que por umas 4 cordas (13000 réis) nos fazem os oito kilometros que nos separam de Fredensborg, quasi todos por ameno bosque, a residencia d'estio da familia real.

Se no anterior era notável o palacio e vulgares os jardins, aqui é o contrario, O palacio pôde deixar de vêrse; o parque é que merece visita demorada, sendo considerado o mais bello do paiz.

Ornamentam-o numerosas estatuas isoladas, tornando-se notável a esplanada, guarneida por 65 figuras, de camponezes noruegueses, em trajes nacionaes, oferecidas por elles próprios a Christiano VII.

Descer á margem do lago Esrom, fazer um passeio neste aprazivel lago, subir um pouco a vêr o pavilhão russo de Alexandre III e percorrer os bem tratados e copados arruamentos do parque—eis tudo.

D' elle se passa á pequena villa e a poucos passos encontramos os disticos que nos indicam o caminho da estação do caminho de ferro.

Em vinte minutos de comboio estamos, de novo, em Helsingør onde vamos, por uns tempos, despedir-nos da Dinamarca, para, nesta mesma viagem, a ella voltarmos mais tarde, ao regresso.

O vapor que faz o serviço entre as duas margens do Ore Sund (Bahia do ouro) é um *bac* como os anteriores. No centro recebe os vagons do comboio com as bagagens, havendo trasbordo para os passageiros. O trajecto dura 40 minutos.

Entramos no porto de Helsingborg, na Suecia. Ao approximarmo-nos, o aspecto da cidade é pittoresco e denota importante centro moderno. Bons edifícios ladeiam uma larga avenida pela qual correm carros electricos e trens.

E' domingo e a população passeia e ouve musica que toca... não se percebe onde; mas os sons veem até nós distintamente. Mais tarde se sabe que vem de um concerto no restaurante do terraço sob a velha e historica Torre Tchérnan que domina a praça principal, a 38 metros d'altura.

A alfandega recebe-nos como gente que se presa:

—Alguma cousa a declarar? — nada. E nem se abrem malas.

Hoteis, defronta-se com elles ao desembarcar. Os principaes são sobre a avenida marginal; mas o primeiro de todos é o Mollberg, na praça do Mercado, e esse é verdadeiramente de 1.ª ordem, segundo a phrase consagrada, com os mais aprimorados confortos, e quartos de apurado gosto, bem espacosos, bem decorados no estylo moderno; amplamente illuminados e ventilados por largas janellas.

E não obstante os preços são modestissimos. Como exemplo: no 2.º pavimento, um quarto para duas pessoas, duas janellas para a frente, lustre e lampadas junto a cada cama e sobre a mesa de escrita, ao todo umas 8 luzes electricas; espelhos, estofo de seda e outras correspondentes commodidades, custa 7 cordas por noite ou 6, equivalente a 900 réis se a permanencia for prolongada.

Vamos, pois, vendo que a viagem do estrangeiro na Suecia não é de horrorizar em despesas. Alojamento barato já sabemos que ha; veremos a alimentação.

Esta ainda é mais economica. Por toda a parte ha comidas a preço fixo, não caro, e à lista, que tambem sae economico, especialmente sendo para mais de uma pessoa.

Mas o mais original, o mais singular, é o costume sueco a que se chama *smörgåsbord* (manteiga sobre a mesa) que nos apparece sob diversas fórmulas segundo vamos percorrendo as varias provincias.

A um canto da casa do jantar, — aqui porque mais adeante o mesmo caso se dá na mesa central—está uma mesa coberta de toda a classe de comidas frias. Bitola-se a importancia do hotel ou restaurante pela quantidade de iguarias que, nos principaes e bem servidos, se eleva, por vezes, a cincuenta. Junto d'ellas, algumas garrafas com aguardente e pequenos copos, pequenos pratos, talheres e guardanapos tudo ali está à disposição.

O freguez entra, escolhe na lista o que quer de comidas quentes, e enquanto estas se preparam e a creada (quasi sempre creada vestida com os fatos pittorescos da Dalecardia) lhe arranja o lugar, vae para junto da tal mesa onde, de pé, come de tudo que quer, bebe um ou dois copos de aguardente a que se chama *punch*, como na nossa ilha da Madeira lhe chamam *grog*, e prepara assim o estomago para a refeição.

E' notavel a abundancia com que esta mesa está servida, em algumas casas: presuntos apenas encetados tendo já cortadas algumas fatias; lombos de vaca quasi inteiros; latas de peixe, salsichões, mortadellas, salames, saladas diversas, mariscos, bolachas, pão, manteiga, queijos variados, pudings, doces, de tudo ali se encontra.

Para comilões é de primeira ordem este sistema, que de resto não prejudica os hoteleiros suecos, porque custando esses acepipes a taxa fixa de 0,75 a 1 coroa, nem todos consomem mais do que esse valor, e por contrario a boa qualidade das vitualhas e a abundancia do serviço são documentos de credito para a casa.

A quem não agrada a parte que se refere ao copinho de aguardente é á corporação, que tambem na Suedia existe, *Exercito de Salvação*, sociedade de temperança, que promove a abolição das bebidas alcoolicas ou mesmo das refrigerantes que se fundem em qualquer produto da fermentação.

Esta lá anda—homens e mulheres, com os seus fatos azuis escuros, os seus chapeos especiaes com fita encarnada,—e lá iam em procissão, pela praça de Helsingborg, com varias musicas obrigadas a bumbo, cantando versiculos das suas orações á deusa temperança.

E aírás d'este prestito que era numeroso—não menos de duzentas pessoas talvez,—seguia—oh! irrigão da sorte!—um ebrio cambaleando e acompanhando com voz avinhada os cantares das devotadas mulheres.

E o mais curioso é que elle ia entusiasmado, soridente, como se aquella propaganda lhe estivesse no animo e em perfeito acordo com o seu proceder.

Não se percebia o que dizia, mas calcula se que iria louvando a ideia e os processos de a defender. E talvez acrescentasse: — Pois assim é que é; olhem para mim.

Movimento commercial

Pelas estatísticas que se vão publicando sabe-se que o anno de 1906, foi um dos que mais se notabilizou pela cifra do movimento commercial nas diversas nações.

O commercio exterior da Inglaterra, que continua á frente de todas as nações neste capítulo, attingiu 22,5 bilhões de francos, compreendendo importação e exportação; o da Alemanha 17,5 bilhões, o dos Estados Unidos da America 16 bilhões, a França 10 bilhões.

Estes numeros já fazem scismar.

Deixam bem evidente o progresso da Alemanha que está quasi a attingir uma cifra que á Inglaterra será penosa. A distancia pouco a pouco ir-se-ha encurtando. E talvez bem consideradas as causas, attendendo-se a que muito do commercio de Inglaterra é de transito ou feito com productos estrangeiros, o que não succede em tão larga escala com a Alemanha, talvez tenha de concordar-se que esta progride mais do que a rainha dos mares.

Os franceses lamentam-se de ficarem estacionarios ou perderem cota relativa. As suas colonias não lhes dão os recursos que a Inglaterra sabe tirar. Faltam-lhes minas e carvão, a sua natalidade não se avigora. Queixam-se tambem d'uma legislacão commercial deficiente, d'uma instrucção mal orientada, d'uma falta sensivel de instituições commerciales taes como camaras de commercio estrangeiro, e da errada orientação dos agentes commerciales.

Sustentam que é necessario imitar outras nações que estabelecem portos frances ou zonas francas nalguns portos, como na Alemanha, Dinamarca, Italia e Austria pois que a Alemanha não contente com os de *Hamburg* e *Bremen* concede identicos privilegios a *Emden*, *Geestmunde*, *Cuxhaven*, *Stettin* e *Dantzig*, pois que

Copenhague floresce, o deposito franco de *Genova* dá bons resultados, *Trieste* e *Flume* funcionam a contento da Austria.

Tambem notam a falta de museus commerciales como o de Vienna e o de Bruxellas.

E fazem justas observações ao mal que resulta para a nação do receio do capital que difficilmente se arrisca em aventuras industriaes, cada vez mais contingentes por via das greves e dos conflictos operarios.

Pareceu-nos interessante vér como uma grande nação reflecte sobre a diminuição dos seus progressos commerciales e industriaes, como faz o diagnostico dos seus males e lhe aponta os remedios.

Portugal que tanto gosta do figurino francez, pode adoptar este modo de vér.

Afigura-se-nos que mais d'uma observação d'estas, convenientemente reduzida á escala, nos quadrava excellentemente.

