

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario e Director

REDACTOR PRINCIPAL

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO  
TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO, DE LEIRIA ABILIO & SARAIVA  
3, 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 á 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.....	Paginas 337
INSTALAÇÕES ELECTRICAS—1—por O. S.....	338
PORTE OFFICIAL — Portaria de 12 de novembro do Ministerio das Obras Publicas. ....	339
A PROPOSITO DO CINCOENTENARIO—XXIV— (continuação).....	339
REFORMAS EM LISBOA-ROCIÓ.....	340
A GREVE DOS EMPREGADOS FERROVIARIOS EM INGLATERRA.....	340
TARIFAS FERROVIARIAS DA AFRICA DO SUL.....	341
NOTAS DE VIAGEM — VIII—O palacio de Friederiksberg—O parque de Fredensborg—Passagem á Suecia—Helsingborg — Bons hotéis e boas comidas—As sociedades de temperança (illustrado).....	341
MOVIMENTO COMMERCIAL.....	342
CONGRESSO DE TRAFEGO FRANCO-ESPANO-PORTUGUEZ **.....	342
PONTE DE HELLGATE EM NOVA YORK.....	342
O «TRUST» AMERICANO DOS CAMINHOS DE FERRO.....	343
FORÇAS IDRAULICAS.....	343
DO ATLANTICO AO PACIFICO.....	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'AFRICA.....	343
PARTE FINANCEIRA — Boletim Commercial e Financeiro — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	341 e 345
O COMBOIO REAL INGLEZ.....	346
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 — Italia — Argentina.....	347
COM-ANHIA ATRAVES D'AFRICA—Relatorio do Conselho de Administração.....	347
AVISOS DE SERVIÇO.....	348
ARREMATACOES.....	349
AGENDA DO VIAJANTE.....	350
HORARIO DOS COMBOIOS.....	351
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	352

## O porto de Lisboa

Ha tempos tivémos a honra de, a convite da Sociedade de Propaganda de Portugal, fazer, subordinada á epigraphe 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, luzitano, vem um inverno, d'estes excepcionaes, que apesar de inferior ao vulgar dos invernos do norte, fez um barulho terrível 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 necessario 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 victima (?) de um phenomeno que attingiu por igual a todos. Em circumstancias especiaes, que não vimos para aqui analysar, se deu esse desastre, que só a elle attingiu, e que se attribuiu 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 safam-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 difficuldades com que luta o trafego, sobretudo de passageiros, ao minimo mau tempo.

Ora apesar dos grandes temporaes nenhum navio foi obrigado a largar dos caes por motivo de mau 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 fluctuante sobrecarregadissima com uma machina que não é para elle, e algumas fragatas, que embora dirigidas por maritimos habéis, soffrem as consequências 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 consequências dos fallados estoques d'agua.

Desastres mais, só houve o do navio francez *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 reben-tar a amarra! O navio garrou, e quando um navio garra, ou é por defeito do mau 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 consequências 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 ahi 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 occasiões em que o inverno se manifesta.

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

Novembro de 1907.

João Carlos d'Oliveira Leone.

## Instalações electricas

### I

O desenvolvimento que vai 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 iças-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 tutela na classe operaria e a previdência, que acautele o publico contra os desastres, attentões e cuidados cada vez maiores.

Cresce dia a dia em todos os paizes o numero de estabelecimentos industriaes em que se vai operando, parcial ou totalmente, a transformação do sistema de transmissão do movimento desde a machina motora ao ultimo aparelho 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 dá 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 produção, promovendo assim a construcção das *fontes hidro-electricas* que se vão vulgarizando em todos os paizes que sabem quanto custa o carvão mineral, mais se vulgarizaram as installações electricas.

Póde 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 póde affirmar tambem, que não ha *industrias electricas*, a não ser que a qualificação perea o sentido que se lhe quiz dar na legislação 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 póde ser um cabo transatlantico para a telegrafia submarina, como um transformador, um alternador, um dinamo, um receptor ou um acumulador 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 hidro electrica distante.

A generalização que vai 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 electrotecnicos 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 logriam impedir.

O inspector industrial da 2.<sup>a</sup> circumscripção na Suissa, que comprehende os cantões de Berne (Jura), Friburgo, Tessino, Vand, Valais, Neuchatel e Genébra, diz a este respeito no seu ultimo relatório 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 victima, mas por parte de quem, conhecendo o perigo, ordenou o trabalho.»

Cita em seguida diversos casos de electrocução e diz que falta muito para se conseguir a respeito da precaução 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 instrucções 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 inspector do trabalho suiso.

Juntaremos algumas ligeiras considerações explicativas a estas instrucções 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 ver, uma importante lacuna.

«Os operarios das edificações, taes como os pedreiros, estucadores, assentadores de coberturas, latoeiros, serralleiros, brochantes, etc., estão expostos a desastres quando estabelecem contacto com os fios conductores de electricidade ou com outras partes das installações electricas. Podem 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 previamente 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 metallicos, madeira umida, etc.

E' indispensavel precatem-se principalmente contra as *linhas 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 produção d'energia electrica se podem classificar, quer sejam de correntes *contínuas*, 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 fisiologicos muito differentes e perigos distinctos.

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

(2) A marca encarnada nos postes de canalização electrica em Portugal indica somente 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 fizesse 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 de commercio se annuncie á noite por luz encarnada. Ella põe-se onde ha um ponto perigoso, ou tambem onde ha meios de o evitar como escadas exteriores dos predios para fugir a incendios.

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

Ha difficuldades na fixação porque o perigo não resulta só da differença 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 victima.

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 involucros de madeira, chapa de ferro, ou rede metallica. Estas prescrições não se referem aos logares destinados ao serviço das officinas electricas, logar das machinas transformadores ou appparelhos.

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 metallicos 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.

## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição dos caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o officio 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, auctorizar definitivamente a exploração do referido troço de linha.

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

## A proposito do Cincoentenário

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

XXIV

(Continuação)

Um dos grandes obstaculos para atrair o trafego á via ferrea desviando-o das vias competidoras e da longa pratica de rotina, dando preferencia ás vias antagonistas, fluvial, maritima e até em certas localidades carreteira consistia na insistencia da applicação 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 applicação pelas estações das linhas.

Não implicava porém desistencia dos direitos legais 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.<sup>a</sup> classe. Pela designação generica de «mobilia»; se facilitava a aquisição de transportes, que muitas vezes a tarifa geral não só classificava em 1.<sup>a</sup> classe, mas até em certos casos obrigava á applicação fóra 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 applicação d'estes preços benéficos limitavam-se a determinados pontos em que a via maritima ou fluvial, disputava o trafego á 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 competidoras não eram de menor difficuldade em estabelecer.

