

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario e Director

REDATOR PRINCIPAL

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
TYPOGRAPHIA DO COMÉRCIO DE LEIRIA ABÍLIO & 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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa especial N.º 2 g. v., Collegiaes e professores e aviso sobre a tarifa especial S. E. N.º 3 p. v., quadro de quebras naturaes, da C.º Real.

SUMMÁRIO

ESTATÍSTICA DE 1906 DAS LINHAS DO SUL E SUESTE, por J. Fernando da Sonza.....	Páginas	353
INDUSTRIAS PORTUGUEZAS, por O. S.....		355
PARTE OFICIAL — Portarias de 22 de outubro e 19 e 26 de novembro do Ministerio das Obras Publicas e portaria de 18 de novembro do Ministerio da Marinha.....		356
A PROPOSITO DO CINCOCENTENARIO — XXV — (continuação).....		356
MELHORAMENTOS EM LISBOA-ROCIO.....		357
LINHA DO ALTO MINHO.....		358
NOTAS DE VIAGEM — IX — Partindo pela Suecia — A linha de Malmö — Os caminhos de ferro suecos — Excellent material e tarifa baratissima.....		359
PORTUGAL NO ESTRANGEIRO.....		359
PARTE FINANCEIRA — Boletim Commercial e Financeiro — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis.....		360 e 371
CONFERENCIA DE TRAFEGO INTERNACIONAL.....		361
NOVO GRANDE TUNEL SUISSO.....		362
ANNUARIO COMMERCIAL DE PORTUGAL.....		362
PUBLICAÇOES RECEBIDAS.....		362
TRACÇÃO ELECTRICA.....		363
LINHAS PORTUGUEZAS — Moçambique — Mossamedes — Ramais em construção — Linha da Ponte de Sôr — Passagem superior — Bilhetes de assinatura — Carruagens de via reduzida para as linhas do Minho e Douro — Paragem em Olhão — Fábrica da Lueria no Barreiro — Locomotivas Mallet — Paragem em Palmella — Signaes em vapores — Companhia Real — Vale do Tamega.....		363
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Bélgica — Brazil — Guatemala		363
COMPANHIA ATRAVES D'AFRICA — Relatório do Conselho de Administração (continuação).....		363
AVISOS DE SERVICO.....		364
ARREMATAÇOES.....		365
AGENDA DO VIAJANTE.....		366
HORARIO DOS COMBOIOS.....		367
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....		368

Estatística de 1906 DAS LINHAS DO SUL E SUESTE

Se é ocioso encarecer de um modo geral a importância da estatística, mais essa importância se impõe quando se trate do movimento dos caminhos de ferro. Sem estatísticas minuciosas e methodicas só empiricamente e ás apalpadelas, por assim dizer, podem ser resolvidos os numerosos e complexos problemas administrativos e financeiros que surgem na construção e exploração dos caminhos de ferro. A estatística é o termômetro por cujas indicações se aferem os resultados da exploração técnica e comercial. Importa pois elaborá-la cuidadosamente e publicá-la em dia, de modo que nella se encontrem no momento opportuno os precisos dados e esclarecimentos.

Por louvável iniciativa do sr. Carlos de Vasconcellos Porto, zeloso chefe do serviço de fiscalização e estatística d'aquella direcção, foi publicada a estatística de 1905, que em tempos aqui analizámos.

Temos hoje que dar conta da de 1906.

Além da presteza da sua publicação, digna de registo, e do esmero do trabalho typographic, que honra a typographia dos Caminhos de ferro do Estado, cumpre-nos registar desde já a considerável melhoria que este vo-

lume oferece sobre a estatística do anno anterior. O numero de paginas elevou-se de 55 a 84, o que mostra bem o accrescimo de materia. O addicionamento de um indice torna mais facil a consulta.

Na estatística de passageiros figuram de novo e em separado os bilhetes de banhos, tanto internos, como combinados, e as receitas de serviços especiaes (festas e feiras), comboios d'excursão e vapores alugados desde 1899.

Na grande velocidade a estatística abrange, além das quantidades, as importâncias, que não figuravam na de 1905.

Figura de novo sob a rubrica *Rótulos* o producto de applicação da tarifa especial n.º 8, pequenos volumes.

Na pequena velocidade também foram introduzidas as importâncias, que não figuravam na estatística de 1905.

Foram também addicionados mappas estatísticos, desde 1897, do adubo expedido e do trigo recebido pela estação do Barreiro, á qual pertence a quasi totalidade d'esse tráfego; e bem assim o movimento d'essas duas mercadorias em serviço combinado pela via Setil. Os graphicos do tráfego por mezes são os mesmos do anno anterior.

Depois de referirmos os melhoramentos introduzidos, convém analizar os resultados da exploração.

Passageiros. O numero de bilhetes vendidos foi de 972.514, sendo 303.758 a preço inteiro e 608.746 a preço reduzido.

As receitas atingiram 460.282.324 réis, a que ha que juntar 6.350.338 réis de bilhetes de assinatura e réis 9.093.356 de cobranças complementares, o que perfaz o total de 475.726.377 réis contra 450.178.302 réis em 1905.

Ao movimento decomposto por classes correspondem as seguintes parcellas:

1.ª classe.....	42.931	74.403.301
2.ª " 	176.685	123.707.336
3.ª " 	752.898	259.171.5605
	972.514	460.282.324

O percurso médio dos passageiros foi 44,39 k. contra 39,03 k. em 1905.

A média por comboio e kilometro foi de 32,83 passageiros contra 33,20 em 1905.

A relação entre os lugares oferecidos e os ocupados foi de 22,1 % contra 20,9 % em 1905.

As percentagens das tres classes são:

	Número	Importância
1.ª	4.41	16,82
2.ª	18,16	26,83
3.ª	77,42	56,35

Os bilhetes de papel, vendidos em transito nos tramways do Algarve, foram 68.852 contra 60.838 em 1905; a importância 6.374.3840 contra 5.045.3730, ou 104,7 réis por passageiro contra 82,9.

A estatística do serviço de banhos acusa 4.686 bilhetes internos, sendo 743 em 1.ª classe, 1.640 em 2.ª e 2.303 em 3.ª, que produziram 18.428.500 réis.

Em serviço combinado houve 353 bilhetes e 1.433.5570 réis, pela via Barreiro, e 91 bilhetes e 238.5590 réis, pela via Setil.

Nos primeiros figuram 112 para Cascaes e Estoril, 192

para Torres e Caldas, 33 para Vallado, Amieira e Figueira, 16 para o Porto.

Nos segundos ha 10 para Torres e Caldas, 28 para Cella e Figueira, 53 para Espinho e Porto. Vê-se quanto são infelizmente pouco importantes as relações entre o Sul e o Norte.

O estudo do serviço combinado de um modo geral leva à mesma conclusão.

Com efeito, pela via Barreiro, o movimento de trânsito foi de 1.317 passageiros, sendo 214 saídos e 1.103 chegados. Em Vendas Novas, houve 21.013, sendo 9.697 saídos e 13.247 chegados. Em 1905 o movimento foi de 521 pela via Barreiro e 17.417 por Vendas Novas.

O movimento entre duas estações consecutivas mostra que além de Beja pouco varia, pois sendo de 55.318 passageiros entre Beja e Outeiro, é de 45.450 entre S. Marcos e Messines, entrada do Algarve, e 56.137 entre Almancil e Faro.

O movimento regional eleva esse número a 101.526 entre Faro e Olhão, descendo a 65.357 entre a Luz e Tavira, 41.041 entre Santa Rita e Cacella, para subir gradualmente até 63.885 entre Monte Gordo e Villa Real. Deve-se observar que o troço de Tavira a Villa Real foi aberto em abril de 1906, não tendo pois o ano completo d'exploração.

A quem de Beja o movimento, que foi de 222.582 entre Moita e Pinhal Novo e 114.879 além do Pinhal Novo, foi de 108.966 entre Escoural e Casa Branca, descendo além d'esta estação a 80.364.

No ramal de Setúbal o movimento foi de 146.567 passageiros.

Na linha d'Evora houve 74.003 entre Casa Branca e Tójal, descendo a 46.885 entre Evora e Azaruja e diminuindo gradualmente até 19.071 entre Borba e Villa Viçosa, contra 16.771 em 1905.

Na linha do Sueste passaram 26.063 passageiros entre Beja e Baleizão, e 12.412 entre Machados e Moura, contra 10.942 em 1905.

No ramal de Portimão passaram entre Tunes e Algôs 37.373 e entre Estombar e Portimão 36.226, havendo entre Silves e Estombar 45.777. O movimento em 1905 foi um pouco maior, sendo aquelles números respectivamente 39.992, 38.159, 46.923.