Congresso de trafego franco-ispango-portuguez

Encontra-se em Madrid para tomarem parte neste congresso que se propõe estudar por combinação as tarifas ferroviarias entre os tres paizes, os srs. Leproux e Carrasco Bossa, representando a Companhia Real.

São tambem representadas por delegados especiaes, neste congresso, as Companhias da Beira Alta, de Salamanca á fronteira de Portugal, de Medina a Salamanca, do Norte, de Paris a Orleans e a do Midi.

Ponte de Hellgate em Nova-York

Depois de muitas discussões e de muitos projectos ou alvitres para a ligação directa de Nova York com as suas cercanias, adoptou-se uma solução monumental e própria d'este paiz de prodigios.

Os comboios de passageiros provenientes de Washington, Baltimore, Filadelfia, dos paizes ao sul e a este, os directos a Boston entravam nos enormes e imponentes barcos, os *ferryboats*, em Jersey e atravessavam Upper Bay, acostando a East River, saindo na estação de Harlem River.

O mesmo se fazia para os comboios provenientes de direcções oppostas e para os de mercadorias.

Para obviar a este modo de proceder que tinha varios inconvenientes a Pensilvania C.º tratou de resolver o problema de entrar directamente em Nova York passando sob o Hudson e East River, o que permitirá ter a estação terminal mesmo em Nova-York.

Para isso é necessário perfurar terrenos submarinos, sob o Hudson e sob o East River. O movimento dos comboios de mercadorias continuará a fazer-se mediante os *ferryboats*, mas só na travessia de Green ville-Bay-Ridge ao longo de Upper Bay.

A extremidade da New-York Connecting Line como se chamará este novo tronco, terá de ser construida em viaducto o qual terá uma parte de grande importancia que representa uma obra notável da engenharia e consiste numa ponte sobre a Hellgate.

Tem esta ponte 300^m de comprimento, contado entre os pilares os quaes são constituídos por duas grandes torres de pedra de granito, com 60^m de altura. Nesta ponte haverá 4 linhas assentes em balastro, para se diminuir o ruido.

O viaducto leva 80.000 tonelladas de aço. Cada columna pesa 100 ton. Mede ao todo 3 milhas.

Em planta descreve uma curva de largo raio

A ponte é notável tanto pelas suas dimensões como por não ter senão dois pilares nos extremos.

O taboleiro horizontal vae d'uma torre a outra e é sustentada por uma dupla arcada parabolica em que se entrelazem aspas, cujos arcos o inferior se apoia no fundo dos pilares e o superior sae do alto das torres. De

diversos pontos do arco desce tirantes que sustentam na parte intermédia o mencionado taboleiro.

A primeira proposta da ligação directa de Nova York ás linhas ferreas dos Estados Unidos deve-se a *Alexander I. Cassatt*, presidente da companhia *Pennsylvania Railroad*, que se referiu a tal obra no seu relatório de 1901. Em 22 de dezembro de 1902 fecharam-se as negociações para a sua execução que se espera esteja pronta em 1909.

O «trust» americano dos caminhos de ferro

A *Chicago Daily Tribune*, publica em um dos seus últimos números uma caricatura bastante espirituosa acerca do Trust dos caminhos de ferro, e que sintetiza claramente o estado da questão.

O trust, representado por um velhote, jaz no leito da dor. A cabeceira está sentado o *Uncle Sam*, figura simbólica do povo americano. Em torno do leito aglomeraram-se umas poucas de figuras representando os políticos e os financeiros, cada uma d'ellas oferecendo o seu elixir de salvação.

Uma d'ellas entorna-lhe frascos de *Horse liniment* sobre a cabeça, outra apresenta-lhe o serrote d'operações do *State regulament*, outros, frascos de *State laws*.

E o pobre velho, voltado para *Uncle Sam* diz-lhe: «Se na verdade tenho necessidade d'un medico, prefiro entregar-me nas suas mãos a cair nas d'estes gafarras».

Forças idraulicas

Segundo o exemplo da Suecia, a Noruega votou na sua última legislatura uma lei para a aquisição por expropriação de todas as quedas de água de *Numedalslaagen* entre *Tunhodfjord* e a ponte *Sporan* à distância de 9 kilm.

Destinam a isso 400.000 coroas. Calcula-se que pode obter-se uma potência de 25.000 cavalos-vapor e que pode exagerar-se ainda esta cifra executando-se alguns trabalhos em lagos situados a grande altura, chegando-se a dispor de 150.000 c. v.

Esta energia servirá para o tratamento eletrolítico de minérios de cobre das minas vizinhas de *Tunhod*, e para o tráfego da via férrea de *Bergen*.

Do Atlântico ao Pacífico

O México inaugurou a comunicação entre os dois grandes Oceanos, pelo istmo de *Telmantepic*, de transcendental importância para o comércio universal, pois que abre uma via rápida para o transporte de produtos entre o Atlântico e o Pacífico, evitando o longo percurso pelo cabo Horn e estreito de Magalhães.

A nova linha inter-oceanica põe em rápido contacto comercial o Japão, a China e a Austrália com uma e outra costa do continente americano. Com a velocidade de 70 quilómetros à hora, os comboios de passageiros atravessam de costa a costa em menos de 5 horas.

Os comboios de mercadorias gastarão onze horas para fazer o percurso.

A volta do mundo em 50 dias

O que há trinta anos não passava de um produto da phantasia inventiva de *Julio Verne*, é hoje ultrapassado pela realidade, pois que a volta ao mundo pode hoje dar-se não em oitenta dias como então o celebre autor phantasiágra, mas apenas em cinquenta.

Assim o *Railroad Man's Magazine* estabelece as etapas que os excursionistas devem percorrer, para fazer a volta do mundo naquele espaço de tempo.

De Nova-York a Cherburgo, 5 dias; de Cherburgo a Paris, 7 horas; de Paris a S. Petersburgo, 2 dias e 6 horas; de S. Petersburgo a Moscou, 12 horas; de Moscou a Irkutsk, 12 horas; de Irkutsk a Vladivostok, 5 dias; de Vladivostok a Kobe, 3 dias; de Kobe a Yokohama, 5 dias; de Yokohama a Seattle, no Alaska, 12 dias; d'aqui a Nova-York, 5 dias. O resto do tempo é empregado em esperar correspondências entre caminhos de ferro e vapores.

O excursionista que assim faça a volta ao mundo, poderá gabar-se de ter apanhado uma boa estafa, mas não trará uma ideia muito perfeita do que passa por esse mundo fóra.

A falta de vagões nas linhas ferreas europeias

São geraes os queixumes dos negociantes em todas as cidades europeias, pela falta de vagões para transportes de mercadorias.

Na Suíça, na Alemanha, na Áustria, na Hungria quotidianamente chovem as reclamações por causa das demoras nas remessas.

Não é só em Portugal que essa falta se faz sentir, o que bem mostra o grande desenvolvimento que de anno para anno vai tomando o tráfego nas linhas ferreas.

Os caminhos de ferro argentinos

A República Argentina celebrou há pouco o cinquentenario dos seus caminhos de ferro.

Por essa ocasião foram publicados vários dados estatísticos que demonstram os progressos materiais realizados, em, relativamente, tão curto prazo de tempo.

Dessa estatística tirámos alguns dados que são na verdade curiosos para os que se interessam pelas questões ferroviárias.

A primeira linha estabelecida, no anno de 1857, foi a do caminho de ferro de Oeste, no restrito percurso de dez quilómetros.

Hoje conta a Argentina vinte e três empresas de caminhos de ferro, que transportaram durante o anno último 34.246.261 passageiros e 26.631.446 toneladas de mercadorias.

O capital empregado nas empresas ferroviárias monta a 651.446.312 pesos.

Companhia da Beira Alta

El Banco Franco-Español insere em um dos seus últimos números um artigo acerca d'esta companhia em que expõe a sua situação financeira, fazendo a comparação dos seus rendimentos e despesas desde 1898 a 1906.

Termina com a cotação actual das suas obrigações de primeira e segunda classe, fazendo a comparação com o respectivo juro e concluindo que as de primeira correspondem a uma capitalização a 4,62 % e as de segunda a capitalização a 3,30.

O estudo da situação da companhia feito com a máxima imparcialidade, redonda em um tacito louvor para a actual administração.

Caminho de ferro Através d'Africa

Reuniu no dia 11 do corrente a assembleia geral d'esta Companhia, que aprovou por unanimidade as contas, relatório do conselho de administração e parecer do conselho fiscal.

Foram reeleitos os corpos gerentes.