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

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

A falta de estradas, que puzessem em comunicação a via ferrea com o interior, constituia grande difficuldade em abastecer facilmente localidades distanciadadas das estações.

Quando se recordar que as comunicações para a Beira Baixa, deviam effectuar-se por Abrantes e seguir d'ali pelo Tejo a Villa Velha de Rodam avaliará a difficuldade que tinha a vencer-se para transportar qualquer genero, e especialmente materia 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 effectuava suas relações pela Figueira da Foz, seguindo pelo Mondego o seu destino por Coimbra. Uma grande parte do trafego 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 notavel incremento pouco depois, em construcções de boas propriedades e activa labutação 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 quaes pela maior proximidade buscavam a via fluvial em Alhandra.

O trafego 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 maritima com a capital, aproveitando as vias fluviaes 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 benefico 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 equívoco de composição, saíu publicado no ultimo numero d'esta Gazeta.

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

Possuía 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 installações.

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 adiantar o que será o resultado d'esses.

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 d'algumas installações, 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 expedir-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. Póde ser enviada á estação por qualquer pessoa, bastando que esta indique para onde deve ser enviada.

Note-se que a entrada dos volumes, só póde 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 escriptorio, no lado esquerdo do vestibulo, onde apresenta estes e a senha de pesagem dos volumes, sendo lhes ali feita 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 accumulacão de bagagens á ultima hora, não ha demoras de partidas de comboios por esse motivo, confusões, perdas, etc.

Um caso se póde 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 differença 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 acquisição por passageiros ou pessoas que não seguem viagem.

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

Perguntar-se-ha porque não se adoptam osapparehos 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 *luso* 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 escriptorios para venda de bilhetes, pesagem de bagagens, expedição, etc.

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

Bilheteiras, desaparecem, porque reúnem todas no vestibulo inferior; no seu logar 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 artistico, 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 noute, 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 proposito 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 greve dos empregados ferroviarios em Inglaterra

A situação que se apresentava bastante difficil como noticia parece que vae entrando em via de resolução.

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

A commissão dos empregados novamente se dirigiu ás administrações das Companhias, que em vista da attitudede 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 attitudede das Companhias dá ensejo a esperar-se que a greve 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 rovincia de Moçambique.

## NOTAS DE VIAGEM

VIII

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

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

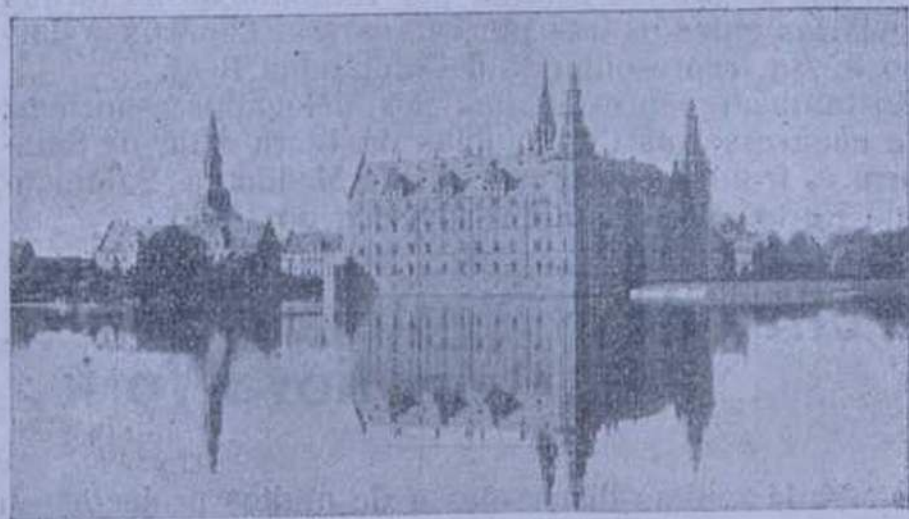
Toma-se, para isso, em Helsingor o comboio chamado «do norte» com bilhete para Hillerød, simples, porque não ha ida e volta, nem valeria a pena tomá-lo.

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

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 edificio da renascença dinamarqueza.

D'elle damos a gravura em que os seus bellos torções 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 ahi terão tal fartura de produções 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, occupa 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 publico 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 coróas (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 tem 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 notavel, da grandiosa fabrica.

São inumeras 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 ahi se encontram trens que por umas 4 coróas (15000 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 notavel o palacio e vulgares os jardins, aqui é o contrario. O palacio póde deixar de vê-se: o parque é que merece visita demorada, sendo considerado o mais bello do paiz.

Ornamentam-o numerosas estatuas isoladas, tornando-se notavel a esplanada, guarnecida por 65 figuras, de camponeses noruegueses, em trajos nacionaes, offerecidas por elles proprios a Christiniano VII.

Descer á margem do lago Esrom, fazer um passeio neste aprazível 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 Helsingör 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 vagoes do comboio com as bagagens, havendo trasbordo para os passageiros. O trajecto dura 40 minutos.

Entramos no porto de Helsingborg, na Suecia. Ao aproximarmos-nos, o aspecto da cidade é pittoresco e denota importante centro moderno. Bons edificios 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 distinctamente. 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 préza:

—Alguna 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 espaçosos, 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, estofos de seda e outras correspondentes commodidades, custa 7 coróas por noute ou 6, equivalente a 900 réis se a permanencia fôr 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 á 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 cincoenta. Junto d'ellas, algumas garrafas com aguardente e pequenos copos, pequenos pratos, talheres e guardanapos tudo ali está á 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 varios, 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 corôa, nem todos consomem mais do que esse valor, e por contrario a boa qualidade das virtualhas 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 a corporação, que tambem na Suecia existe, *Exercito de Salvação*, sociedade de temperança, que promove a abolição das bebidas alcoolicas ou mesmo das refrigerantes que se fundem em qualquer producto da fermentação.

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

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

E o mais curioso é que elle ia entusiasmado, sorridente, como se aquella propaganda lhe estivesse no animo e em perfeito accordo 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 accrescentasse: — Pois assim é que é; olhem para mim.

## Movimento commercial

Pelas estatisticas 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 continúa á frente de todas as nações neste capitulo, attingiu 22,5 biliões de francos, compreendendo importação e exportação; o da Allemanha 17,5 biliões, o dos Estados Unidos da America 16 biliões, a França 10 biliões.

Estes numeros já fazem scismar.

Deixam bem evidente o progresso da Allemanha 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 cousas, 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 Allemanha, talvez tenha de concordar-se que esta progride mais do que a rainha dos mares.