Se analizarmos as importâncias, vemos que os passageiros que passaram em cada troço deram a seguinte receita kilometrica :

Barreiro a Pinhal Novo.....	2:130\$000
Pinhal Novo a Casa Branca.....	1:010\$000
Casa Branca a Beja.....	810\$000
Beja a Villa Real.....	590\$000
Pinhal Novo a Setúbal.....	1:640\$000
Casa Branca a V. Viçosa.....	500\$000
Beja a Moura.....	200\$000
Tunes a Portimão.....	410\$000

Estes números demonstram bem a exiguidade do tráfego de passageiros nas linhas que servem a maior parte do Alemão e todo o Algarve, e a falta de fundamento de muitas exigências formuladas e necessitadas pelo confronto com os serviços rápidos da Companhia Real, na sua principal arteria.

A multiplicidade de ramaes torna sobremodo onerosa a exploração do Sul e Sueste, e bem o demonstra a exígua relação entre os lugares ocupados e os oferecidos.

A tarifa média, foi em 1906 10,66 réis, contra 10,32 em 1905.

A receita de serviços especiais é, por sua natureza, eventual e variável. Assim, vemo-la oscilar entre 9 e 10 contos, tendo atingido excepcionalmente 23 contos em 1903 e 25 em 1905 por efeito de visitas de soberanos. Em 1906 foi de 17:179\$380.

O aluguer de comboios d'excursão tem diminuído de importância, desde 5:907\$200 em 1899 a 1:424\$560 em 1906. O aluguer de vapores varia consideravelmente, tendo sido 460\$000 a sua importância em 1906.

O gráfico do movimento normal de passageiros mostra que em 1906 se elevou do máximo de 66.000 em fevereiro ao máximo de 138.000 em setembro.

Em 1903 esses números foram respectivamente 50.000 e 97.000.

Se pozermos em relevo a importância relativa das estações vemos figurarem com os seguintes números (vendido e recolhido):

Lisboa.....	439.103
Barreiro.....	233.819
Setúbal.....	146.532
Faro.....	127.904
Olhão.....	123.508
Evora.....	83.003
Tavira.....	62.472
Villa Real.....	71.918
Beja.....	69.696
Moita.....	67.683
Pinhal Novo.....	38.362
Vendas Novas.....	28.045
Cuba.....	26.236
Loulé.....	23.878
Fuzeta.....	45.099
Cacella.....	31.624
Estremoz.....	35.398
Silves.....	27.563
Portimão.....	36.114

Vê-se como a densidade da população do Algarve influencia no movimento regional.

O rendimento do tráfego de passageiros, que era de 269 contos em 1896, elevou-se em 10 anos a 475 contos. Apesar disso, em relação à extensão total de linhas é ainda diminuto e nunca pode ser comparável ao do Minho e Douro ou da maior parte das linhas da Companhia Real, visto provir de regiões de população pouco densa e exclusivamente agrícola e por isso bastante sedentária.

Bagagens e recovagens. — Transportaram-se em 1906 2.299 ton. de bagagens e 2.238 cães, sommando as receitas respeitivas 10:706\$005 réis.

Em 1905 transportaram-se 2.015 ton. e 2.043 cães, com a receita de 10:132\$730 réis.

Os transportes de recovagens foram os seguintes em 1905 e 1906:

	Toneladas	1905	1906
Peixe.....	8.988	7.754	
Criação.....	404	335	
Frutas e hortaliças.....	2.419	1.724	
Comestíveis diversos.....	2.638	1.436	
Diversos.....	6.939	9.073	
Total da recovagem	21.037	20.016	
Metallico e valores (contos)	436	740	

As estações cujos transportes mais avultam em 1906 são para o peixe a de Setúbal com 5.450 ton., Faro com 200 ton., Olhão com 1.257, Albufeira com 231 ton., Portimão com 340 ton.

Em 1905, Setúbal expedira apenas 4.076 ton., enquanto Olhão expediou 4.572 ton., Faro 627 ton.

Nas frutas e hortaliças tem o primeiro lugar Palmella com 318 ton. e Setúbal com 207 contra 737 e 293 em 1905. As estações do Algarve expediram cerca de 920 ton.

O tráfego combinado foi apenas de 10 ton., pela via Barreiro. Por Setil foi de 2.599 ton., sendo 277 ton. recebidas da Companhia Real e 2.321 expedidas para as suas linhas. Esta expedição provém na maior parte (2.119 ton.) de Setúbal e é constituída por peixe.

O rendimento da recovagem foi de 118:790\$020 réis.

O rendimento das pequenas remessas a que se aplica a tarifa especial 8, e das que se despacham pela apposição de um rotulo especial foi de 13:507\$090 réis, resultando 10:973\$330 da tarifa especial n.º 8.

E' interessante a analyse da tonelagem que passou entre estações consecutivas e do rendimento respetivo.

Assim passaram as seguintes tonelagens:

Entre Moura e Pinhal Novo.....	10.052
" Bombel e Vendas Novas.....	10.844
" Vendas Novas e Cabrela.....	8.629
" Escoural e Casa Branca.....	8.338
" S. Mathias e Beja.....	5.151
" S. Marcos e Messines.....	3.991
" Faro e Olhão.....	2.204

Entre Monte Gordo e Villa Real.....	722
" Casa Branca e Tojal.....	3.351
" Evora e Azaruja.....	1.577
" Borba e Villa Viçosa.....	449
" Beja e Baleizão	1.097
" Machêde e Moura.....	530
" Estombar e Portimão.....	641
" Pinhal Novo e Palmella.....	8.439

O rendimento kilometrico das recovagens por troços foi o seguinte:

Barreiro a Pinhal Novo.....	430\$000
Pinhal Novo a Setubal.....	395\$000
Pinhal Novo a Casa Branca.....	436\$000
Casa Branca a Villa Viçosa.....	87\$000
Casa Branca a Beja	254\$000
Beja a Moura.....	39\$000
Beja a Villa Real	151\$000
Tunes a Portimão.....	37\$000

O percurso médio da recovagem foi de 121,9 k. A tarifa média, líquida de impostos, foi de 49,4.

Em 1906 a grande velocidade attingiu apenas 7.719 ton. com o rendimento de 63 contos proximamente.

Dos dados compendiados vê-se a importância do tráfego de recovagens do Algarve, que está ainda muito longe do que poderia ser, se os processos aperfeiçoados de horticultura e o esmerado acondicionamento das frutas e hortaliças permitissem a inteira utilização dos recursos que para o Algarve redundam do seu privilegiado clima nas culturas temporâas.

Noutro artigo analizaremos a estatística da pequena velocidade.

J. Fernando de Souza.

Industrias portuguezas

Quem tenha percorrido o paiz interessando-se pelos costumes do povo, pelas suas tradições, impressionando a sua retina nas tintas e matizes dos trajes que ainda veste, recolhendo no ouvido as suas canções de ritmo dolente e *letra* apaixonada, ironica ou cheia de agreste filosofia; quem encontre algum encanto em ir com os nossos camponios ás romarias enquanto a evolução as não transforma e moderniza de todo; quem saiba achar prazer nos seus arraiaes mais tipicos e nas suas feiras mais concorridas; quem possa distrair ahí o espírito, assistindo ás discussões e ajustes, adivinhando as praxes e formulas, que passam de paes a filhos, observadas nos seus contratos verbaes; quem não desanime perante a perspectiva de uma longa caminhada a pé ou a cavalo e saiba dispensar o banal conforto da hospedaria correcta, impertinente e interesseira a espreitar ciosamente, embora reverente e esmerada mas garnanciosa, o forasteiro ou o excursionista; quem possua entre nós esses atributos, não carece de sair do seu torrão natal trocando pelas Alpes ou Pireneos as suas onduladas montanhas, ou deixando as douradas areias das suas praias para ver escarpas e rochas estranhas.

Só lhe servirá a viagem para lhe avigorar no espírito suspicaz a persuasão de que ha nas nossas paizagens trechos de verdadeira belleza; suavidade esmeraldina de prados esmaltados; nudeza aspera de rochas denteadas, agrestes, em atitudes tragicas; soluções de florestas verdes com aromas sadios de seiva, oleos e resinas; horizontes largos de charnecas desoladas em que se erguem desgrenhadas algumas arvores tristes. E, se não temos sempre o véo branco de noiva a toucar os cémos das montanhas, que cária em ondulações largas como uns rios solidos que se despenham lentamente, se não temos as neves eternas e as eternas geleiras, temos quasi sempre ao pé de nós o mar eterno, e, ou lhe vemos o manto azul variegado, ou lhe sentimos o rugido solemne e magnificoso, ou lhe aspiramos o effluvio iodado na brisa que perpassa, no vendaval que sopra e ruge.