Como nos demais annos publicamos na integra o relatório do conselho de administração, dando neste número princípio à sua publicação.

PARTÉ FINANCIERA

Boletim Commercial e Financeiro

Lisboa, 15 de novembro de 1907.

A situação monetaria de todos os principaes mercados europeus é bastante tensa, como consequencia inevitável dos ultimos acontecimentos ocorridos na America. Os efeitos d'esta crise violenta far-se-hão sentir por largo tempo. A confiança geral foi fortemente abalada e por isso difficilmente e só tarde se restabelecerá.

Convém notar, como esclarecimento, que os *trusts* que se viram forçados a suspender pagamentos são diferentes dos *trusts* de produção, como o do aço, o dos assucres, o do cobre ou do petroleo. Trata-se d'estabelecimentos chamados *Trusts-Companies*, os quaes pelo seu titulo se distinguem tambem dos bancos propriamente ditos de desconto ou d'emissão.

Estas Companhias praticam todo o genero de operações. Recebem depositos, encarregam-se das funções de executores testamentarios, fazem operações imobiliarias ou hypothecarias, são gerentes de fortunas, asseguram o pagamento dos juros e da amortização de obrigações, servindo neste caso de intermediarios entre as companhias devedoras e os obrigatarios. Teem tambem caixas economicas.

Do que fica exposto, consegue-se facilmente que estas instituições trabalham com o dinheiro dos outros, o qual elles se propõem administrar e tê-lo sempre em condições de ser restituído, quando requisitado.

Depois, o capital proprio d'estas empresas está numa proporção infima em relação aos depositos recebidos.

E' o que se averigua pela comparação que em seguida fazemos da importancia do capital das quatro *Trusts-Companies* que gozavam de maior crédito e a dos seus depositos, em fim de setembro ultimo:

	CAPITAL	DEPOSITOS
	em milhares de dollars	
Farmers Trust.....	4.000	82.000
Knickerbocker.....	4.200	62.000
Morton Trust.....	2.000	44.000
Trust Cº of America.....	2.000	64.000

Compreende-se facilmente a instabilidade de uma organização financeira semelhante.

Estas companhias encontram-se no seguinte dilema: conservar o capital dos depositos constantemente disponivel, privando-se então do lucro resultante de immobilizações temporarias sob diversas formas, participação em syndicatos d'emissão, garantia de subscricao d'obrigações, etc.; ou fazer o emprego dos depositos, expondo-se, em caso de corrida, ao risco de não poder occorrer ao reembolso, visto que os depositantes não tem sequer o recurso da margem fornecida pelo capital proprio do *trust*.

Por conseguinte o equilibrio não pôde subsistir senão enquanto, por um lado, os depositantes tiverem a convicção que os seus depositos estão representados por uma contra-partida de facil realização, ou por outro, a administração d'estes estabelecimentos gozar d'um crédito suficiente para obter auxílios d'outros bancos em casos de urgentes necessidades de numerario.

Com tão contingentes forças de resistencia bem se pôde avançar que série enorme de prejuizos irreparaveis occasionam para os que tem os seus interesses ligados a estas instituições, as grandes crises como aquella por que está passando o mercado de Nova York.

*
Os pedidos de ouro dos Estados Unidos provocaram, durante a quinzena, a elevação da taxa de desconto em todos os mercados europeus.

O Banco de Inglaterra elevou a sua taxa de 6 para 7 %, como já a tinha elevado, pouco antes, de 4 1/2 para 6 %; o que representa um aggravamento de 2 1/2 % em duas semanas.

Desde 1873, segundo constata a imprensa ingleza, a taxa do Banco de Inglaterra não voltará a 7 %.

Levado pelo exemplo do Banco de Inglaterra e pela alta do cheque sobre Londres, o Banco de França alterou a sua taxa de desconto, que passou de 3 1/2 para 4 % e a taxa dos emprestimos sobre papéis de credito, que era de 4 %, para 4 1/2 %. Desde 1900 para cá que a taxa do desconto em França não voltará a atingir 4 %.

Em virtude das enormes saídas de ouro do Banco de Inglaterra, este estabelecimento contratou com o Banco de França, como já o fizera no anno findo, um suprimento de 75 milhões em aguias americanas. A operação fez-se sob a forma de desconto pelo Banco de França de papel sobre o estrangeiro com firmas de primeira ordem.

Tambem o Banco Imperial da Alemanha tomou medidas de defesa, fazendo passar a sua taxa de desconto de 6 1/2 para 7 1/2 % e a taxa dos emprestimos de 7 1/2 para 8 1/2 %.

Segundo noticias de Berlim, reina entre os industriaes allemaes

grande inquietação, não obstante os bancos allemaes continuarem a dispensar-lhes os creditos de que carecem.

O Banco Nacional Suisso de novo elevou o seu desconto de 5 para 5 1/2 %; o Banco da Belgica alterou igualmente a sua taxa, elevando-a de 5 1/2 para 6 %.

O Banco Imperial Russo elevou a taxa do seu desconto de 7 para 7 1/2 %. Da mesma forma procederam os Bancos de Italia, de Napolis e da Sicilia, cujas taxas de descontos e emprestimos passaram de 5 para 5 1/2 %. O Banco d'Estado da Suecia elevou a 6 1/2 % a taxa do seu desconto, que era de 6 %.

Pelo que respeita aos Bancos da Noruega e da Dinamarca, sabe-se que o primeiro augmentará a sua taxa de 5 para 6 % e o segundo de 6 para 7 % para o desconto, e de 6 1/2 para 7 1/2 para os emprestimos.

Como se vê é geral o encarecimento do desconto, quer por deficiencia real de numerario, quer como precaução pelo que ainda possa vir a succeder.

*
Segundo o *Lloyd's Register*, em 1906, a tonelagem geral dos navios do mundo aumentou 39.500.000 tonelladas, ou sejam mais 2 milhões de tonelladas sobre o anno anterior. Mas a estatística não inclue senão os navios de mais de cem tonelladas. O numero d'esses navios é de 30.200, dos quaes 20.750 são a vapor e 9.500 á vela. Os primeiros ganharam 900 unidades approximadamente e os segundos perderam 750. Esta deslocação é um phenomeno já antigo, cujos efeitos se accentuam. A marinha de vela resiste comodo à sua terrivel rival, pois que possue ainda um terço do numero total dos navios. E não é conveniente que desapareça porque permite os transportes economicos e poderá vir ainda a ser de grande utilidade no caso de uma crise prolongada, resultante de uma elevação exagerada do preço do carvão.

E' a Inglaterra que vem na cabeça do rol com 17 milhões de tonelladas, tanto como as outras marinhas do mundo reunidas.

O seguinte quadro mostra o augmento de tonelagem para cada nação, durante o anno de 1906 :

Inglaterra.....	825.000	Grecia.....	48.500
Estados Unidos....	330.000	Italia.....	48.000
Allemânia.....	330.000	Suecia.....	36.000
Noruega.....	118.500	França.....	30.500
Hollanda.....	93.500	Brazil.....	26.500
Japão.....	72.500	Russia.....	25.000
Dinamarca.....	71.500	Belgica.....	21.000
Austria.....	59.000		

*
Como dissémos no boletim anterior, conseguiu-se com o auxilio dos nossos principaes estabelecimentos de credito e com a boa vontade de todos attenuar os efeitos da crise bolsista produzida pela baixa persistente de diferentes valores em que a especulação se achava compromettida, compromettendo por seu turno os intermediarios nas operações respectivas. Para essa crise tambem contribuiu sem duvida o retrairo de capitais, devido ao estado de hesitação e desconfiança que se apposou dos seus respectivos possuidores.

Removidas as graves dificuldades da occasião e liquidados ou em via de liquidação os prejuizos sofridos, é claro que a situação do nosso mercado bolsista só muito vagarosamente se irá normalizando.

Por enquanto o mercado continua bastante fruxo, mantendo-se approximadamente na mesma posição os valores atingidos pela baixa.

A situação cambial é que se agravou consideravelmente durante a quinzena. Atribue-se em geral o facto à especulação desenfreada que se tem feito em cambios, aproveitando os especuladores habilmente o terreno preparado pelo alarme que produziu o mau estado dos negocios da bolsa, aggravado pelos boatos exagerados que se espalharam.

O que é certo é que a baixa do cambio sobre Londres, acompanhando de perto o encarecimento dos preços das outras divisas, é persistente e gradual.

As diferenças entre as cotações cambiais de hoje e as do fim do mes d'outubro, accusadas pela tabella que abaixo publicamos, são de molde a causar appreensões.