Os francezes 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 legislação commercial deficiente, d'uma instrucção mal orientada, d'uma falta sensivel de instituições commerciaes taes como camaras de commercio estrangeiro, e da errada orientação dos agentes cambiaes.

Sustentam que é necessario imitar outras nações que estabelecem portos francos ou zonas francas nalguns portos, como na Allemanha, Dinamarca, Italia e Austria pois que a Allemanha não contente com os de *Hamburgo* e *Bremen* concede identicos privilegios a *Emden*, *Geestmunde*, *Cuxhaven*, *Slettin* e *Dantzic*, 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 commerciaes 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 grèves e dos conflictos operarios.

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

Portugal que tanto gosta do figurino francez, póde adoptar este modo de ver.

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

## Congresso de trafego franco-espano-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 propria 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 *Pensylvania C.* tratou de resolver o problema de entrar directamente em Nova York passando sob o *Hudson* e *East River*, o que permittirá ter a estação terminal mesmo em Nova-York.

Para isso é necessario 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 notavel da engenharia e consiste numa ponte sobre a *Hellgate*.

Tem esta ponte 300<sup>m</sup> de comprimento, contado entre os pilares os quaes são constituídos por duas grandes torres de pedra de granito, com 60<sup>m</sup> 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. Méde ao todo 3 milhas.

Em planta descreve uma curva de largo raio

A ponte é notavel 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 entertecem aspas, cujos arcos o inferior se apoia no fundo dos pilares e o superior sae do alto das torres. De

diversos pontos do arco descem 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 ultimos numeros uma caricatura bastante espirituosa ácerca do *Trust* dos caminhos de ferro, e que sintetisa claramente o estado da questão.

O *trust*, representado por um velhote, jaz no leito da dôr. A' cabeceira está sentado o *Uncle Sam*, figura symbolica do povo americano. Em torno do leito agglomeram-se umas poucas de figuras representando os politicos e os financeiros, cada uma d'ellas offerecendo 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'um medico, prefiro entregar-me nas suas mãos a cair nas d'estes galfarros».

## Forças idraulicas

Seguindo o exemplo da Suecia, a Noruega votou na sua ultima legislatura uma lei para a aquisição por expropriação de todas as quedas de agua de *Nunedalslaagen* entre *Tunhodfiorde* e a ponte *Sporan* á distancia de 9 kilm.

Destinam a isso 400.000 corôas. Calcula-se que pôde obter-se uma potencia de 25.000 cavallos-vapor e que pôde exagerar-se ainda esta cifra executando-se alguns trabalhos em lagos situados a grande altura, chegando-se a dispôr de 150.000 c. v.

Esta energia servirá para o tratamento eletrolitico de minerios de cobre das minas vizinhas de *Tunhod*, e para o trafego da via ferrea de Bergen.

## Do Atlantico ao Pacifico

O Mexico inaugurou a comunicação entre os dois grandes Oceanos, pelo istmo de Tehuantepec, de transcendental importancia para o commercio universal, pois que abre uma via rapida para o transporte de productos entre o Atlantico e o Pacifico, evitando o longo percurso pelo cabo Horn e estreito de Magalhães.

A nova linha inter-oceanica põe em rapido contacto commercial o Japão, a China e a Australia com uma e outra costa do continente americano. Com a velocidade de 70 kilometros á 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 ha trinta annos não passava de um producto da phantasia inventiva de Julio Verne, é hoje ultrapassado pela realidade, pois que a volta ao mundo pôde hoje dar-se não em oitenta dias como então o celebre auctor phantasiára, mas apenas em cincoenta.

Assim o *Railroad Man's Magazine* estabelece as etapas que os excursionistas devem percorrer, para fazer a volta do mundo naquella 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 Moscú, 12 horas; de Moscú a Irkutsk, 12 horas; de Irkutsk a Wladivostok, 5 dias; de Wladivostok 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 correspondencias 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 européas

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

Na Suissa, na Allemanha, na Austria, 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 vae tomando o trafego nas linhas ferreas.

## Os caminhos de ferro argentinos

A Republica Argentina celebrou ha pouco o cincoentenario dos seus caminhos de ferro.

Por essa occasião foram publicados varios dados estatísticos que demonstram os progressos materiaes realizados, em, relativamente, tão curto praso de tempo.

D'essa estatistica tirámos alguns dados que são na verdade curiosos para os que se interessam pelas questões ferroviarias.

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

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

O capital empregado nas empresas ferroviarias monta a 651.446.312 pesos.

## Companhia da Beira Alta

*El Banco Franco-Español* insere em um dos seus ultimos numeros um artigo ácerca 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 á capitalização a 3,30.

O estudo da situação da companhia feito com a maxima imparcialidade, redunda 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 approvou 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 numero principio á sua publicação.

# PARTE FINANCEIRA

## Boletim Commercial e Financeiro

Lisboa, 15 de novembro de 1907.

A situação monetária de todos os principaes mercados europeus é bastante tensa, como consequencia inevitavel dos ultimos acontecimentos occorridos na America. Os effeitos 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 assucars, 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 immobiliarias 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, conclue-se facilmente que estas instituições trabalham com o dinheiro dos outros, o qual ellas 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 gosavam de maior crédito e a dos seus depositos, em fim de setembro ultimo:

	CAPITAL	DEPOSITOS
	em milhares de dollars	
Farmers Trust.....	1.000	82.000
Knickerbocker.....	1.200	62.000
Morton Trust.....	2.000	54.000
Trust C.º 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 syndacatos d'emissão, garantia de subscrição 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 teem 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 gosar d'um crédito sufficiente para obter auxilios d'outros bancos em casos de urgentes necessidades de numerario.

Com tão contingentes forças de resistencia bem se pôde avaliar que série enorme de prejuizos irreparaveis occasionam para os que teem 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 agravamento de 2 1/2 % em duas semanas.

Desde 1873, segundo constata a imprensa ingleza, a taxa do Banco de Inglaterra não voltára 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 papeis de credito, que era de 4 %, para 4 1/2 %. Desde 1900 para cá que a taxa do desconto em França não voltára 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 supprimento 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 Allemanha tomou medidas de defeza, 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 allemães

grande inquietação, não obstante os bancos allemães 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 egualmente 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 Napoles 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 augmentou 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 a vela. Os primeiros ganharam 900 unidades approximadamente e os segundos perderam 750. Esta deslocação é um phenomeno já antigo, cujos effeitos se accentuam. A marinha de vela resiste comtudo á sua terrivel rival, pois que possui ainda um terço do numero total dos navios. E não é conveniente que desapareaça 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
Allemanha.....	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 effeitos da crise bolsista produzida pela baixa persistente de diferentes valores em que a especulação se achava comprometida, comprometendo por seu turno os intermediarios nas operações respectivas. Para essa crise tambem contribuiu sem duvida o retraimento de capitais, devido ao estado de hesitação e desconfiança que se appossou dos seus respectivos possuidores.