Tudo isso temos: a graça deleitosa e amena dos campos do Liz, Mondego, Lima e Minho, as aguas espelhadas dos canaes de Aveiro, as bacias floridas de Valle de Prazeres, as des udadas serrarias da Estrella e do Marão.

Se nos interessam os costumes, vamos ao Algarve em que toca o sol dos arabes, que lá deixaram o sangue e tanta recordação e costume; vamos pelo litoral estudar a vida dos nossos pescadores, ignorados descendentes de fenicios e gregos, com o seu perfil característico e a correcta belleza das suas mulheres; vamos vér nas montanhas os mindericos confinados na sua serra; vamos seguir os ranehos da azeitona, os cirios dos Milagres e da Nazareth; ou vamos assistir no norte ás esfolhadas do Minho, ás espadeladas da Beira e ás vindimas do Douro.

Não nos faltam bellezas naturaes na nossa terra, nem mesmo tradições e habitos, costumes e industrias que poderiamos utilizar melhor e de que devíamos tirar proveito.

Se o fizéssemos, seguindo alheios exemplos, conseguíamos mudar a nossa patria num paiz que não ficasse esquecido dos viajantes internacionaes, e realçavamos ou desenvolvíamos riquezas apenas esboçadas, que lembram as pequenas fontes a gotejar meudos pingos d'água porque se não minou o solo para se lhe canalizar e aumentar o caudal.

Podíamos citar, em confirmação da nossa these, varias pequenas industrias caseiras susceptiveis de desenvolvimento e aperfeiçoamento. Mas bastará lembrar duas: a das esteiras e entrânçados de palma no Algarve—a *empreita*—a industria das rendas, nas ilhas e em todo o litoral portuguez.

Estas reflexões foram-nos sugeridas pela interessante monografia que acaba de vir a lume, publicada pela repartição do trabalho industrial no Ministerio das Obras Publicas e assinada pelo engenheiro inspector do trabalho na ilha da Madeira, sr. Victorino José dos Santos. Tem por titulo—Industrias madeirenses—e occupa-se da industria dos bordados, da dos artefactos de verga e da dos embutidos.

Lendo este notavel estudo, até por dever do nosso cargo, logo nos passou pelo espírito quanto conviria obter trabalhos equivalentes a respeito da industria das rendas e bordados nas ilhas dos Açores e das rendas de bilros do Algarve, de Setubal, de Peniche, de Villa do Conde e Vianna do Castello.

Logo nos veio o desejo de obter monografias sobre a industria do acaastrado de castanho, da cestaria de vime ou canna, da espartaria e de tantos pequenos mistéries que poderiam desenvolver-se e que estão já acclimados entre nós, embora no estado embrionario.

Logo nos recordámos do que faz a Suissa, a Belgica e Veneza pura não fallarmos senão do que conhecemos de vista; no que toca á industria das rendas, ou á industria dos bordados, feitos mecanicamente ou feitos á mão, lembrando-nos do original e gentilissimo reclamo vivo dos suíssos de Lausana, Berna e Genebra ou Zurich, que teem ás portas das delicadas e graciosas lojas em que se vendem essas leves e artisticas obras femininas, raparigas vestindo os pittorescos trajes dos camponezes dos velhos cantões alpestres, com os brancos toucados de cassa em que fâsciam reflexos das largas abas dos pentes metallicos, a bordar nos seus pequenos bastidores redondos, agitando as cadeias de prata que lhes descem dos hombros.

E julgamos, no nosso sincero empenho de valorizar o que possuímos, que não seria inutil a tentativa de pôr em relevo a habilidade profissional das nossas pequenas rendeiras de Peniche, Vianna ou Villa do Conde, sentadas junto da almofada, d'onde cãe, como cabelleira desvolta, todo uma meúda chuva de pequenos bilros, inquietos, saltitantes ao modo de tecelas de cravo antigo, ou cordas d'arpa, para tecer, em complicada urdiura e trama subtil, a vaporosa renda, mais bella que a de Veneza, mais sólida do que a de Bruxellas, mais barata do que a da ilha de Malta.

Não sabemos tirar partido da aptidão e do gosto das nossas rendeiras da costa. Não utilizamos como devíamos uma industria que está nos habitos, na tradição do povo. O nosso commercio habituou-se a importar do estrangeiro e não pensa em exportar para lá. Até para o vinho, cortiça e minérios delega muitas vezes nos estrangeiros o encargo.

Ha e tem havido artistas que, impressionados pelo que vêem, procuraram e procuram levar a fabricação da renda a requintes de gosto, e não podemos deixar de citar neste ponto os notaveis trabalhos de D. Maria Augusta Bordallo Pinheiro.

O proprio estado, com a sua solicitude desastrada, niniamente orçamental, simetrica, dogmatica e escrituraria, tambem acudiu a arranjar logares com o pretexto das rendas e bordados.

Mas o que é certo é que está por fazer, no bom sentido da palavra, a *industria* da renda de bilros no continente e que só poderemos esperar que venham constitui-la, organizá-la ou fomentá-la alguns comerciantes estrangeiros á imitação do que fizeram na ilha da Madeira, como diz o engenheiro Victorino dos Santos.

Vejamos, para estabelecermos um confronto, a situação que tem ali a industria dos bordados.

*
«E' sem duvida a industria dos bordados a primeira das exercidas no distrito do Funchal. A sua importancia na economia do archipelago é incontestavel, já pelo valor relativo da sua producção, já pela propria distribuição dos seus beneficios, na larga remuneração do trabalho feminino em todo o distrito, remuneração que se offerece a todas as mulheres que querem bordar, aproveitando as aptidões de todas as edades, deixando-lhes a plena liberdade de bordarem no conforto e commodidade das suas proprias casas, nos momentos disponiveis das suas occupações domesticas».

São estas as palavras com que abre a interessante monografia d'este engenheiro.

Accrescenta pouco depois :

«A industria dos bordados é muito antiga na Madeira, mas ha proximamente vinte annos que ella tomou maior desenvolvimento, pelo estabelecimento na cidade do Funchal de casas exportadoras allemãs que lá por fóra e sobretudo na Alemanha e na America, teem procurado largo consumo aos bordados madeirenses».

Hoje calcula-se o numero de bordadeiras rurais em 30.000 e o das bordadeiras profissionaes em 20.000, que conseguem obter uma remuneração pela mão d'obra de 461 contos annuaes, e mobilizam annualmente cerca de 600 contos.

*
Com a só transcrição d'estas palavras e o resumo d'estes numeros se prova á evidencia quanto conviria fazer, no continente do reino e noutras ilhas, cousas equivalentes, e como seria patriótico o esforço empenhado em alevantar, desenvolver e vulgarizar as rendas portuguezas, pondo-as em concorrencia com as que as proprias senhoras portuguezas vão comprar ao estrangeiro.

Quando figurarem no enxoaval das nossas creanças e noivas aristocraticas e ricas as rendas portuguezas; quando nos museos e exposições ellas apareçam ao lado das estrangeiras; quando se ostentem com letreiros verdadeiros nos mostradores das nossas lojas de modas; quando se apontarem como curiosidades e lembranças para pequenos presentes de viagem em Portugal; quando se faça uma propaganda salutar para a exportação d'estes nossos productos que são bellos, delicados e baratos relativamente, conseguimos crear um novo ramo de actividade e de riqueza nacional.

A dificuldade da obra não é grande, porque a industria está nacionalizada já e espalhada por muita terra do paiz.

Não ha ainda, é certo, estudos especiaes sobre ella com o desenvolvimento necessário para se poder concluir da sua importancia, quer pelo numero de pessoas que nella labora, quer pelo salario que paga ou pelo valor que adquire o producto. E' de crer porém que o Ministerio das Obras Publicas não deixe de fazer ordenar monografias sobre a industria das rendas de bilros nas quatro circunscrições do continente e na das ilhas dos Açores para completar assim as preciosas informações que vae colhendo, as quaes parecendo referir-se a uma parcella pequena do trabalho do nosso povo, a interessam muito profundamente, pois influem num numero consideravel de pessoas e penetram, não só na fabrica ou na officina, o que é habitual, mas na propria casa, no lar da familia operaria, da familia rural, da familia marítima.

O. S.

PARTÉ OFFICIAL

*Ministerio das Obras Publicas, Commercio
e Industria*

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição dos Caminhos de Ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, datado de 30 de outubro do corrente anno, da variante da linha ferrea do norte entre os kilometros 317,42, 715 e 318,554 junto á estação de Espinho : ha por bem, conformando-se com o parecer de 14 do corrente do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, aprovar o referido projecto.