O ultimo preço da libra foi hoje de 55150 réis, o que equivale a um agio de cerca de 15 %.

O cambio do Rio sobre Londres ficou a 15 1/4 o que equivale a 15\$737 réis fracos.

	EM 15 DE NOVEMBRO		EM 31 DE OUTUBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	47	46 1/2	50 1/8	50
" 90 d/v.....	47 7/8	—	50 1/16	—
Paris cheque.....	605	614	572	574
Berlim "	248	252	233	234
Amsterdam cheque.....	420	426	397	399
Madrid cheque.....	890	905	848	855

A. C.

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

NOVEMBRO

BOLSAS	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	—	—
Lisboa : Inscrições de assent.	—	43,60	43,60	43,60	43,60	43,40	43	43,40	43,45	43,40	43,40	43,45	—	—
" coupon ..	43,30	43,25	43,15	43,15	43	43	43	43	43	43	43	41,95	—	—
Obrig. 4 0/0 1888.....	—	—	22.200	—	22.300	22.300	—	—	—	—	22.300	22.300	—	—
" 4 0/0 1890 assent	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 0/0 1890 coupon	—	—	—	—	53.900	—	—	—	53.000	—	—	—	—	—
" 4 1/2 0/0 assent	—	62.000	62.000	62.000	—	61.700	—	—	—	—	—	61.700	—	—
" 4 1/2 0/0 coupon int	—	61.000	—	61.000	61.000	61.000	61.300	61.000	60.900	60.900	60.900	60.900	—	—
" externo 1.ª série.....	—	62.200	62.700	62.700	63.000	62.700	62.500	62.500	62.600	62.800	62.900	63.200	—	—
" 3 0/0 1903.....	—	—	9.100	9.100	9.100	9.150	—	9.150	—	9.150	9.150	9.150	—	—
" Tabacos coupon.....	—	—	95.000	—	95.600	95.600	95.600	—	95.500	—	—	—	—	—
Acções B. de Portugal.....	—	177.000	177.000	—	—	—	—	—	—	177.000	—	177.000	—	—
" Commercial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	133.000	—	—
" Nac. Ultramarino	—	—	92.000	—	—	—	92.000	—	—	—	92.000	—	—	—
" Lisboa & Açores	113.000	113.000	113.000	113.000	—	112.500	—	—	—	—	—	112.500	—	—
" Tabacos coupon	94.000	—	—	94.000	94.000	—	93.500	93.500	93.500	93.500	93.500	93.500	—	—
" Comp. Phosphoros	68.000	67.500	67.900	—	—	67.800	68.000	—	—	—	—	—	—	—
" " Real	—	80.000	—	79.000	—	—	—	75.000	—	76.000	76.500	76.500	—	—
" " Nacional	—	—	—	11.800	11.800	—	—	—	—	—	—	11.900	—	—
Obrig. prediaes 6 0/0	91.700	—	92.000	—	—	—	—	—	92.000	—	92.000	91.800	—	—
" 5 0/0	88.300	—	—	—	—	88.450	—	—	88.300	88.450	88.500	—	—	—
" C. Beira Alta 1.º grau	56.800	—	—	56.500	—	—	57.000	56.800	—	—	—	—	—	—
" Real 3 0/0 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 3 0/0 2.º "	52.000	52.000	51.500	51.100	51.000	50.700	49.800	49.600	50.000	50.000	49.800	49.600	—	—
" Nacional 1.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Atravez d'Africa	—	85.500	85.800	85.500	86.000	86.600	86.800	86.800	86.600	86.900	87.000	—	—	—
Paris : 3 0/0 portuguez 1.ª série	—	63,40	63,75	63,50	61,90	62,40	62	62,30	63,05	62,92	62,82	—	—	—
Acções Comp. Real	—	408	—	—	400	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres	—	—	—	41	39,75	39	—	39	39	40	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza	—	372	365	370	366	365	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes	—	156,50	155	152	152	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau	—	348	350	350	—	—	350	350	350	349	350	—	—	—
" " 2.º "	—	270	271	260	254	255,50	250	251	255	255	252	—	—	—
" Beira Alta	—	298	299,50	298	295	293	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres	—	161	—	—	155	152,50	158	153,25	156	153,75	153	—	—	—
Londres : 3 0/0 portuguez	64,25	63,75	64	64,5	62,50	62,50	62,25	62,25	62,25	62,75	63	—	—	—
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	87	—	—	87,75	—	—	86,87	85	—	85	85,50	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhos	Periodo de exploração	1907			1906			Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1907	1906	1907	1906
COMPANHIA REAL	15/21 Out	1073	121.218.000	112.971	1073	128.109.000	119.393	4.696.721.000	4.663.311.060	33.410.000	—
	22/28 *	*	125.660.000	117.110	*	128.109.000	119.393	4.822.381.000	4.791.420.000	30.961.000	—
	29/4 Nov	*	112.904.000	105.222	*	116.509.900	108.582	4.935.285.000	4.907.929.000	27.356.000	—
	15/21 Out	70	1.746.000	21.941	70	2.176.000	31.085	76.021.000	81.317.000	—	5.296.000
Vendas Novas	22/28 *	*	1.958.000	27.942	*	2.176.000	31.085	77.979.000	83.493.000	—	5.514.000
	29/4 Nov	*	1.652.000	23.600	*	1.984.000	28.342	79.631.000	85.477.000	—	5.846.000
	15/21 Out	29	581.000	20.034	—	—	—	20.353.000	—	—	—
Coimbra à Louzã	22/28 *	*	618.000	21.310	—	—	—	21.571.000	—	—	—
	29/4 Nov	*	577.000	19.896	—	—	—	22.148.600	—	—	—
	21/31 Out	605	42.674.778	70.536	586	55.222.967	94.237	1.163.450.898	1.160.386.268	3.064.630	—
Sul e Sueste.....	21/31 Out	405	49.355.000	121.864	355	49.249.444	138.730	1.354.385.000	1.300.755.557	53.629.443	—
	24/30 Set	258	12.950.211	70.945	253	18.022.728	71.236	357.350.412	339.325.288	18.025.124	—
	1/7 Out	*	9.477.210	37.459	*	9.239.737	36.520	366.827.622	348.565.025	18.262.597	—
Beira Alta.....	8/14 *	*	8.320.238	32.886	*	3.801.583	38.74				

O comboio real inglês

O comboio em que viajam Suas Graciosas Majestades Britânicas e os seus sequitos é composto por oito sumptuosas carruagens duas das quais, reservadas respectivamente para o rei e para a rainha, medem vinte metros de comprimento, por 2^m,75 de largura.

São assentes entre dois carretos e dois eixos.

Exteriormente são pintadas como todo o material circulante da London and North Western Ry., isto é, a parte superior é branca, e a inferior cor de castanha. As dos soberanos tem ao centro as armas reais, e ao longo do tejadilho segue uma cornija de talha dourada. As portas, de mogno, são artisticamente decoradas e tem puchadores de metal dourado.

O soalho é de teka, as paredes, internamente, são envernizadas, com decorações a branco.

A armadura da carruagem é de aço, sendo sobre esta se assenta a teka.

Uma passadeira de gutapercha corre ao longo da carruagem. Cada carruagem real é dividida em sete compartimentos. O do rei tem uma sala, um quarto de cama, um gabinete de fumar, um quarto de vestir, uma antecâmara, e uma galeria envolta no topo.

A carruagem da rainha está dividida como a do rei, tendo em lugar do gabinete de fumar, um outro quarto de vestir.

O mobiliário é da máxima sumptuosidade e elegância. Os leitos são ornamentados de prata.

Os serviços de toucador são de prata artisticamente trabalhada.

As carruagens destinadas ao sequito real são no mesmo estilo das dos reis, mas a mobília e ornamentações são um pouco menos luxuosas.

Todas as janellas do comboio são fechadas com uma tela finíssima que impede a entrada da poeira; a luz pode moderar-se por meio de stores e persianas, de forma a permitir a circulação do ar.

As tapeçarias são em azul e ouro, as cortinas das janellas são de lã de camello, verdes.

Todas as carruagens são iluminadas a luz eléctrica.

Este material foi mandado fazer pela London and North Western Ry., e é sua propriedade, mas transita e muda as linhas.

A linha ferrea mais alta do mundo

Trata-se do caminho de ferro central de Oroya, no Perú, o qual, pela sua elevação e obras d'arte, é talvez a linha mais notável do mundo.

Só á custa de trabalhos inúmeros se conseguiu a sua construção.