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

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

A situação cambial é que se aggravou consideravelmente durante a quinzena. Atribue-se em geral o facto á 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 exaggerados que se espalharam.

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

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

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 155737 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

BOLSAS	NOVEMBRO													
	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	—	—
<b>Lisboa :</b> 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 1/2 % 1888 .....	—	—	22,200	—	22,300	22,300	—	—	—	—	22,300	22,300	—	—
» 4 1/2 % 1890 assent .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 % 1890 coupon .....	—	—	—	—	53,000	—	—	—	53,000	—	—	—	—	—
» 4 1/2 % assent .....	—	62,000	62,000	62,000	—	61,700	—	—	—	—	—	61,700	—	—
» 4 1/2 % 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 % 1905 .....	—	—	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	—	—	—	—	—
Accções 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	—	—	—
» Comp. Phosphoros .....	68,000	67,500	67,900	—	—	67,800	68,000	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 % .....	91,700	—	92,000	—	—	—	—	—	92,000	—	92,000	91,800	—	—
» » 5 % .....	88,300	—	—	—	—	88,450	—	—	88,300	88,450	88,500	—	—	—
» C.ª Beira Alta 1.º grau .....	56,800	—	—	56,500	—	—	57,000	56,800	—	—	—	—	—	—
» » Real 3 % 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » » 3 % 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	—	—	—
<b>Paris :</b> 3 % portuguez 1.ª série .....	—	63,40	63,75	63,50	61,90	62,40	62	62,30	63,05	62,92	62,82	—	—	—
Accções 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	—	—	—
<b>Londres :</b> 3 % portuguez .....	64,25	63,75	64	64,5	62,50	62,50	62,25	62,25	62,25	62,75	63	—	—	—
<b>Amsterdam :</b> Obr. Atrav. Africa .....	87	—	—	87,75	—	—	86,87	85	—	85	85,50	—	—	—

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1907			1906			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1907	1906	1907	1906
			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	15 21 Out 1073	121.218.000	112.971	1073	128.109.000	119.393	4.696.721.000	4.663.311.000	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	—
	22 28 " " "	1.958.000	27.942	"	2.176.000	31.085	77.979.000	83.493.000	—	5.514.000	—
Vendas Novas ....	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	—	—	—	—
	22 28 " " "	618.000	21.310	—	—	—	21.571.000	—	—	—	—
Coimbra à Louzã ..	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	—	—
	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	—	—
Minho e Douro .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	24 30 Set 253	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 " " "	8.820.238	32.886	"	3.801.583	38.741	375.147.860	358.366.608	16.781.252	—	—
	24 30 Set 185	4.958.666	26.749	105	3.215.213	30.621	128.322.323	82.025.345	46.296.978	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional — Vizeu, Mirandella e Bragança.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Guimarães .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Porto à P. e Famalicão	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norte de Espanha ....	11 20 Out 3681 Ps.	3.701.489	Ps. 1.005	3681 Ps.	4.117.347	Ps. 1.018	Ps. 100.478.793	Ps. 97.084.114	Ps. 3.394.679	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid — Zaragoza — Alicante .....	11 20 Out 3650	3.457.848	947	3650	3.395.777	930	87.462.107	85.344.395	2.117.712	—	—
	21 31 " " "	3.479.939	953	"	3.769.599	1.032	90.942.045	89.113.994	1.828.051	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes .....	8 14 Out 1083	341.912	315	1083	380.303	351	15.097.718	15.746.010	—	648.292	—
	15 21 " " "	363.544	335	"	400.468	369	15.461.262	16.146.478	—	685.216	—
	22 28 " " "	347.810	321	"	361.051	333	15.809.072	16.507.529	—	698.457	—
Madrid Caceres-Portugal e Oeste de Espanha .....	21 31 " " "	257.302	331	777	278.451	358	9.097.169	7.160.232	—	63.063	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zafra a Huelva .....	15 21 Out 180	60.608	336	180	83.080	461	2.993.867	2.648.979	344.888	—	—
	22 28 " " "	60.198	334	"	67.563	375	3.054.064	2.716.542	337.523	—	—
	29 4 Nov " "	77.404	430	"	76.565	425	3.131.468	2.793.107	338.361	—	—

## O comboio real inglez

O comboio em que viajam Suas Graciosas Majestades Britanicas e os seus sequitos é composto por oito sumptuosas carruagens duas das quaes, reservadas respectivamente para o rei e para a rainha, medem vinte metros de comprimento, por 2<sup>m</sup>.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 reaes, 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 que 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 ante-camara, e uma galeria envidraçada 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 mobiliario é da maxima sumptuosidade e elegancia.

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 mobilia e ornamentações são um pouco menos luxuosas.

Todas as janellas do comboio são fechadas com uma tela finissima que impede a entrada da poeira; a luz pôde moderar-se por meio de stores e persianas, de fôrma a permittir 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 illuminadas a luz electrica.

Este material foi mandado fazer pela London and North Western Ry., e é sua propriedade, mas transita e mto-das 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 notavel do mundo.

Só á custa de trabalhos innumeros se conseguiu a sua construcção.

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

## Tracção electrica

### 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-Napoles, apesar da grande actividade com que proseguem só d'aqui a annos poderão estar concluidos, devido á grande quantidade de obras de arte que é necessario construir em toda a linha.

Como a tracção adoptada será a electrica, a linha é construida em condições da maxima segurança para grandes velocidades.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Companhia Real.** Esta companhia anda tratando da construcção de um desvio para a conducção do material para o caminho de ferro do Valle do Vouga.

Esta empresa pagará á Companhia Real a importancia da construcção que está orçada em 5:000\$000 réis.

Os trabalhos devem começar ainda este mez.

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

— Vae ser ampliada a estação do Entroncamento para satisfazer ás necessidades do serviço que dia a dia se vae tornando mais importante.

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

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

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

**Valle do Vouga.** Vão começar brevemente em Espinho os trabalhos de construcção d'esta linha, tendo sido adquiridos pela empresa varios 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 fôrma a aproximá-la o mais possivel de Aviz.

**Inhambane.** — Foi determinado que no proximo mez de janeiro comecem os estudos do traçado da linha de Inharrime, devendo os trabalhos de construcção serem começados em maio.