Paço, em 19 de novembro de 1907.— José Malheiro Reymão.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, tendo em vista a conveniencia de facilitar quanto possivel a participação nos concursos para obras e fornecimentos dos caminhos de ferro do Estado: ha por bem, conformando-se com a proposta da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado em 21 do corrente, determinar que nos concursos para obras e fornecimentos se abram em publico e leiam todas as propostas apresentadas, ainda que nalguma d'ellas falte qualquer formalidade, mencionando-se no respectivo auto quaisquer irregularidades das propostas, e convidando-se os concorrentes a formular os seus protestos, que serão igualmente mencionados no auto.

Só serão, porém, admittidos á licitação verbal os concorrentes que tiverem feito o deposito provisorio.

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

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto de ampliação do apeadeiro de Mirão, na linha do Douro, elaborado pela Direcção do Minho e Douro, com data de 12 de junho ultimo, a fim de o adaptar ao serviço da pequena velocidade : ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 14 do corrente, aprovar o mencionado projecto e respectivo orçamento, na importancia de 5:280 5000 réis.

Paço, em 26 de novembro de 1907.— José Malheiro Reymão.

**Ministerio dos Negocios da Marinha
e Ultramar**

Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos

Tendo em attenção o determinado na portaria de 2 de agosto de 1906 sobre una tarifa reduzida para o transporte de pequenos volumes na linha ferrea de Loanda a Ambaca e a proposta do Governador Geral da província de Angola : ha Sua Majestade El-Rei por bem, pela Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, determinar que se estabeleça na linha ferrea de Lucalla a Malange uma tarifa especial para volumes de peso não inferior a 10 kilogrammas, de 210 réis por volume entre Lucalla e Malange, applicavel a expedições de um só volume bem acondicionado, não contendo valores, metallico, objectos preciosos, materias inflammeis ou explosivos, ou animaes vivos.

O que o mesmo Angusto Senhor manda comunicar ao Governador Geral da província de Angola para seu conhecimento e devidos efeitos.

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

A propósito do Cincoentenario

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

XXV

(Continuação)

Compenetrado da intima ligação que da promoção dos legítimos interesses da Companhia resultava em beneficio dos interesses do Estado o governo, auxiliou sempre com o mais valioso empenho os esforços tendentes a dar á exploração das linhas do Norte e Leste os productos que para incremento material do commercio e industria caceriam de protecção no serviço de transportes acelerados.

Além de actividade na construção de estradas a transformação de antigos hábitos de rotina enraizados como constituindo direitos iam sendo substituídos por novos sistemas de facilidade, favoráveis à importação e exportação dos mercados productores eliminando entraves que afastavam os generos da via ferrea.

Assim o carvão vegetal que em grande quantidade é produzido pela limpeza das florestas, como pela rocega dos matagais alemtejanos só podia ser vendido para consumo da capital no mercado oficial de Vér-o-Pezo, á beira do Tejo, junto á Alfandega, o que favorecia o transporte fluvial, directo desde Abrantes, obrigando os transportes ferroviários d'este género, a um novo frete e trasbordos desde a estação de Lisboa até o mercado oficial.

Além d'este agravamento os comerciantes de carvão em Lisboa facultavam aos fabricantes de carvão sacas para resguardo mediante aluguel do que não podiam libertar-se porque as sacas proprias ou se extraviavam ou se deterioravam quando os arraes, que eram associados no negocio, não transportavam sacaria sua ou de seus patrões.

Eduardo Goudchaux resolveu aniquilar este monopólio fluvial, fornecendo pela companhia sacaria aos productores de carvão que lhes ficaria pertencendo de propriedade quando perfizessem uma determinada tonelagem e assim venceu esta dificuldade com a aquisição de algumas peças de grossaria compradas á casa Anjos & C.^a

Para evitar o trasbordo do carvão e novo frete fluvial desde a estação do Caes dos Soldados ao mercado de Vér-o-Pezo, concedeu armazenagem gratuita no caes descoberto junto á gare e ali depois da verificação fiscal pelo posto aduaneiro do caminho de ferro o género era directamente transportado ao domicilio do consumidor vencendo-se assim o antigo processo rotineiro.

O mercado de carvão vegetal estabelecido por alguns annos nos molhes do Caes dos Soldados teve que ser transferido para os molhes em Xabregas em consequencia de justificadas reclamações dos habitantes dos predios proximos, sujeitos a grave perigo de fogo pelas contingencias inherentes ao deposito de género tão susceptivel de incendio e pelos incomodos resultantes da continua manipulação do carvão.

Vencida a competencia fluvial nos transportes do carvão que asseguravam frete seguro no sentido descendente, estabeleceu-se contrato de carruagem directa de Abrantes para a Beira Baixa, o que dando facilidade de expedição directa desde Lisboa, pouco trasiego deixou á via fluvial até então antagonista poderosa na linha de Leste.

Com o trasiego de vinhos e azeites dava-se tambem o hábito rotineiro de só serem vendidos nos mercados officiaes do Vér-o-Pezo por commissarios especiaes e categoria official.

Esse obstaculo, e serem as principaes localidades productoras directamente servidas por estradas em comunicação no Norte com as vias marítima e fluviais e nas proximidades de Lisboa com o Tejo, só mais tarde e com grandes esforços á competencia com a via ferrea, pôde em parte ser vencido obtendo-se transportes directos de vinhos das regiões do Cartaxo para o Porto mas que ficavam muito aquém da grande abundancia d'este producto e que só com a experiência das vantagens da viação acelerada e novas linhas ferreas se conquistou á exploração.

O principal obstaculo que se opunha ao trasiego ferroviário entre as duas capitais do reino era constituído pelo antigo sistema de administração do contrato dos tabacos, do qual as sédes principaes em Coimbra, Aveiro e Porto eram directamente servidas pela via fluvial desde Xabregas até o vapor que fazia o serviço directo de Lisboa ao Porto, e pelos barcos de cabotagem a Figueira e Aveiro.

Os transportes de tabacos de Lisboa e Porto asseguravam á Companhia marítima produto annual superior a 30 contos de réis. Os da Figueira e Aveiro, eram também importantes.

A via marítima assegurada por esta importantíssima subvenção admitia por fretes baixos transportes de outras mercadorias do que resultava uma enorme compe-

tencia á via ferrea absorvendo-lhe a maior parte do trânsito.

O antigo contrato dos tabacos presidido pelo Visconde do Barreiro, tinha como membros do conselho de administração os capitalistas Costa Ramos, Coimbra, Penalva d'Alva, mas o seu mais importante, activo e inteligente gerente era o saudoso Francisco Antonio Vianna, cuja experiência e conhecimento prático em assuntos de tabacos fazia lei naquella agremiação.

A Companhia de Xabregas parecia indiferente a existencia da via ferrea que tinha origem ás portas da sua fabrica em Xabregas porque sendo os tabacos tarifados pelo preço elevado da 1.^a classe elevavam a quantia muito superior ao de via marítima o seu transporte em caminho de ferro.

Foi a Companhia do caminho de ferro, de chapeu na mão, saber quais as exigencias da companhia dos tabacos para preferir a via ferrea á via marítima. Foi Francisco Antonio Vianna, quem impôz as condições.

1.^a—20 % de bonus sobre todos os transportes da Companhia dos Tabacos não só na linha do Norte mas na de Leste, onde não havia competencia marítima e na qual até ali pagava tarifa geral.

2.^a—O caminho de ferro receberia os transportes em vagões em frente da fabrica de Xabregas para evitar a barcagem de Xabregas ao Caes dos Soldados.

3.^a—A Companhia dos Tabacos obrigava-se a um transporte minimo annual de 1.000 toneladas, não podendo a Companhia do caminho de ferro conceder eguaes vantagens a outra qualquer companhia de tabacos.

Melhoramentos em Lisboa-Rocio

Começa, com efeito, hoje o serviço de toda a venda de bilhetes na estação do Rocio, no vestíbulo inferior, provisoriamente em parte das bilheteiras, enquanto se concluem os trabalhos de instalação completa.

A propósito diremos que as bilheteiras são 12 e não 9 como indicámos no numero anterior.

Uma vez passado para o vestíbulo inferior todo o serviço de partida de passageiros e bagagens, fica o vestíbulo superior perfeitamente desembaraçado para a chegada.

Mas é preciso desembaraçá-lo mais, de outros estorvos que não são do caminho de ferro, mas dos nossos costumes.