Durante o percurso, que é de 220 quilometros vence a altura de 5.356 metros acima do nível do mar, altura superior á do Monte Branco.

Tracção eléctrica

Espanha

Estão bastante adeantados os trabalhos do tremvia de Granada a Santafé, esperando-se que a inauguração se realize na proxima primavera.

Italia

Os trabalhos da linha directa Roma-Nápoles, apesar da grande actividade com que prosseguem só d'aqui a annos poderão estar concluidos, devido á grande quantidade de obras de arte que é necessário construir em toda a linha.

Como a tracção adoptada será a eléctrica, a linha é construída em condições da máxima segurança para grandes velocidades.

LINHAS PORTUGUEZAS

Companhia Real. Esta companhia ainda está tratando da construção de um desvio para a condução do material para o caminho de ferro do Vale do Vouga.

Esta empresa pagará à Companhia Real a importância da construção que está orçada em 5.000.000 réis.

Os trabalhos devem começar ainda este mês.

— Está sendo estudada a maneira de substituir o actual sistema de iluminação na estação das Caldas da Rainha pelo de iluminação eléctrica.

— Vai ser ampliada a estação do Entroncamento para satisfazer às necessidades do serviço que dia a dia se vai tornando mais importante.

Alto Minho. Foram já enviados ao governo os trabalhos de gabinete, feitos para a construção do troço d'esta linha, de Braga a Lago.

Os trabalhos do traçado de Braga a Monsão dentro em breve serão aprovados, começando imediatamente a construção com grande actividade.

A secretaria da empresa está já instalada em Braga na casa das Hortas.

Valle do Vouga. Vão começar brevemente em Espinho os trabalhos de construção d'esta linha, tendo sido adquiridos pela empresa vários tratos de terreno.

O material tem chegado a Espinho em grande quantidade.

Ponte de Sôr. — Proseguem com regular actividade os trabalhos de campo para o estudo da variante da linha de Evora a Ponte de Sôr, de forma a aproxima-la o mais possível de Aviz.

Inhambane. — Foi determinado que no próximo mês de Janeiro comecem os estudos do traçado da linha de Inharrime, devendo os trabalhos de construção serem começados em maio.

Lobito. — Não tem diminuído a actividade nos trabalhos d'esta linha que se estende já até o quilometro 125.

Espera-se que até o fim do anno fiquem prontos mais vinte e cinco quilometros.

Angola. — Foi ordenado que começassem os trabalhos de construção do ramal de Golungo à estação de Canfuca, no Golungo Alto.

As madeiras para travessas serão as da região do Cassengo, e nos trabalhos serão empregados os condenados que estão cumprindo pena em Loanda.

Companhia Nacional. — É completamente destituído de fundamento que esta companhia pense em vender o seu ramal de Vizeu à empresa do Valle do Vouga.

Coimbra a Louzã. — Começou hontem a vigorar o novo horário de inverno d'esta linha.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Trata-se em Bilbau de construir uma linha ferrea directa entre aquella cidade e Madrid.

Foi aberto ao serviço público o ramal de Granada que medindo dois quilometros, que liga as linhas dos caminhos de ferro Andaluces e as do sul de Espanha.

Espera-se que nos ultimos dias do anno corrente seja inaugurada a linha económica de Villacañas a Quintanar.

*
A Companhia de Madrid a Saragoça e Alicante fez a encomenda de cem carruagens para passageiros das tres classes, com todos os melhoramentos conhecidos.

Até as carruagens de terceira, em geral tão pouco hospitalerias, tem corredor-lateral, *toiletes*, iluminação a gaz comprimido, e são aquecidas pelo vapor d'água.

Para se fazer ideia da sumptuosidade das carruagens, bastará dizer que as de primeira classe importam em 45.000 pesetas cada uma, as de segunda 30.000, e as de terceira 27.000.

As antigas carroagens de primeira classe tinham custado 12.000 pesetas.

*

Foi autorizada a construcção de uma linha ferrea de Puerto da Luz a Tamaraceite, na Grande Canaria.

*

Foi aberto concurso para a construcção de uma linha de Pontevedra a Rivadavia, passando pela Puente de Caldelas, e de uma outra de S. Fernando a Cartagena, passando por Gibraltar, e seguindo a costa de Malaga a Almeria.

FRANÇA

Foi auctorizada a abertura á exploração da seccão da linha de tramway de Blois a Chateaurenault, compreendida entre Saint Nicolas des Motets e Chateaurenault, Saint Malo, na extensão de 8.828 metros.

ITALIA

Nos primeiros dias do proximo mez de dezembro será aberto ao serviço publico o primeiro troço da linha de Valsugana, de Varese a Bassano.

ARGENTINA

Foi concedida a auctorização para a construcção de uma linha de La Plata a Baradero, passando por Altamirano, Monte, Bragado, Chacabuco a Arrecifes, curvando perpendicularmente as linhas actuaes e indo por um ramal a Venado Tuerto.

Esta linha unirá, como se vê, os mais importantes centros de producção da província em La Plata e Buenos Aires.

■

Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho d'Administração apresentado á assembleia geral em 11 de novembro de 1907.

SENHORES ACCIONISTAS:

Em cumprimento do disposto nos artigos 52º e 53º dos estatutos, temos a honra de submeter á vossa apreciação o relatorio dos actos da nossa administração, até 30 de junho do corrente anno, accusando os livros nesta data o seguinte:

Balanço da Companhia Real dos Caminhos de ferro Através d'Africa

Mala Real Portugueza.....	180:000\$000	
Propriedade.....	59:028\$937	
Moveis e utensilios.....	20:669\$786	
Construcção	12 459:342\$854	
Capital.....	—	3 600:000\$000
Obrigações.....	—	8.374:500\$000
Thesouro portuguez.....	—	1 290:213\$248
Banco de Portugal.....	—	447:299\$516
Letras a pagar em Loanda.....	—	1:500\$000
Diferença na subvenção	—	3 147:442\$809
Obrigações sorteadas.....	—	4:950\$000
Lucros suspensos.....	—	419:086\$697
Letras a receber.....	10:000\$000	—
Estudos além de Ambaca	36:842\$236	—
Acções de conta propria.....	153:000\$000	—
Papeis de credito.....	202:413\$000	—
Ministerio da Fazenda, conta de subsidio	—	3 838:864\$528
Augmento de tarifas.....	—	1.008:826\$980
Administrador-delegado em Lisboa.....	2:456\$242	—
Trustees	241:045\$800	—
Contrato de 20 de outubro de 1894—art. 9º.....	—	120:470\$145
Reducción em tarifas.....	39:676\$425	123:346\$630
Direcção em Loanda.....	63:322\$143	—
Devedores e credores.....	—	—
Thesouro, conta de Reclamações.....	8 296:519\$394	—
Caixa.....	1:932\$570	—
Exploração.....	662:251\$205	—
Letras a pagar.....	—	52:003\$039
Réis	22.428:503\$592	22.428:503\$592

S. E. & O.

Balanço da Companhia Real dos Caminhos de ferro Através d'Africa em 30 de junho de 1907

Activo	Passivo
Mala Real Portugueza — Saldo..	180:000\$000
Propriedade—No Porto e Loanda	59:028\$937
Moveis e utensilios—No Porto, Londres e Loanda.....	20:669\$786
Construcção — Saldo.....	12 459:342\$854
Letras a receber—Saldo	10:000\$000
Estudos além d'Ambaca—Importância d'estes a reclamar do governo.....	36:842\$236
Acções de conta propria—Saldo	153:000\$000
Papeis de crédito—Saldo a saber:	
1.414 obrigações da Companhia a 79\$500.....	112:413\$000
2.000 acções da Companhia das Aguas de Loanda a 45\$000.	90:000\$000
Administrador-delegado em Lisboa—Saldo	2:456\$242
Trustees—Importância em consolidados e em dinheiro....	241:045\$800
Direcção em Loanda—Saldo...	39:676\$425
Devedores e credores—Saldo....	63:322\$143
Thesouro, conta de Reclamações — Pelas que ha a fazer ao governo em virtude da rescisão do contrato de 1891, conforme o annexo B.....	8.296:519\$394
Caixa — Saldo existente.....	1:932\$570
Exploração—Saldo conforme o annexo C	662:251\$205
	<u>22.428:503\$592</u>