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

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

**Angola.** — Foi ordenado que comesçassem os trabalhos de construcção do ramal de Golungo á estação de Canluca, no Golungo Alto.

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

**Companhia Nacional.** — E' completamente destituido de fundamento que esta companhia pense em vender o seu ramal de Vizeu á empresa do Valle do Vouga.

**Coimbra a Louza.** — Começou hontem a vigorar o novo horario 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 publico o ramal de Granada que medindo dois kilometros, 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 economica 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 hospitaleiras, tem corredor-lateral, *toilettes*, illuminação a gaz comprimido, e são aquecidas pelo vapor d'agua.

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 carruagens de primeira classe tinham custado 12.000 pesetas.

\*

Foi autorizada a construção de uma linha ferrea de Puerto da Luz a Tamaraceite, na Grande Canária.

\*

Foi aberto concurso para a construção 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 seção da linha de tramway de Blois a Chateaufrenault, compreendida entre Saint Nicolas des Motets e Chateaufrenault, 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 Vazze a Bassano.

#### ARGENTINA

Foi concedida a auctorização para a construção 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 produção da provincia 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 52.º e 53.º 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 Portuguesa.....	180:000\$000	
Propriedade.....	59:028\$937	
Movéis e utensilios.....	20:669\$786	
Construção.....	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	—
Ações 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. 9.º.....	—	120:470\$145
Redução em tarifas.....	—	123:346\$630
Direcção em Loanda.....	39:676\$425	—
Devedores e crédores.....	63:322\$143	—
Thesouro, conta de Reclamações.....	8 296:519\$394	—
Caixa.....	1:932\$570	—
Exploração.....	662:251\$205	—
Letras a pagar.....	—	52:003\$039
Reis.....	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

Mala Real Portuguesa—Saldo..	—	180:000\$000
Propriedade—No Porto e Loanda	—	59:028\$937
Movéis e utensilios—No Porto, Londres e Loanda.....	—	20:669\$786
Construção—Saldo.....	—	12 459:342\$854
Letras a receber—Saldo.....	—	10:000\$000
Estudos além d'Ambaca—Importancia d'estes a reclamar do governo.....	—	36:842\$236
Ações 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	202:413\$000
Administrador-delegado em Lisboa—Saldo.....	—	2:456\$242
Trustees—Importancia em consolidados e em dinheiro....	—	241:045\$800
Direcção em Loanda—Saldo....	—	39:676\$425
Devedores e crédores—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>

#### Passivo

Capital—Importancia 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	
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.º da construção, 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.....	—	1 290:213\$248
Banco de Portugal—Saldo.....	—	447:299\$516
Letras a pagar em Loanda—Saldo.....	—	1:500\$000
Diferença na subvenção—Saldo	—	3 147:442\$809
Obrigações sorteadas —Pelas sorteadas em 21 de junho de 1907 a pagar em Londres...	—	4:950\$000
Lucros suspensos—Saldo.....	—	419:086\$697
Ministerio da Fazenda, conta de subsidio—Saldo.....	—	3 838:864\$528
Augmento de tarifas—Saldo...	—	1 008:826\$980
Contrato de 20 de outubro de 1894, artigo 2.º—Saldo (veja annexo B.....	—	120:470\$145
Redução em tarifas—Importancia d'esta.....	—	123:346\$630
Letras a pagar—Saldo.....	—	52:003\$039
		<u>22 428:503\$592</u>

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

<b>Debito</b>		
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.....	10:208\$145	419:343\$750
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.....	—	30\$227
		<u>991:432\$105</u>
<b>Crédito</b>		
Recebido de alugueis de parte do predio no Porto .....	—	890\$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.....	222:354\$960	651:223\$198
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.....	35\$220	2 162\$006
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 adiantamentos.....	140:306\$407	
	230:040\$3 0	
Juros recebidos de diversos e creditados a esta conta.....	1:529\$525	228:510\$855
Redução no rendimento do café.....		23:062\$256
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.	572:495\$621	
Diferença entre as importancias liquidadas por subvenção, em papel e as mesmas importancias em ouro, segundo o contrato....	2 808:373\$615	
Menos: importancia já lançada á conta de Reclamações de diferenças de cambio nas verbas recebidas para o coupon ...	1 636:019\$079	1 172:354\$536
Importancias pedidas para complemento das despesas de exploração conforme o contrato de 20 de outubro de		1 744:850\$157
		<u>8.176:049\$249</u>

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
		<u>8.296:519\$394</u>

(Continúa)

**Avisos de serviço****Caminhos de Ferro do Estado**

Direcção 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 admittem-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 á 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 substituido pelo seguinte:

Alcooes, aguardentes e licores, cerveja e cidra, vinhos e vinagres: 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. Melaço, assucar e mel: 1 %, 1 %, 5 % no verão, 4 % no inverno. Madeiras e raizes tintoreaes ou medicinaes, moidas, em sacco, esponjas, cortiça ou casca para cortumes, trapos velhos em fardos, couros curtidos: 2 %, 1 % por cada 200 kim. mais, 4 % no verão, 3 % no inverno. Cereaes, arroz e sementes em sacco, fculas, farinhas e batatas em sacco, legumes seccos, resinas e productos chimicos, especiarias e drogas, carvão vegetal em sacco, carvão de pedra, agglomerados e coque a granel, sal commum: 1 %, 1 % por cada 100 kim. mais, 3 % no verão, 2 % no inverno. Cal e gesso em pó, a granel: 4 %, 1 % por cada 200 kim. mais, 8 % no verão, 4 % no inverno. Cal e gesso em pó, em sacco, 2 %, 1 % por cada 300 kim. mais, 4 %. Peixe em escabeche e fresco, sem gelo nem sal: 1 %.

4 % 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 máximo de 6 %.

## Arrematações

### Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

#### Ramal de Montemor

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 à arrematação das seguintes empreitadas:

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

N.º 10 — De construção 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 à licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou na thesouraria de qualquer das direcções dos Caminhos de ferro do Estado os depositos provisorios de 1335000 réis para a empreitada n.º 9 e de 865500 réis para a empreitada n.º 10.