Referimo-nos á aglomeração de pessoas que, por necessidade ou por mera curiosidade, se juntam em frente das portas, na occasião da saída dos passageiros, apertando-se e apertando-os num estreito caminho por onde, a custo, se rompe.

Questão de polícia, e nada mais.

O viajante, ao chegar, o mais que deseja é que pessoas estranhas não o incomodem.

Tem que attender ás pessoas, de familia ou d'amizade que o esperam, que cuidar dos volumes que traz consigo, que ir á verificação das bagagens, que preparar o bilhete, para o entregar á saída da gare. Sente-se mal quando o distraem com ofertas de serviços, curiosidades, perguntas; quando não lhe deixam livres os movimentos, e o pensamento, para não esquecer o que tem a fazer.

E a propósito vem lembrar que, nos comboios de intercommunicação, seria muito facil adoptar o uso, geral lá fôra, de se recolherem os bilhetes em transito.

Depois da ultima paragem podia, sem dificuldade, e com vantagem não só para a commodidade dos passageiros como para a effectividade da fiscalização, fazer-se em transito a recolha dos bilhetes, de forma que, chegado o comboio o passageiro sairia livremente da estação.

Evitar que este não se confundisse com os demais passageiros que chegam por outros comboios é tambem facil. Não só os trens em Lisboa-Rocio não chegam ao mesmo tempo como, adoptando-se umas grades volantes muito em uso na Alemanha e Suissa, isolam-se, como se quer, uns grupos de outros.

E bem vale vencer a dificuldade de qualquer disposi-

ção que se tome nesse sentido, para dar ao passageiro a liberdade de sair sem ter que entregar bilhete á porta.

Quando se anda em viagem algum tempo, onde se usa o sistema de recolher os bilhetes em transito, e se chega a uma estação onde no-los exigem á saída, é que se aprecia como isto é molesto.

O passageiro nem sempre traz as mãos livres, porque em geral, sustenta nellas pequenos volumes que não quer entregar a moços de fretes. Se é inverno traz o casaco abotoado e por vezes o bilhete no fundo do bolso do colete, ou numa carteira.

E ao chegar ao ponto em que tem que entregar-lo tem que depôr os volumes, que abrir o casaco, e buscar o bilhete que, naquella occasião, nem sempre encontra á primeira.

Depois este sistema origina aglomeração de pessoas á porta, demoras, varios encontros, não raros, e caneladas, pelas malas dos mais apressados.

Dispõe, portanto, mal, o viajante, e é sempre conveniente procurar que este faça a sua entrada no ponto a que se destina ficar por pouco ou muito tempo, em boa disposição de espirito.

Diz um proverbio que «o primeiro amor é o mellor». Em questões de viagem a primeira impressão é tambem a mais duradoura.

Recebemos bem o desconhecido; rodiemo-lo de todas as commodidades; não o *macemos*, segundo a phrase vulgar, e elle dirá sempre bem do paiz, sentir-se-ha disposto a ficar, a voltar e a trazer consigo os seus amigos.

Linha do Alto Minho

Poucas rôdes de caminhos de ferro terão sido estudadas que tenham um mais risonho futuro de prosperidade.

Os ultimos concessionarios, a firma Canha & Formigal, evidenciaram bem a sua perspicacia e aptidão para os negócios, sabendo vêr o que até hoje ainda não tinha sido visto: o largo futuro de uma rôde que puzesse em comunicação os povos minhotos.

Uma empresa d'esta ordem demanda uma grande disponibilidade de capitais, e nessa orientação, entraram os concessionarios em transacção com as firmas H. Burnay & C., e Pinto da Fonseca & Irmão, esta ultima do Porto, associando-se as tres firmas para a construção e exploração do caminho de ferro do Alto Minho.

Os activos financeiros empreenderam grandiosamente o seu plano, e para lhe darem execução começaram por adquirir a linha da Povoa a Famalicão, cuja via terá que ser modificada, alargando-a de noventa centimetros que hoje mede para um metro; a despesa com esta modificação está orçada em cem contos de réis.

As negociações para a aquisição da linha de Bougado a Guimarães e Fafe não foram coroadas de tão bom exito. A empresa proprietaria teve exigencias inadmissíveis para a empresa do Alto Minho. Reformas necessarias no material fixo e circulante desalentaram os compradores que preferiram a adquirir a linha em circumstancias onerosas, construir um ramal que ligue a linha da Povoa á nova linha a construir, isolando assim a linha de Bougado a Fafe que ficará reduzida exclusivamente ao tráfego directo entre aquelles dois pontos.

A rôde completa deve estender-se por uns trezentos e sessenta kilometros.

Dos primeiros mil e seiscentos metros foram já apresentados ás estações competentes os respectivos estudos para serem sujeitos á aprovação.

A região que a nova rôde vai servir é a mais populosa do paiz e talvez a mais rica.

Quanto á população far-se-ha facilmente ideia lembrando que a densidade média por kilometro em Portugal é 56,5, e vendo o ultimo recenseamento que dá para o concelho de Braga a densidade de 317, para o de Guimarães 213, para o de Vianna 143, para o de Villa Verde 141, para o de Monsão 121, para o de Ponte de Lima 103, para o de Val de-Vez 69, sendo o de menor densidade Ponte da Barca com 67, mas ainda assim com densidade superior á densidade média de todo o paiz.

Quanto a riqueza agricola, diz-nos o recenseamento

que a propriedade rural na província do Minho forma a oitava parte de toda a propriedade rural do paiz.

Vê-se pois pelo rigor dos algarismos que não é preciso ser optimista para valicinar um largo futuro á nova empresa.

NOTAS DE VIAGEM

IX

Partindo pela Suecia. — A linha de Malmö. — Os caminhos de ferro suecos. — Excellente material e tarifa baratissima.

Por diversos caminhos se pôde seguir de Helsingborg para Stockholmo. Um d'elles é a via de mar, utilizando os vapores da *Södra Sverige* (companhia do Sul da Suecia) a Gothenburgo, o que permite visitar uma parte da costa, que é muito pittoresca, e d'ahi tomar o vapor do canal de Gotha que faz o trajecto, d'ali á capital, em tres dias.

Muitos excursionistas que preferem o mar á via de terra, vão por este caminho. Não achamos, porém, que seja o preferivel, porque os attractivos não compensam o tempo que se perde.

Outra via é tomar o comboio até Hessleholm, onde se entra no bello comboio rapido da linha directa de Malmö a Stockholmo, uma das mais pittorescas do paiz, atravessando a Smelandia, região de rochedos polidos pelos gelos que noutro tempo cobriam todo o sul da Suecia, por entre as quaes irrompe uma vegetação *sui generis*, de aspecto selvagem e de caracter sombrio a que os successivos lagos fazem deliciosos contrastes de luz, e onde as pequenas casinhas pintadas a vermelho dão a nota da vida bucolica como sons de flauta campeza por entre florestas.

Foram grandes os trabalhos que a engenharia sueca teve que executar, e difíceis os problemas a resolver para conseguir construir esta linha que é, afinal, hoje a mais frequentada, porque estabelece a via mais curta para as comunicações entre a capital e a Alemanha.

O terceiro caminho é, tambem por via ferrea, pelo litoral do Kattegat, trecho do Baltic que separa esta parte da Suecia da Jullandia, ilha pertencente á Dinamarca.

A estação do caminho de ferro é junto ao caes marítimo; edificio sem aspirações de sumptuosidade, não oferecendo portanto que dizer d'ella.

Do comboio, sim, esse é que, logo á entrada, nos impressiona agradavelmente.

Travamos ahi conhecimento com as linhas ferreas suecas e, pelo que posteriormente apreciamos, e pelo que conhecemos de outros paizes, podemos avançar uma preposição que a muitos parecerá arrojada, dizendo que:

Os caminhos de ferro da Suecia são os mais commodos e mais baratos do mundo.

E' que em parte alguma se viaja em 2.^a classe com tanto conforto e por preço tão infimo.

Uma descrição do vehiculo convencerá o leitor, quanto á commodidade com que se viaja; concluiremos depois por explicar a tarifa, e vêr-se-ha quanto ella é económica.

As carruagens de 1.^a ou 2.^a classes são as mesmas, só se differençando por um pequeno quadro móvel, de metal, na porta interior de cada compartimento.

Quando este serve de 1.^a classe só n'elle são admittidos quatro passageiros, e se estes pagam um supplemento de apenas 5 corôas ou uns 13250 réis, é reservado todo o compartimento de quatro só para dois, armada a cama e servida cobertura e travesseiro.

Todas as carruagens são de corredor lateral, montadas sobre carretos; estofados de velludo os assentos e encostos, com espelho, iluminação electrica (nos comboios rápidos) mesa, cabides e varias rôdes para bagagens.