Capital — Importância de 40 000 acções a 90\$000.....	—	3.600:000\$000
Obrigações—Creadas:		
9.450 de 450\$000.....	4.252:500\$000	
47.250 de 90\$000.....	4.252:500\$000	
Menos sorteadas:		
146 de 450\$000 .. 65:700\$000	8.505:000\$000	
720 de 90\$000 .. 64:800\$000	130:500\$000	8.374:500\$000
Explicações—Somma de obrigações creadas.....	8.505:000\$000	
Da qual:—Recebido dos Trustees em pagam. ^{to} da construcção.	6 186:150\$000	
Diferença na emissão....	2 296:350\$000	
Em consolidados inglezes em poder dos Trustees conforme o contrato respectivo £ 5.000.....	22:500\$000	
	8 505:000\$000	
Thesouro portuguez—Saldo da conta do contrato de 20 de outubro de 1894.....	—	
Banco de Portugal—Saldo.....	—	1.290:213\$218
Letras a pagar em Loanda—Saldo.....	—	447:299\$516
Diferença na subvenção—Saldo		
Obrigações sorteadas — Pelas sorteadas em 21 de junho de 1907 a pagar em Londres...		
Lucros suspensos—Saldo.....	—	1:500\$000
Ministerio da Fazenda, conta de subsidio—Saldo.....	—	3.147:442\$809
Augmento de tarifas—Saldo...		
Contrato de 20 de outubro de 1894, artigo 9º—Saldo (veja annexo B		
Reducción em tarifas—Importância d'esta.....		
Letras a pagar—Saldo.....	—	120:470\$145
	—	123:346\$630
	—	52:003\$039
	—	<u>22.428:503\$592</u>

Annexo A—Desenvolvimento da conta de Lucros e Perdas**Debito**

Coupons de 1 de julho de 1906 e 1 de janeiro de 1907.....	429:551\$895
Menos: diferença de cambio levada á conta de Thesouro, conta de Reclamações.....	<u>10:208\$145</u>
Pago por gastos de administração.....	20:469\$000
Idem por gastos geraes.....	11:746\$420
Idem por despesas em Londres	12:349\$135
Idem por commissões e transferencias.....	2:013\$349
Idem por gastos geraes de exploração.....	346:315\$948
Transferencia para a conta de Augmento de tarifas.....	94:113\$440
Importancia transferida para a conta de Lucros suspensos.....	85:050\$836
Diferença em diversas contas para fechar.....	<u>30\$227</u>
	<u>991:432\$105</u>

Crédito

Recebido de alugueis de parte do predio no Porto	8\$0\$000
Idem de juros no deposito em poder dos Trustees.....	534\$376
Subvenção segundo o contrato	873:578\$158
Menos: rendimento da linha pelas tarifas antigas.....	<u>222:354\$960</u>
Dividendos de papeis de crédito.....	10:378\$000
Lucro na venda de diversos materiaes e em trabalhos feitos nas officinas.....	11:637\$681
Rendimento geral da linha.....	316:768\$850
	<u>991:432\$105</u>

Annexo B—Desenvolvimento da conta Thesouro, conta de Reclamações

Saldo do anno anterior.....	6.167:255\$830
Diferenças de cambio durante o anno:	
Em coupon.....	10.208\$145
Em material e diversos.....	2:197\$226
Menos: diferenças de cambio recebidas.....	<u>35\$220</u>
Juros pagos durante o anno:	
Ao Thesouro pelo contrato de 20 de outubro de 1894.....	66:143\$023
Ao Banco de Portugal (garantido pelo governo).....	23:590\$950
Ao Ministerio da Fazenda por adeantamentos.....	<u>140:306\$407</u>
Juros recebidos de diversos e creditados a esta conta.....	<u>230:040\$3 0</u>
Redução no rendimento do café.....	<u>1:529\$525</u>
Diferença na subvenção entre a importancia lançada nesta conta em papel 1.402:592\$652 réis e a mesma importancia em ouro, segundo o contrato.	228:510\$855
Diferença entre as importâncias liquidadas por subvenção, em papel e as mesmas importâncias em ouro, segundo o contrato....	<u>23:062\$256</u>
Menos: importâncias já lançada á conta de Reclamações de diferenças de cambio nas verbas recebidas para o coupon ...	<u>572:495\$621</u>
A transportar.....	1.172:354\$536
Importâncias pedidas para complemento das despesas de exploração conforme o contrato de 20 de outubro de	1.744:850\$157
	8.176:049\$249

Transporte 8.176:049\$249

1904, artigo 9.º, segundo o estabelecido e cumprido por todos os governos desde 1894 e recusado pelo actual governo a saber:

2.º trimestre 1906. 27:611\$700
3.º " " 1906. 35:910\$000
4.º " " 1906. 39:644\$290
1.º " " 1907. 30:604\$155
2.º " " 1907. 18:790\$000

152.470\$145

Recebido por conta do 3.º trimestre de 1906 e 1.º de 1907

32:000\$000

120:470\$145

8.296:519\$394

(Continua)

AVISOS de serviço

Caminhos de Ferro do Estado**Diracção do Sul e Sueste****Toilettes-camas**

As requisições para os logares de toilettes-camas, a que se refere a tarifa especial interna n.º 2, grande velocidade, podem também ser feitas na estação de Lisboa, onde deverão ser pagas as respectivas taxas supplementares.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes**Collegiaes e professores**

No dia 1 de dezembro de 1907 será posta em vigor a nova tarifa especial n.º 2 de grande velocidade, para transporte de grupos de collegiaes e seus professores em 2.ª e 3.ª classes entre as estações das linhas exploradas por esta Companhia.

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

Cordova a Malaga

Acha-se restabelecido o serviço de passageiros entre Gobantes e Malaga com trasbordo. Aceitam-se bagagens com reserva pelos prazos de transporte. Não se aceitam mercadorias em grande e pequena velocidade para as estações de Campanillas e Malaga (Puerto). Para Malaga admitem-se apenas expedições em grande velocidade de volumes de peso não superior a 50 kilos e com reserva pelos prazos de transporte.

Quebras naturaes**Tarifa especial S. F. N.º 3. Pequena velocidade**

Tendo sido alterado em Espanha o quadro de quebras naturaes annexo à Tarifa especial S. F. N.º 3 de pequena velocidade, em vigor desde 1 de setembro do corrente anno, previne-se o publico de que o referido quadro fica substituído pelo seguinte :

Alcooes, aguardentes e licores, cerveja e cidra, vinhos e vinhages : até 200 kilometros, 2 %; por cada 200 kilometros mais, 1 %; maximo em qualquer percurso superior, 5 % no verão, 4 % no inverno. Tinta, vernizes, agua-raz e essencias : idem, idem, 2 %, 1 %, 6 % no verão, 4 % no inverno. Sebo, manteigas, carnes, toucinho, sabão e amido : idem, idem, 1 %, 1 %, 4 % no verão, 3 % no inverno. Melão, assucar e mel : 1 %, 1 %, 5 % no verão, 4 % no inverno. Madeiras e raizes tintoreaes ou medicinaes, moídas, em saccos, esponjas, cortiça ou casca para cortumes, trapos velhos em fardos, couros curtidos : 2 %, 4 % por cada 200 km. mais, 4 % no verão, 3 % no inverno. Cereaes, arroz e sementes em saccos, feulás, farinhas e batatas em saccos, legumes secos, resinas e productos chimicos, especiarias e drogas, carvão vegetal em saccos, carvão de pedra, agglomerados e coke a granel, sal commun: 1 %, 1 % por cada 100 km. mais, 3 % no verão, 2 % no inverno. Cal e gesso em pó, a granel: 4 %, 1 % por cada 200 km. mais, 8 %. Cal e gesso em pó, em saccos, 2 %, 4 % por cada 300 km. mais, 4 %. Peixe em escabeche e fresco, sem gelo nem sal: 1 %

Importâncias pedidas para complemento das despesas de exploração conforme o contrato de 20 de outubro de

1 % por cada 200 km. mais, 3 %. Peixe salpicado: 3 %, 1 % por cada 100 km. mais, 6 %. Peixe fresco com gelo: 6 %, 2% por cada 100 km. mais, 10 %. Ossos: 6 %, 1 % por cada 100 km. mais, 10 %. Ovos: 1 %, 1 % por cada 100 km mais, 4 % no verão, 3 % no inverno. Castanhas: 1 %, por 2 dias com um maximo de 6 %.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Ramal de Montemór

No dia 5 de dezembro de 1907, pelas doze horas do dia perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder á arrematação das seguintes empreitadas:

N.º 9 — De construcção do edificio de passageiros, com a sua plataforma, casas para habitação do pessoal, latrina e fossa, da estação de Montemór-o-Novo, e uma casa de guarda ao kilometro 41 do referido ramal.