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

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

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Espanjas

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

#### Oleo mineral para injeção de travessas

No dia 25 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 oleo mineral para injeção 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 às 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 Commissão 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 às 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

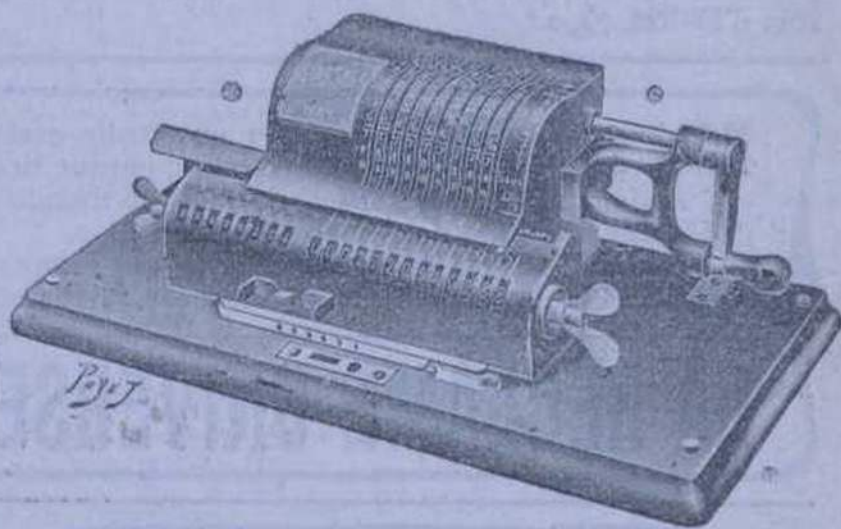
Rapidez extraordinaria

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, talões, 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 millimetros ....	11\$000	11\$800	12\$600	13\$400
De 5 e 5 1/2 " .....	11\$400	12\$200	13\$000	13\$800
De 6 e 6 1/2 " .....	11\$800	12\$600	13\$400	14\$200
De 7 e 7 1/2 " .....	13\$000	14\$200	15\$400	16\$600
De 8 a 9 " .....	14\$200	15\$400	16\$600	17\$800
De 9 1/2 e 10 " .....	15\$400	16\$600	17\$800	19\$000

Vendem-se **SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES** nesta Redacção.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

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

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

**HAMBURGO** *Sautler & C.<sup>a</sup>*—Commissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores.—Serviço directo entre Hamburgo e Espanha.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Aos srs. subscriptores dos telephones MEMOTELEFONIO

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

Especialidade d'esta Redacção

**PREÇO 800 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
9-15 m.	9-20 m.	9-55 m.
9-35 m.	9-40 m.	10-25 m.
4-0 t.	4-11 t.	4-14 t.
5-40 t.	5-54 t.	6-35 t.
11-25 n.	11-30 n.	12-0 n.

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

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
5-30 m.	6-5 m.	5-50 m.
7-0 m.	7-18 m.	7-55 m.
7-40 m.	8-15 m.	8-45 m.
10-10 m.	10-38 m.	9-25 m.
11-30 m.	11-58 m.	11-10 m.
4-0 t.	4-28 t.	4-36 m.
2-30 t.	2-58 t.	3-20 t.
4-52 t.	5-10 t.	5-17 t.
5-24 t.	5-56 t.	6-57 t.
7-0 t.	7-28 t.	8-0 t.
8-50 n.	8-58 n.	9-30 n.
10-0 n.	10-28 n.	10-40 n.
12-30 n.	1-5 n.	11-6 n.

Mais os de Cascaes, excepto os a.

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
6-15 m.	7-15 m.	7-0 m.
8-10 m.	9-3 m.	8-5 m.
9-10 m.	9-45 m.	9-32 m.
9-45 m.	10-0 m.	9-55 m.
10-0 m.	11-16 m.	10-32 m.
10-45 m.	11-52 m.	11-54 m.
12-15 t.	1-22 t.	12-2 t.
1-40 t.	2-15 t.	1-19 t.
1-45 t.	2-52 t.	2-54 t.
3-10 t.	3-46 t.	3-2 t.
3-55 t.	4-15 t.	4-19 t.
4-10 t.	5-16 t.	4-32 t.
4-47 t.	5-37 t.	5-15 t.
5-20 t.	6-10 t.	6-2 t.
6-10 t.	6-46 t.	7-19 t.
6-15 t.	7-22 t.	7-32 t.
7-40 t.	8-16 m.	7-52 t.
7-45 m.	8-12 m.	8-0 t.
9-15 n.	10-12 n.	9-20 n.
10-40 n.	11-16 n.	10-24 n.
10-45 n.	11-52 n.	11-54 n.
12-25 n.	1-15 n.	12-2 n.
1-10 n.	1-10 n.	1-10 n.
1-32 n.	1-32 n.	1-32 n.

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
9-10 m.	9-41 m.	11-3 m.
11-10 m.	11-41 m.	1-16 t.
4-10 t.	4-41 t.	3-47 t.
2-10 t.	2-40 t.	5-0 t.
4-18 t.	5-19 t.	6-38 t.

Mais os de Gmra, excepto os a.

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
6-35 m.	7-39 m.	6-1 m.
8-0 m.	9-5 m.	7-13 m.
10-10 m.	11-13 m.	8-47 m.
10-42 m.	11-22 m.	9-42 m.
12-10 t.	1-14 t.	9-36 m.
3-15 t.	4-21 t.	11-41 m.
5-12 t.	6-8 t.	1-37 t.
1-26 t.	2-27 t.	4-22 t.
7-55 t.	8-58 n.	5-41 t.
9-10 n.	10-13 n.	7-25 t.
10-19 n.	11-25 n.	8-59 n.
11-10 n.	12-15 n.	9-32 n.
12-23 n.	1-20 n.	11-4 n.

Lisboa-Rocio	Sacavem	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
7-0 m.	7-14 m.	9-21 m.
8-10 m.	8-54 m.	10-39 m.
9-54 m.	10-35 m.	11-51 m.
10-54 m.	11-34 m.	12-35 t.
1-20 t.	2-4 t.	3-3 t.
3-25 t.	4-11 t.	4-9 t.
5-24 t.	6-8 t.	5-24 t.
7-48 t.	8-34 t.	6-18 t.
9-41 t.	10-27 t.	7-48 t.
11-10 n.	12-15 n.	8-41 n.
1-27 n.	2-11 n.	9-31 n.
3-51 n.	4-35 n.	10-23 n.

Lisboa-Rocio	Povoia	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
11-51 m.	12-49 t.	7-36 m.
11-0 n.	11-58 n.	1-7 t.

## Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-58 t.	5-37 t.	5-21 m.	6-35 m.
6-5 t.	7-26 t.	8-0 n.	9-28 n.
12-30 n.	1-53 n.	—	—

Lisboa-Rocio	Setil	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
6-50 m.	8-26 m.	7-14 m.
—	—	9-22 m.