Como curiosidade tivemos a paciencia de tomar as medidas d'um dos vehiculos que servirão de exemplo dos demais e prova do que acima afirmamos:

Comprimento de cada assento lateral ...	2 ^m .05
Dando para cada passageiro.....	0 ^m .68
Largura (fundo) da almofada	0 ^m .64

Largura do compartimento	2 ^m ,33
Coxia central	0 ^m ,75
Altura do estofo, acima da bancada....	1 ^m ,30
Altura do tecto, junto á janella	2 ^m ,20
Idem, idem no centro do lanternim	2 ^m ,65
Largura da janella (um só vidro facetado)	1 ^m ,40
Largura da porta de entrada	0 ^m ,75
Extensão de rôdes, a diversas alturas, para volumes, largas.....	7 ^m ,00
Estreitas, para livros, bengalas, etc....	3 ^m ,50

Quer dizer que o passageiro, mesmo pagando lugar de 2.^a classe, dispõe de um espaço, para se assentear, de $0^m,68 \times 0^m,64$, e de 1^m,75 de rôdes para pôr os seus volumes de mão. Compare-se isto com o que lhe é oferecido no resto da Europa, e especialmente na America, onde os comboios teem fama de serem os melhores do mundo.

Nos cantos ha quatro cabides duplos; nos lados quatro caixas de metal para pôr o charuto.

No corredor lateral, que tem a largura de 0^m,87 ha, além do compartimento com lavatorio e retrete, garrafa d'água e copos, cabides para fato, e espelhos.

As carroagens de 3.^a são com assentos de madeira, mas aceitadissimas, tambem com lavatorio e latrina e compartimentos separados para não fumadores e para senhoras sós.

Algumas carroagens são interessantes, na disposição das janellas que são de guilhotina, como as dos nossos edificios, e de vidros quadrados pequenos.

Parecem um prediosinho ambulante.

As vidraças porém, são apenas separadas por ligeiras columnas, o que faz que todo o vehiculo seja como uma só janella, e sempre cheio de luz e de ar.

Resta-nos falar dos preços de transporte de passageiros.

Estes são regulados por uma tarifa de zonas, com uma base muito fixa e uma organização muito engenhosa; essas bases são :

1. ^a classe.....	50 öres, uns 125 réis
2. ^a "	30 " " 75 "
3. ^a "	20 " " 50 "

por um certo grupo de kilometros. São estes grupos, aumentando um a um kilometro, que formam as zonas, em numero de 164 compreendendo as distancias desde 1 até 2.352 kilometros, em grupos de 12 zonas.

Assim, nas primeiras 12 zonas applicam-se aquellas bases a cada 8 kilometros; nas segundas junta-se a mesma base por cada 9; no terceiro grupo de 12, o mesmo processo cada 10 kilometros; no quarto cada 11, e assim por diante.

O ultimo grupo (14.^a) é só de 8 zonas e nelle se applicam as bases a cada 21 kilometros.

Quer dizer que o preço kilometrico que se vae juntando à primitiva base de 6,25 öres (ou 15,62 réis em 1.^a classe) 3,75 öres (9,37 réis em 2.^a classe) e 2,5 öres (6,25 réis em 3.^a classe) chega a ser de 2,38, 1,43 e 0,95 öres, ou 5,95 réis em 1.^a, 3,57 réis em 2.^a e apenas 2,38 réis em 3.^a.

Applicando aos percursos mais vulgares do nosso paiz teríamos que, por esta tarifa, os preços de Lisboa a Cintra ou a Cascaes seriam os mesmos que existem mas os de Lisboa ao Porto reduzir-se-hiam a 43750 réis em 1.^a, 23850 réis em 2.^a e 13900 réis em 3.^a classe. Do Barreiro a Villa Real de Santo Antonio não se pagaria mais que 53375, 33225 e 23150 réis respectivamente.

Se se applicasse a toda a distancia Lisboa a Paris faríamos a viagem por 173750 réis em 1.^a classe, 103650 réis em 2.^a e 73010 réis em 3.^a; menos de metade do que esse trajecto custa. Ir-se-ha a Bruxellas por 193750, 113850 e 73900 réis, pouco mais de um terço do preço actual!

E ainda ha, para certos casos, outras tarifas de zonas que ainda mais reduzem os preços.

Por exemplo a tarifa D vae só até 158 kilometros em 2.^a ou 3.^a classes, mas os preços, a esta distancia, são: 2.^a classe 5,40 e em 3.^a 3,40, ou seja no nosso dinheiro 13275 e 850 réis. Ora por esses preços mal chegamos em Portugal a Santarem, e chegariamos a Albergaria.

Não quer isto dizer que preconizemos a adopção por cá de preços tão reduzidos; arruinar-se-hiam as administrações e o resultado seria fatal para todos.

O que porém, seria de utilidade adoptar por cá é a faculdade que na Suecia se dá de se parar em caminho, mediante uma insignificante quantia que o passageiro paga com muito gosto em troca d'essa commodidade.

Basta que este, logo ao parar o comboio, se apresente ao chefe da estação com o seu bilhete ou bilhetes. O chefe manda-lhe vender um bilhete de paragem, que não custa mais que uns 120 réis, e o passageiro tem dois dias para continuar a viagem, devendo, ao recomeçá-la, apresentar, de novo, os bilhetes em que lhe é marcada a data.

Isto, sendo uma vantagem para o passageiro, daria uma boa fonte de receita para as vias ferreas, pelo producto da venda das senhas, sem contar as verbas de armazenagem das bagagens no ponto de destino, visto que em transito não é permitido retirá-las.

Ahi fica uma ideia, bebida num paiz onde as questões se estudam com prudencia tal que as leis se reformam só depois de maduramente pensadas durante annos.

Vae longa esta nota que, em vez de descrição de viagem nos saiu artigo doutrinario... como se diz agora.

Vê-se que primamos em andar á moda.

Os estrangeiros em Portugal

A importante revista franceza de excursionismo *Le Tour du Monde* querendo dar aos seus leitores uma impressão verdadeira de Portugal, mandou ao nosso paiz dois illustres escritores, em viagem de exploração para poder informar com conhecimento de visu e não reproduzir impressões de phantasia bem poucas vezes verídicas.

Os commissionados foram os srs. G. de Beauregard e L. de Fouchier, dois escritores com alma d'artista, alliando a uma profunda observação um grande encanto de trato e vibrando fortemente sob a ação dos exploradores da natureza que sabem admirar como verdadeiros phantasistas.

No desempenho da sua missão, entraram em Portugal por Villa Real, percorreram o litoral algarvio até o Cabo de S. Vicente, pedestal grandioso onde deverá erguer-se recordada no espaço a estatua do grande Infante. D'ahi seguiram por Beja, Evora, Setubal, Lisboa, Cintra, Cascaes, Caldas da Rainha, Alcobaça, Batalha, Leiria, Tomar, Coimbra, Bussaco, Aveiro, Guarda, Porto, Braga, Viana, etc.

Pode dizer-se que percorreram Portugal do sul ao norte, investigando por toda a parte o que havia de curioso, sob o ponto de vista artístico e pitoresco.

E tão bem o fizeram que os seus artigos publicados no *Tour du Monde* não calam nenhuma das suas bellesas, descritas com um estilo quente e vibrante cheio de colorido e vigor.

Ser-nos-hia grato transcrevermos alguns trechos d'estes artigos, mas perante a impossibilidade de fazê-lo limitamo-nos a transcrever o final do ultimo artigo, linhas em que os illustres excursionistas se mostram vibrantes de entusiasmo pelo nosso paiz.

Fazemos a transcrição do texto francez para que se não diga que fizemos a traducção á mercé dos nossos desejos, e para não tirarmos o sabor litterario do original:

«Et puis, et puis... c'est le Portugal qui finit, c'est Valença, c'est l'Espagne qu'on aperçoit de l'autre coté de ce radieux fleuve Minho coulant, comme les rivières mythologiques, parmi des prés fleuris et des villes éblouissantes. Est-ce parcequ'on arrive au dernier acte de la féerie ? Est-ce bien, au contraire, la réalité ?

Il semble que le décor n'a jamais étalé tant de richesses et de réduction. En tous cas, l'impression présente est digne des souvenirs recueillis en cours de route : c'est toujours le même attrait d'une nature éternellement en fête, d'un peuple qui ne cesse d'être aimable et de sourire, d'un pays, pour tout dire, qu'on est ravi d'avoir vu et qu'on brûle de revoir.

..... accueil idéal, monuments splendides, climat sans rival, paysages de rêve, du soleil, des fleurs, et du bon vin : au nom du ciel, que faut-il de plus pour attirer?»