N.º 10 — De construcção de terraplenagens, no terrapleno do apeadeiro de Paião, de um edificio de passageiros, com a sua plataforma, um caes descoberto e uma casa de guarda e partido ao kilometro 6 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 provisórios de 153.500 reis para a empreitada n.º 9 e de 86.500 reis para a empreitada n.º 10.

O concorrente a quem a adjudicação for feita reforçará o seu deposito provisório até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação.

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 pôdem ser examinados nos dias uteis, desde as onze horas da manhã até as 4 da tarde.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Espojas

No dia 18 de novembro pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de esponjas.

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

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.

Óleo mineral para injeccão de travessas

No dia 23 de novembro, pela uma 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 4.140 toneladas de óleo mineral para injeccão de travessas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do serviço dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das dez horas da manhã ás quatro da tarde, e em Paris nos escritorios da Companhia, 28, Rue de Châteaudun.

Fornecimento de taboas de pinho

No dia 2 de dezembro pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para fornecimento de 2.000 taboas de pinho da terra.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 horas da tarde.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central de Lisboa (Rocio).

MACHINAS DE CALCULAR DACTYLE

Somma, subtracção, multiplicação, divisão, raiz quadrada

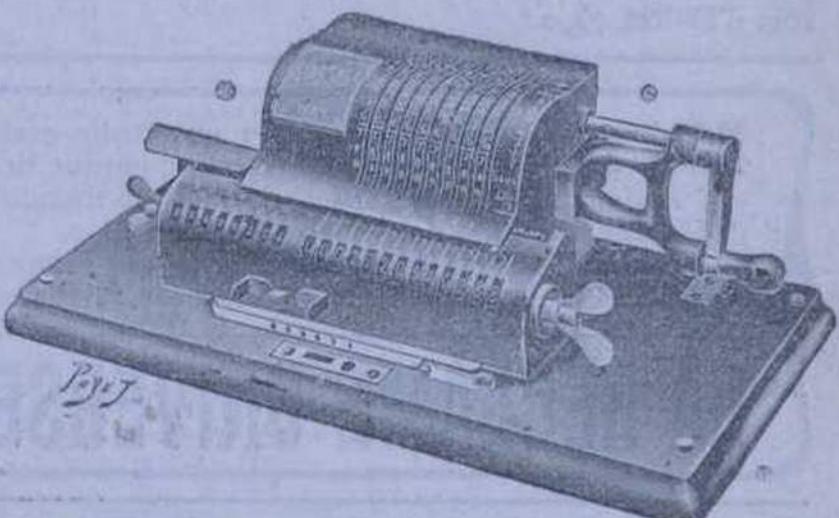
Rapidez extraordinaria

Exactidão rigorosa

PREÇO 75.000 REIS

Vendem-se na GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Rua Nova da Trindade, 48, 1.^o
LISBOA



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

	3 letras	4 letras	5 letras	6 letras
De 2 a 4 1/2 milímetros	11.5000	11.5800	12.5600	13.5400
De 5 e 5 1/2 "	11.5400	12.5200	13.5000	13.5800
De 6 e 6 1/2 "	11.5800	12.5600	13.5400	14.5200
De 7 e 7 1/2 "	13.5000	14.5200	15.5400	16.5600
De 8 a 9 "	14.5200	15.5400	16.5600	17.5800
De 9 1/2 e 10 "	15.5400	16.5600	17.5800	19.5000

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta Redacção.

AGENDA do VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

BILBAU **Gran Hotel Vizcaya.** — Todo o conforto, cosinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacharra-Mendi. — Proprietário, Felix Núñez & 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 eléctrica. Aceito e ordem. Preços modicos.

CASTELLO BRANCO **Hotel Francisco** — Rua de Santo António — Bom tratamento, aceito e comodidade — Proprietário, sucessor da viúva de Francisco da Silva Gama.

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

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

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de inexcediveis comodidades e aceito tratamento recommendavel — Proprietário, Domingos José Pires

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

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

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

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

MAFRA **Hôtel Moreira.** — No largo, em frente do convento. Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia a 1\$500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

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

PORTO **Hôtel Real.** — Rua do Bomjardim, 21 — Completely 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 eléctrica — 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 jornais**, porque tirarão disso grandes vantagens.

Assignaturas para todos os jornais do mundo (Mais de 15.000 publicações políticas, illustradas e de todas as especialidades se encontram nos nossos armazens).

Publicidade em todos os géneros em França e no estrangeiro. — Longa experiência e ideias novas em publicidade. — Condições muito vantajosas. — Execução rápida e conscientiosa. — Referências de primeira ordem.

LA RÉCLAME UNIVERSELLE

Sociedade Geral de Publicidade
12, BOULEVARD DE STRASBOURG — PARIS

Aos Srs. Subscriptores dos telephones
MEMOTELEFONIO

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

Especialidade d'esta Redacção

PREÇO 500 REIS

MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL

PREÇO 1\$200 RÉIS

PARA OS ASSIGNANTES DA GAZETA 1\$000 RÉIS

Rua Nova da Trindade, 48, 1.^o — LISBOA

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

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-15 m.	9-29 m.	9-10 m.	9-53 m.
9-35 m.	9-49 m.	10-10 m.	10-25 m.
4-0 t.	4-11 t.	4-29 t.	4-14 t.
5-40 t.	5-31 t.	6-20 t.	6-35 t.
11-25 n.	11-39 n.	12-10 n.	12-15 n.

Mais os do Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a. t.

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-30 m.	6-5 m.	5-20 m.	5-50 m.
7-0 m.	7-28 m.	7-25 m.	7-55 m.
7-40 m.	8-15 m.	8-19 m.	8-45 m.
10-10 m.	10-38 m.	8-52 m.	9-25 m.
11-30 m.	11-58 m.	10-10 m.	11-40 m.
4-0 t.	4-28 t.	4-10 t.	4-26 t.
2-30 t.	2-38 t.	4-40 t.	5-0 t.
4-52 t.	5-20 t.	3-0 t.	5-30 t.
5-24 t.	5-56 t.	5-24 t.	5-57 t.
7-0 t.	7-28 t.	7-0 t.	8-6 t.
8-30 n.	8-53 n.	9-10 n.	9-36 n.
10-0 n.	10-28 n.	10-40 n.	11-6 n.
12-30 n.	—	—	—

Mais os de Cascaes, excepto os a.

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-15 m.	7-13 m.	6-0 m.	7-0 m.
8-10 m.	9-3 m.	8-5 m.	8-22 m.
9-10 m.	9-46 m.	a 8-56 m.	9-32 m.
9-45 m.	10-0 m.	9-15 m.	10-5 m.
a 10-0 m.	11-16 m.	a 9-56 m.	10-32 m.
10-45 m.	11-52 m.	10-50 m.	11-54 m.
12-13 t.	12-22 t.	a 11-26 m.	12-2 t.
14-0 t.	2-15 t.	12-15 t.	1-19 t.
a 1-45 t.	2-32 t.	1-10 t.	2-54 t.
a 2-10 t.	3-46 t.	2-26 t.	3-2 t.
2-5 t.	4-15 t.	3-15 t.	4-10 t.
4-10 t.	5-16 t.	4-32 t.	5-28 t.
6-47 t.	5-47 t.	4-28 t.	5-15 t.
5-20 t.	6-40 t.	5-26 t.	6-2 t.
a 6-40 t.	6-46 t.	6-15 t.	7-19 t.
6-15 t.	6-52 t.	6-56 t.	7-82 t.
a 7-40 t.	8-16 n.	7-5 t.	7-52 t.
t 7-15 n.	8-12 t.	8-0 t.	9-4 n.
a 9-15 n.	10-12 n.	9-20 n.	10-24 n.
10-10 n.	11-16 n.	a 9-56 n.	10-2 t.
10-45 n.	11-52 n.	10-50 n.	11-54 n.
12-23 n.	1-15 n.	11-25 n.	12-2 n.
—	—	1-10 t.	12-58 n.
—	—	12-56 n.	1-32 u.