Setil	Vendas Novas	Setil
Partida	Chegada	Partida
4-55 m.	8-22 m.	4-15 m.
8-35 m.	10-31 m.	12-0 t.
3-50 t.	7-5 t.	8-40 n.

## Santarem-Setil Entrancam. Lisbon-R.

Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-54 m.	6-54 m.	10-0 m.	12-16 t.
8-35 m.	7-16 t.	6-55 m.	5-7 t.
9-45 m.	8-49 t.	8-49 m.	2-40 t.
1-51 t.	12-6 n.	2-43 t.	11-58 n.
4-30 t.	11-16 n.	4-50 t.	10-50 n.
9-30 n.	7-47 m.	8-41 n.	6-25 m.

Figueira	Porto	Figueira
Partida	Chegada	Partida
7-25 m.	4-51 t.	9-47 m.
—	—	3-44 t.

Aveiro	Porto	Aveiro
Partida	Chegada	Partida
3-54 m.	6-32 m.	9-47 m.
11-4 m.	1-51 t.	9-50 t.

Ovar	Porto	Ovar
Partida	Chegada	Partida
7-20 m.	9-4 m.	5-20 m.
10-10 m.	11-54 m.	6-59 m.
5-55 t.	7-17 t.	3-40 t.

Espinho	Porto	Espinho
Partida	Chegada	Partida
7-0 m.	7-59 m.	7-33 m.
8-53 m.	9-23 m.	8-10 m.
9-35 m.	10-37 m.	12-15 t.
4-5 t.	4-57 t.	4-0 t.
9-5 n.	10-7 n.	7-47 t.
—	—	12-0 n.

Coimbra	Louza	Coimbra
Partida	Chegada	Partida
5-0 m.	6-39 m.	7-15 m.
8-0 t.	5-49 t.	5-40 t.

Coimbra	Figueira	Coimbra
Partida	Chegada	Partida
6-47 m.	8-29 m.	6-0 m.
3-59 t.	5-28 t.	7-25 m.
—	—	11-20 m.
—	—	12-53 n.

Lisboa-Rocio	Badajoz	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
10-25 m.	7-25 t.	6-25 m.
8-10 n.	7-40 m.	6-25 m.
—	—	6-25 m.

Lisboa-R.	Valencia	Alcantara	Lisboa-R.
Partida	Chegada	Partida	Chegada
10-25 m.	9-30 t.	6-0 m.	11-50 m.
7-25 t.	4-12-50 t.	7-20 m.	2-40 t.
8-10 n.	7-6 m.	7-20 m.	5-7 t.
—	—	6-35 t.	6-25 m.

Lisboa-Rocio	Guarda	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
10-25 m.	2-33 n.	4-35 m.
8-10 n.	9-33 m.	4-10 t.
9-30 n.	9-33 m.	—

Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.
Partida	Chegada	Partida
7-10 m.	2-26 t.	5-35 m.
8-59 m.	6-16 t.	4-44 t.
7-32 t.	6-15 m.	7-40 t.

Alfarellos	Figueira	Alfarellos
Partida	Chegada	Partida
3-30 m.	5-4 m.	10-10 m.
11-38 m.	12-12 t.	8-0 n.
6-32 t.	7-40 t.	2-31 n.
8-50 n.	9-27 n.	—

Amieira	Figueira	Amieira
Partida	Chegada	Partida
6-24 m.	6-45 m.	3-55 m.
2-5 t.	7-26 t.	1-18 t.
5-53 t.	6-16 t.	4-44 t.
8-20 n.	8-41 n.	5-30 t.

## BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira
Partida	Chegada	Partida
7-50 m.	9-25 m.	5-15 m.
2-15 t.	4-0 t.	9-53 m.
7-5 t.	8-55 n.	4-25 t.

Pampilhosa	Mangualde	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
9-20 m.	12-15 n.	6-15 m.
—	—	9-20 m.

Pampilhosa	V. Formoso	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
5-10 m.	1-45 t.	9-25 m.
9-50 m.	4-0 t.	1-50 t.
1-25 t.	7-2 t.	4-15 t.

## SUL E SUESTE

Lisboa	Barreiro	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	6-25 m.	5-55 m.
8-0 m.	8-35 m.	8-0 m.
9-15 m.	9-50 m.	9-15 m.
10-50 m.	11-25 m.	11-3 m.
12-51 t.	1-30 t.	12-25 t.
2-50 t.	2-25 t.	2-50 t.
4-20 t.	4-55 t.	4-3 t.
5-20 t.	5-55 t.	7-30 t.
8-31 n.	9-10 n.	9-12 n.
12-30 n.	1-5 n.	—

Lisboa	Setubal	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	9-33 m.	4-44 m.
10-50 m.	12-36 t.	8-5 m.
9-59 t.	4-26 t.	10-45 m.
4-21 t.	5-58 t.	3-0 t.
5-20 t.	7-8 t.	6-25 t.
—	—	8-23 n.

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

Lisboa	Evora	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	10-40 m.	—

Casa Branca	Evora	Casa Branca
Partida	Chegada	Partida
6-49 t.	7-24 t.	7-50 t.
—	—	8-35 n.

Lisboa	Arrayolos	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	1-48 t.	7-30 m.
5-20 t.	10-43 n.	4-45 t.

Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	3-25 t.	5-35 m.
5-20 t.	11-55 n.	11-33 n.

Lisboa	Moura	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	3-35 t.	5-20 m.
5-20 t.	2-55 n.	8-30 n.

Lisboa	Villa Real	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	1-0 n.	4-30 m.
8-0 m.	1-0 n.	4-15 t.
5-20 t.	7-0 m.	—

Lisboa	Portimão	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	9-44 n.	7-50 m.
8-0 m.	9-44 n.	6-40 t.
5-20 t.	5-4 m.	—

Portimão	Tunes	Portimão
Partida	Chegada	Partida
10-30 n.	11-40 n.	9-30 m.
—	—	19-31 m.

Portimão	Villa Real	Portimão
Partida	Chegada	Partida
6-25 m.	12-16 t.	1-0 t.
—	—	7-32 t.

Faro	Olhão	Faro
Partida	Chegada	Partida
11-30 m.	11-50 m.	12-0 t.
2-30 t.	2-5 t.	3-0 t.

Faro	Villa Real	Faro
Partida	Chegada	Partida
4-33 t.	7-0 t.	8-0 m.
—	—	10-30 m.

## MINHO E DOURO

Porto	Famalicão	Porto
Partida	Chegada	Partida
2-29 t.	3-4 t.	4-38 m.
6-40 t.	6-39 t.	4-3 t.
9-25 n.	10-51 n.	7-20 t.