Começa-se pois a fazer a justiça ao nosso paiz.

PARTÉ FINANCIERA

Boletim Commercial e Financeiro

Lisboa, 30 de novembro de 1907.

Lá fóra, onde as grandes e intelligentes iniciativas levam a prosperidade industrial e commercial dos diferentes paizes ao seu extremo limite, não se dá o phemoneno tão peculiar ao nosso paiz de se esperar do Estado-Providencia todas as medidas tendentes a desenvolver e valorizar a produçao.

Em Portugal são quasi constantes as reclamações aos governos pedindo, entre outras medidas, o aumento de direitos aduaneiros para a importação e a negociação de tratados de commercio.

E' certo que neste ultimo capitulo muito ha ainda que fazer por parte dos nossos governos, em geral muito preocupados com a regedoria politica, mas deixando raras vezes assignalada a sua passagem pelo poder com medidas que por alguma forma possam aproveitar ao desenvolvimento economico do paiz.

Mas, e é este o fim principal das nossas considerações, tambem a iniciativa particular pouco ou nada deve o nosso paiz de bom ou de util no que respeita á valorização do seu commercio e da sua industria, especialmente na parte relativa á collocação dos nossos productos industriaes e agricolas.

E, no entanto, lá fóra, as grandes iniciativas que todos os dias aperfeiçoam e desenvolvem a produçao veem juntar-se as iniciativas dos que estudam e procuram os meios de collocar em todos os pontos do globo os productos das suas respectivas nações.

E é assim que com esses elevados intutos se tem criado no estrangeiro, com grande exito, poderosas agremiações para promover a exportação e collecção de productos por meio de uma activa e bem organizada propaganda, prestando além d'issso todo o auxilio a comerciantes e a industriaes quer proporcionandolhes credito, endereços, informações, etc., quer facilitando-lhes a cobrança dos seus creditos.

Na Austria Hungria funcionam dois organismos d'este genero para o desenvolvimento da exportação: a *Association austro-hongroise pour l'exportation* e a *Société anonyme hongroise de commerce*.

A primeira foi creada em 1871 e os estatutos definem os seus fins nestes termos: «fornecer aos fabricantes, negociantes e constructores do Imperio um auxilio em tudo quanto diga respeito aos negócios da exportação».

A associação para se desempenhar da sua missão, ocupa-se em preparar relações com casas importantes do estrangeiro, contratar agentes de confiança no estrangeiro, mandar para lá caixeiros do commercio ao corrente das exigencias da exportação. A associação tambem publica um livro de endereços commerciales, encarrega-se das cobranças de creditos duvidosos no estrangeiro, com pequena despesa, e publica um semanario; além d'issso installa mostruários e organiza exposições.

A sociedade hungara de commercio, o segundo organismo especial para favorecer a exportação, cujo capital é de 20 milhões de coroas, dividido por 50.000 acções, tem por objecto participar do commercio geral do paiz, animá-lo na medida do possível por meio de operações bancarias e por compras directas e indirectas, auxiliar as casas que se ocupam do commercio d'exportação e mesmo de todo o commercio em geral, crear novas empresas commerciales e industriaes e promover novos negócios.

A séde é em Buda-Pesth, mas a Sociedade tem filiaes em Kiew, Smyrna, Seravejo, Mostar, Belgrado, Bucarest, Braila, Sofia, Philippopolis, Rustchuk, Constantinopla e Salonica. De facto, ella visa principalmente o importante trafego para o Oriente.

Compreende duas subdivisões principaes:

1º O Banco que tem por attribuições as transacções financeiras, abre contas correntes, constitue ao mesmo tempo uma caixa economica e uma caixa de deposito e de consignações, aceita os warrants e conhecimentos, vende e compra títulos e aceita ordens de Bolsa;

2º A parte commercial propriamente dita, tendo à sua frente um conselho director e comprendendo sete secções: a primeira é a Agencia do monopolio do sal; a segunda é a Agencia dos ateliers de construção dos caminhos de ferro do Estado; a terceira constitue um serviço d'exploração geral; a quarta occupa-se da exploração do assucar; a quinta é a Agencia commercial da «União mobiliaria»; a sexta encarrega-se da exportação e importação de pélisses; a setima, emfin, incumbe tudo o que diz respeito à exportação e importação dos fructos frescos e secos.

Os resultados obtidos pela Sociedade hungara de commercio durante o 16º exercicio social, fechado em 31 de dezembro de 1906, são muito satisfatórios e indicam um progresso real na marcha dos negócios. Os lucros somaram 2.406.194 francos — ou réis 481.238\$800 — o que permittia a distribuição d'un dividendo de 9 por cento aos accionistas.

Segundo o valioso exemplo das instituições que acabamos de descrever, o sr. Van der Meylen, secretario geral da secção belga na exposição de Amsterdam, preconiza a criação d'uma «Sociedade geral belga de exportação» cujo fim essencial seria animar e facilitar as relações dos industriaes e dos comerciantes belgas com o estrangeiro.

O funcionamento da Sociedade seria assegurado por tres secções, a saber: a Sociedade Industrial e Commercial; a Sociedade de transportes e o Banco geral d'exportação.

A primeira compreenderia quatro sub-divisões: a secção dos negócios commerciales e dos negócios industriaes, a das concessões, explorações e patentes, a das informações e boletim.

A Sociedade de transportes teria as secções de: expedições e comissões, fretamento e armamento de navios e seguros.

Por seu lado o Banco geral d'exportação empregaria os seus bons officios para appoiar o funcionamento dos dois outros organismos referidos. Teria por objecto todas as operações de banco e de cambio e serviria de intermediario poderoso entre os industriaes belgas e os consumidores.

*
A situação monetaria dos grandes mercados é approximadamente a mesma do final da quinzena anterior.

A taxa de desconto de 7 por cento adoptada pelo Banco de Inglaterra não foi dique sufficiente para impedir que o seu ouro tome o caminho dos Estados Unidos.

Na primeira quinzena de novembro as entradas de ouro nas caixas do Banco d'Inglaterra chegaram mesmo a exceder as saídas em 3 milhões sterlinos. Não tem sucedido assim a partir de 14 de novembro, pois, pelo menos até a data das ultimas notícias, a exportação do ouro tem excedido muito a importação.

O desconto no mercado livre de Londres fez-se na semana fina da taxa média de 6 3/4 por cento para o papel a 3 meses. Mas o papel a seis meses encontrava tomadores a 5 3/4. Quanto aos empréstimos a curto prazo a taxa foi de 5 3/8 %.

O desconto no mercado livre de Berlim attingiu o nível de 7%.

Emfim a crise monetaria occasionada pela situação da America, continua pois no seu estado agudo em todos os preços da Europa, excepção feita da de Paris, onde reina ainda um certo desafogo, que protege o sistema monetario francez.

*
O nosso fundo externo de 3 % que tão importante depreciação tem soffrido nas suas cotações, alcançou uma ligeira melhoria nos ultimos dias, ficando hontem em Paris a 62,20 e em Londres a 62,25.

Para se fazer ideia d'essa depreciação publicamos em seguida uma nota das cotações em diferentes datas, a começar em 2 de setembro, nos mercados de Londres e Paris:

	Paris	Londres
Em 2 de setembro	66,27	67
» 4 de outubro	64,40	66,75
» 31 " "	63,80	65,25
» 16 " novembro	61,50	62,50
» 30 " "	62,20	62,25

Em 25 do corrente chegou a cotar-se em Paris a 60,05.

Na bolsa de Lisboa a normalidade das operações vai-se restabelecendo muito lentamente.

Com pequenas oscillações, a baixa dos diferentes valores permanece, principalmente devido á abundancia de papel que ha para vender, não aparecendo compradores.

A liquidação d'este mez afflagra-se isenta de dificuldades.

A situação cambial continuou a aggravar-se nos primeiros dias d'esta quinzena, chegando o preço do cheque sobre Londres, que no dia 15 fechára a 46 1/2, a 43 no dia 19, tendo sido esta a cotação mais baixa.

Do dia 20 por deante começou de novo a subir, alcançando no dia 28 — 48 1/4.

Hontem e hoje esta divisa soffreu de novo depreciação, fechando hoje, como se vê da tabella que abajo publicamos, a 46 3/4.

Segundo correu no nosso pequeno meio, onde todos se conhecem, a depreciação cambial teria tido origem na especulação em larga escala, feita por uma casa estrangeira muito conhecida, estabelecida ha annos no nosso paiz. Dizia-se que os manejos visavam a comprometter um banqueiro tambem muito conhecido, e por diferentes vezes em grande evidencia na politica, banqueiro, que, no momento em que se iniciou a especulação, teria de pagar no estrangeiro quantias importantes. A ser verdadeira a versão, o governo teria convidado a dita casa estrangeira a entrar na ordem, sob pena de procedimento rigoroso. E tendo ella obedecido, explicar-se-hia assim a rapida reviravolta do cambio no sentido de melhoria.