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-10 m.	9-41 m.	11-3 m.	11-35 m.
11-10 m.	11-41 m.	1-16 t.	1-16 t.
4-10 t.	4-41 t.	3-14 t.	3-47 t.
2-10 t.	2-40 t.	4-30 t.	5-0 t.
4-38 t.	5-12 t.	6-7 t.	6-38 t.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-35 m.	7-39 m.	5-2 m.	6-1 m.
8-10 m.	9-5 m.	6-44 m.	7-43 m.
10-10 m.	11-13 m.	7-59 m.	8-47 m.
a 10-45 m.	11-22 m.	8-44 m.	9-42 m.
12-10 t.	1-11 t.	9-36 m.	10-37 m.
3-15 t.	4-21 t.	11-41 m.	12-42 t.
5-12 t.	6-8 t.	4-31 t.	5-20 t.
t 6-20 t.	7-29 t.	a 3-45 t.	4-22 t.
7-35 t.	8-58 t.	4-41 t.	5-41 t.
9-10 n.	10-13 n.	1-25 t.	7-25 t.
10-19 n.	11-23 n.	8-0 n.	8-59 n.
11-10 n.	12-13 n.	9-33 n.	10-31 n.
12-23 n.	1-26 n.	11-4 n.	12-6 n.

Lisboa-Rocio	Sacavém	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-9 m.	7-14 m.	9-21 m.	10-5 m.
8-10 m.	8-54 m.	10-39 m.	11-22 m.
9-53 m.	10-35 m.	11-11 m.	12-35 m.
10-51 m.	11-34 m.	2-20 t.	3-3 t.
4-20 t.	2-4 t.	3-25 t.	4-2 t.
3-25 t.	4-8 t.	4-11 t.	5-24 t.
4-41 t.	5-24 t.	5-34 t.	6-18 t.
5-41 t.	6-25 t.	7-48 t.	8-41 t.
6-41 t.	7-24 t.	8-57 t.	9-34 t.
7-27 t.	8-41 t.	10-18 n.	10-48 n.
8-27 t.	9-41 n.	11-39 n.	12-23 n.
9-51 n.	10-35 n.	11-39 n.	12-23 n.

Lisboa-Rocio	Povoa	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
11-51 m.	12-49 t.	7-56 m.	8-54 m.
11-0 n.	11-58 t.	1-7 t.	2-5 t.

Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-28 t.	5-37 t.	c 5-2 t.	p 6-35 m.
p 4-35 t.	c 5-37 t.	5-22 m.	6-50 m.
p 6-5 t.	7-26 t.	8-0 n.	9-28 n.
42-30 n.	1-53 n.	—	—

Lisboa-Rocio Setil Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-30 m.	8-26 m.	c 7-14 m.	p 2-8 n.
—	—	7-14 m.	9-22 m.
4-55 m.	8-22 m.	4-15 m.	—
8-29 m.	10-31 m.	4-20 t.	5-0 n.
3-30 t.	7-5 t.	8-10 n.	9-38 n.

Santarem-Setil Entroncam. Lisbon-R.

Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-24 m.	6-54 m.	10-10 m.	12-56 t.
7-25 m.	7-54 m.	—	—
8-15 m.	8-45 m.	8-30 m.	8-38 m.
10-10 m.	10-38 m.	Lisboa-Rocio Porto Lisboa-Rocio	
11-30 m.	11-58 m.	10-10 m.	11-40 m.
4-0 t.	4-		



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 18 de Novembro sairá o paquete **Amazon** para
Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

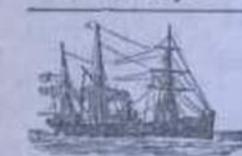
Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

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

Vapores a sair do porto de Lisboa

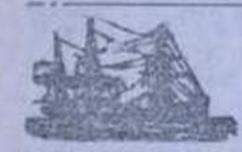


Africa Occidental, vap. portuguez **Cavengo**. Sairá a 22 de novembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1.^º



Africa Oriental (via Suez), vapor allemão **Admiral**. Sairá a 2 de dezembro.

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



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Tijuea**. Sairá a 20 de novembro.

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



Bordeos, vap. frances **Chili**. Sairá a 28 de novembro.

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



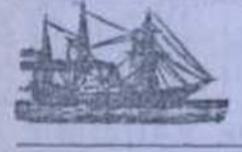
Cherburgo. Southampton e Londres, vapor inglez **Aragon**. Espera-se a 20 de novembro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^º



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

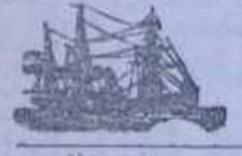


Havana. Tampico e Vera Cruz, vapor allemão **Syria**. Sairá a 28 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^º



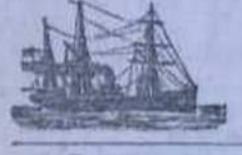
Havre e Hamburgo, vapor allemão **Rio Pardo**. Sairá a 21 de novembro.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Liverpool, vapor inglez **Douro**. Espera-se a 19 de novembro.

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



Madeira, Pará e Manaus, vap. inglez **Anselm**. Sairá a 17 de novembro.

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



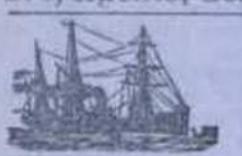
Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Amazon**. Sairá a 18 de novembro.

Agentes, James Rawes & C.^a, Rua d'El-Rei, 31, 1.^º



Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villa das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **S. Miguel**. Sairá a 20 de novembro.

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



Madeira, Pará e Manaus, vap. inglez **Clement**. Sairá a 27 de novembro.

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



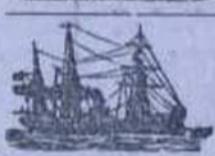
Montevideo e Buenos Aires, vapor allemão **Cap Arcona**. Sairá a 17 de novembro.

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



Montevideo, Buenos Aires e Bahia Blanca, vapor allemão **St. Cruz**. Sairá a 21 de novembro.

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



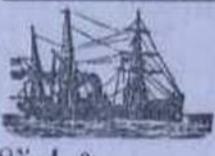
Montevideo e Buenos Aires, vapor allemão **Konig Friedrich August**. Sairá a 28 de novembro.

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



Pará, Maranhão, Ceará e Parnahyba, vapor allemão **Rio Grande**. Sairá a 22 de novembro.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Paula Blumberg**. Sairá a 18 de novembro.

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



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Wurzburg**. Sairá a 19 de novembro.

Agentes, Pereira & Lane, R. da Prata, 51.



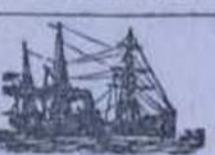
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Pisa**. Sairá a 30 de novembro.

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



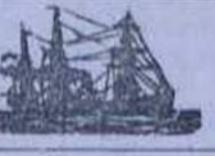
Port Said, Colombo, Singapura e Manilha, vapor espanhol **C. Lopez y Lopez**. Sairá a 28 de novembro.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Rotterdam e Hamburgo, vap. allem. **Cordova**. Sairá a 20 de novembro.

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



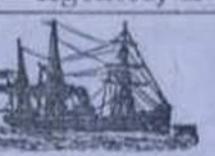
S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Thames**. Sairá a 26 de novembro.

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



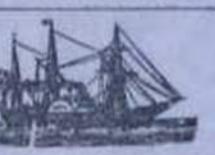
S. Vicente, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Ortega**. Sairá a 27 de novembro.

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



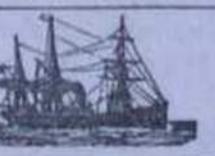
Southampton, Bolonha e Hamburgo, vapor allemão **Cap Verde**. Sairá a 18 de novembro.

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



Southampton, Bolonha e Hamburgo, vapor allemão **Cap Ortegal**. Sairá a 26 de novembro.

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



Vigo e Liverpool, vap. inglez **Augustine**. Sairá a 19 de novembro.

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



Vigo e Liverpool, vap. inglez **Antony**. Sairá a 30 de novembro.

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

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

GRANDE VELOCIDADE

AMPLIAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL N.º 2

PARA O TRANSPORTE DE

GENEROS FRESCOS, COMESTIVEIS, etc.

Applicavel desde 20 de Novembro de 1907

As expedições de peixe fresco, etc., a que se refere o paragrapho 1.º d'esta Tarifa, devem ser entregues a despacho na estação pelo menos **1 hora** antes da hora prescripta do comboio em que devam seguir.

A's expedições apresentadas depois d'este prazo ser-lhe-ha applicada, alem dos preços estipulados no paragrapho acima indicado, a **sobretaxa de 20 %.**

A Companhia reserva-se a faculdade de recusar a recepção da mercadoria quando esta não seja apresentada a despacho com 20 minutos ou menos antes da partida do comboio.

Ficam em tudo mais vigorando as disposições da Tarifa Especial n.º 2 de 26 de Julho de 1898.

Lisboa, 5 de Novembro de 1907.

O Administrador Delegado da Companhia

Luiz Ferreira da Silva Vianna.