Porto	Braga	Porto
Partida	Chegada	Partida
4-45 m.	7-26 m.	6-2 m.
8-3 m.	10-34 m.	8-1 m.
9-33 m.	12-9 t.	11-0 m.
12-10 t.	1-56 t.	11-0 m.
4-10 t.	6-6 t.	4-47 t.
5-40 t.	8-54 n.	7-27 t.

Nine	Braga	Nine
Partida	Chegada	Partida
8-33 m.	9-2 m.	9-20 m.
11-38 m.	12-9 t.	12-30 t.

Porto	Vianna	Porto
Partida	Chegada	Partida
4-45 m.	8-36 m.	7-8 m.
4-10 t.	6-40 t.	6-20 t.

Porto	Valença	Porto
Partida	Chegada	Partida
8-5 m.	12-31 t.	2-52 m.
12-10 t.	3-32 t.	9-20 m.
5-40 t.	11-34 n.	2-0 t.

Vianna	Valença	Vianna
Partida	Chegada	Partida
7-15 m.	9-14 m.	4-53 m.
2-36 t.	5-20 t.	8-0 m.
6-16 t.	8-15 n.	4-4 t.

Porto	Penafiel	Porto
Partida	Chegada	Partida
4-30 t.	6-11 t.	5-15 m.
9-25 n.	11-10 n.	7-49 t.

Porto	Marco	Porto
Partida	Chegada	Partida
9-33 m.	12-4 t.	1-8 t.
		3-38 t.



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

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

## Vapores a sair do porto de Lisboa

	<b>Africa Occidental</b> , vap. portuguez <b>Ca-zengo</b> . Sairá a 20 de novembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1. <sup>o</sup>		<b>Montevideo</b> , Buenos Aires e Bahia Blanca, vapor allemão <b>St.<sup>a</sup> Cruz</b> . Sairá a 21 de novembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2. <sup>o</sup>
	<b>Africa Oriental</b> (via Suez), vapor allemão <b>Admiral</b> . Sairá a 2 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2. <sup>o</sup>		<b>Montevideo</b> e Buenos Aires, vapor allemão <b>Konig Friedrich August</b> . Sairá a 28 de novembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2. <sup>o</sup>
	<b>Bahia, Tijuca</b> , Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão. Sairá a 20 de novembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. <sup>o</sup>		<b>Pará</b> , Maranhão, Ceará e Parnahyba, vapor allemão <b>Rio Grande</b> . Sairá a 22 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C. <sup>a</sup> , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. <sup>o</sup>
	<b>Bordeos</b> , vap. francez <b>Chili</b> . Sairá a 28 de novembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1. <sup>o</sup>		<b>Paranaguá</b> , S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão <b>Paula Blumberg</b> . Sairá a 18 de novembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1. <sup>o</sup>
	<b>Cherburgo</b> , Southampton e Londres, vapor inglez <b>Aragon</b> . Espera-se a 20 de novembro. Agentes, James Rawes & C. <sup>a</sup> , Rua de El-Rei, 31, 1. <sup>o</sup>		<b>Pernambuco</b> , Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão <b>Wurzburg</b> . Sairá a 19 de novembro. Agentes, Pereira & Lane, R. da Prata, 51.
	<b>Dakar</b> , Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez <b>Esmeralda</b> . Sairá a 18 de novembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1. <sup>o</sup>		<b>Pernambuco</b> , Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão <b>Pisa</b> . Sairá a 30 de novembro. Agentes E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2. <sup>o</sup>
	<b>Havana</b> , Tampico e Vera Cruz, vapor allemão <b>Syria</b> . Sairá a 28 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C. <sup>a</sup> , R. dos Fanqueiros, 10, 1. <sup>o</sup>		<b>Port Said</b> , Colombo, Singapura e Manilha, vapor espanhol <b>C. Lopez y Lopez</b> . Sairá a 28 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C. <sup>a</sup> , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. <sup>o</sup>
	<b>Havre</b> e Hamburgo, vapor allemão <b>Rio Pardo</b> . Sairá a 21 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C. <sup>a</sup> , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. <sup>o</sup>		<b>Rotterdam</b> e Hamburgo, vap. allem. <b>Cordova</b> . Sairá a 20 de novembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2. <sup>o</sup>
	<b>Liverpool</b> , vapor inglez <b>Douro</b> . Espera-se a 19 de novembro. Agentes, Mascarenhas & C. <sup>a</sup> , Travessa do Corpo Santo, 10, 1. <sup>o</sup>		<b>S. Vicente</b> , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez <b>Thames</b> . Sairá a 26 de novembro.
	<b>Madeira</b> , Pará e Manaus, vap. inglez <b>Anselm</b> . Sairá a 17 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C. <sup>a</sup> , Travessa da Ribeira Nova, 26, 1. <sup>o</sup>		<b>S. Vicente</b> , Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez <b>Ortega</b> . Sairá a 27 de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C. <sup>a</sup> , Caes do Sodré, 64, 1. <sup>o</sup>
	<b>Madeira</b> , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez <b>Amazon</b> . Sairá a 18 de novembro. Agentes, James Rawes & C. <sup>a</sup> , Rua d'El-Rei, 31, 1. <sup>o</sup>		<b>Southampton</b> , Bolonha e Hamburgo, vapor allemão <b>Cap Verde</b> . Sairá a 18 de novembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. <sup>o</sup>
	<b>Madeira</b> , Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villa das Velhas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez <b>S. Miguel</b> . Sairá a 20 de novembro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2. <sup>o</sup>		<b>Southampton</b> , Bolonha e Hamburgo, vapor allemão <b>Cap Ortegá</b> . Sairá a 26 de novembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2. <sup>o</sup>
	<b>Madeira</b> , Pará e Manaus, vap. inglez <b>Clement</b> . Sairá a 27 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C. <sup>a</sup> , Travessa da Ribeira Nova, 26, 1. <sup>o</sup>		<b>Vigo</b> e Liverpool, vap. inglez <b>Augustine</b> . Sairá a 19 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C. <sup>a</sup> , Travessa da Ribeira Nova, 26, 1. <sup>o</sup>
	<b>Montevideo</b> e Buenos Aires, vapor allemão <b>Cap Arcona</b> . Sairá a 17 de novembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2. <sup>o</sup>		<b>Vigo</b> e Liverpool, vapor inglez <b>Antony</b> . Sairá a 30 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C. <sup>a</sup> , Travessa da Ribeira Nova, 26, 1. <sup>o</sup>

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

---

GRANDE VELOCIDADE

---

# AMPLIAÇÃO À 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 praso 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.*