Os preços da libra foram hoje: 5\$050 para compra e 5\$150, para venda.

O cambio do Rio sobre Londres permanece a 15 1/4, cotação equivalente a 15\$737 reis fracos por libra.

	EM 31 DE OUTUBRO		EM 30 DE NOVEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	50 1/8	50	47	46 3/4
" 90 d.v.....	50 1/16	—	47 7/8	—
Paris cheque.....	572	574	606	611
Berlim "	233	234	248	250
Amsterdam cheque.....	397	399	420	424
Madrid cheque	848	855	880	890

J. C.

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	NOVEMBRO													
	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30	-
Lisboa : Inscrições de assent.	43,40	42,20	-	42	42	42,60	43	43	43	42,25	43,25	42	42	-
» coupon ..	42,95	41,80	-	40,45	40,50	41,80	42,50	42,50	42,50	42,95	41,85	41,80	42,30	-
Obrig. 4 % 1888.....	22.300	23.000	-	22.250	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 % 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	54.000	-	-	-	-	-	-	-
» 4 % 1890 coupon ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 % assent	61.800	61.700	61.700	60.500	-	61.700	-	61.600	61.500	61.500	61.400	61.400	-	-
» 4 1/2 % coupon int..	-	-	-	-	-	-	-	-	60.300	60.300	60.100	60.100	60.300	-
» externo 1.ª série....	63.700	64.000	65.500	64.000	64.300	63.200	62.800	62.300	62.000	62.500	62.500	63.000	63.400	-
» 3 % 1905.....	9.150	9.150	9.100	9.100	9.100	-	-	9.150	9.150	-	9.150	-	-	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	176.000	-	-	135.000	135.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Commercial	135.000	-	135.000	135.000	-	-	-	135.000	-	-	-	-	-	-
» Nac. Ultramarino ..	-	-	-	-	-	-	90.500	-	-	90.000	-	90.000	-	-
» Lisboa & Açores ..	-	-	-	-	-	111.000	111.000	-	-	-	-	111.000	-	-
» Tabacos coupon	94.000	94.000	94.000	93.700	-	-	93.500	93.800	93.500	93.700	93.800	94.000	94.500	-
» Comp. Phosphoros ..	-	-	68.000	-	67.600	68.000	68.000	-	67.800	67.800	68.000	-	-	-
» Real	-	-	-	-	-	65.000	-	63.000	63.500	68.000	69.100	-	-	-
» Nacional	-	-	-	-	-	-	10.500	10.800	10.700	10.700	10.800	11.000	11.000	-
Obrig. prediaes 6 %	92.000	92.000	91.800	-	91.600	-	91.800	92.00	-	92.000	92.000	-	-	-
» 5 %	-	88.650	89.400	88.650	88.300	88.300	88.450	88.300	88.500	88.300	88.200	88.200	87.800	-
» C.ª Beira Alta 1.º grau	57.000	-	-	-	-	-	-	56.600	-	-	-	-	-	-
» Real 3 % 1.º grau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 3 % 2.º »	49.200	-	49.000	48.900	49.200	49.200	49.000	48.950	49.000	49.300	50.000	49.500	-	-
» Nacional 1.ª série.	75.000	-	-	-	-	-	74.800	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez d'Africa ..	87.300	-	89.000	-	-	87.800	-	86.000	85.800	85.000	85.500	86.000	-	-
Paris : 3 % portuguez 1.ª série	61,45	61,15	60,85	59,70	60,15	60,07	60,05	60,05	61,17	61,77	61,80	62,12	-	-
Acções Comp. Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres	38	-	36,50	39	39,50	-	39,50	39	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Zaragoza ..	362	365	370	370	373	368	-	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes	152	-	-	157	157	156	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 4.º grau	349	346,50	345	339,50	342	340	330	-	339	340	340	335	-	-
» 2.º »	243	235	235	232	235	231	240	239	245	248	249	243	-	-
» Beira Alta ...	281	280	272	268	277	275	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres ..	153	154	155	155	154	153	152	150	-	155	164,75	-	-	-
Londres : 3 % portuguez.....	-	61,75	60	59,50	60,50	59,50	60,25	60	61	62	62,50	62	-	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	-	81	80	-	-	-	79	-	79,50	-	-	80,12	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóes

Linhos	Periodo de exploração	1907			1906			Totais desde 1 de janeiro			Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1907	1906	1907	1906	
RÉDEA GERAL	de 1 a 5 Nov	1073	194.846.000	97.712	1073	107.807.000	100.472	5.040.131.000	5.015.736.000	24.395.000	-	
	12 18 *	*	108.922.000	101.511	*	107.807.000	100.472	5.149.053.000	5.123.543.000	25.510.000	-	
Vendas Novas	5 11 Nov	70	1.595.000	22.785	70	1.841.000	26.300	81.226.000	87.318.000	-	6.092.000	
	12 18 *	*	2.070.000	29.571	*	1.841.000	26.300	83.296.000	89.159.000	-	5.863.000	
Coimbra á Louzã	5 11 Nov	-	468.000	16.137	-	-	-	22.616.000	-	-	-	
	12 18 *	-	409.000	14.103	-	-	-	23.025.000	-	-	-	
Sul e Sueste.....	1 10 Nov	605	33.402.620	55.210	586	38.647.535	65.951	1.196.853.518	1.199.033.803	-	2.180.285	
Minho e Douro	1 10 Nov	405	40.511.000	100.027	355	42.252.563	119.021	1.394.896.000	1.343.008.120	51.887.880	-	
Beira Alta.....	15 21 Out	253	8.704.423	34.404	253	8.881.343	35.104	383.852.283	367.247.951	16.604.332	-	
	22 28 *	*	8.226.519	32.515	*	8.558.580	33.828	392.078.802	375.806.531	16.272.271	-	
Nacional — Vizeu, Mirandella e Bragança	1 7 Out	185	3.722.516	20.121	105	2.228.124	21.220	132.044.839	84.253.469	47.791.870	-	
	8 14 *	*	3.409.623	18.430	*	2.207.756	21.026	135.454.462	86.461.225	48.993.237	-	
Guimarães	-	34	-	-	34	-	-	-	-	-	-	
Porto á P. e Famalicão	1 30 Set	64	19.781.018	309.078	64	19.438.241	303.722	119.602.422	118.623.449	978.973	-	
	21 31 Out	3681	Ps. 4.303.383	Ps. 1.169	3681	Ps. 4.008.554	Ps. 1.088</					

Conferencia de tráfego internacional

Regressaram já a Portugal os delegados á conferencia internacional que se realizou em Madrid acerca do tráfego ferroviário entre Portugal, Espanha e França.

Vários assuntos foram tratados, discutindo-se entre elles a maneira de remediar por meio de ligações os atrasos que porventura se derem no Sud-Express, e a redução do numero de carruagens neste comboio durante o inverno, época em que ha menor concorrência de passageiros.

Tratou-se tambem da criação de um novo serviço directo entre Paris e Lisboa, em comboios formados por carruagens de primeira e segunda classe, ligando no Entroncamento com o norte do paiz e da remodelação das tarifas em vigor desde 1905 entre os tres estados.

Presidiu á conferencia o director da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.

Novo grande tunel suíso

Estão aprovados os projectos para a construção d'uma linha ferrea no *Lötschberg* com um grande tunel.

Esta linha deve ligar directamente Milão com as grandes arterias occidentaes do Simplão, unindo *Berna* e *Brigue*.

Foram redigidos varios projectos, feitos numerosos estudos neste terreno accidentadissimo, escolhendo-se por fim o projecto que mede 58.475 m. de comprimento, com curvas de 300°, rampa maxima de 27% e com um tunel de 13.735 m. além de 12.025 outros menores.

O orçamento é de 86.543.600 francos pertencendo 40.729.700 ao tunel maior. O tunel tem a altitude de 1.245 m.

A nova linha sae da de *Gubetal*, sóbe pelo valle de *Gurbe* até *Blumenstein* atravessa as montanhas de *Stockhorn* em tunel de 8.020 m., passa perto de *Buschen* pelo valle d' *Simmen* e fura os Alpes bernenses num grande tunel. Passa depois ao valle do Rhodano e vae por elle até a estação de *Brigue*.

Na estação de *Mitholz* a linha forma laceles para atingir a de *Felsenburg* e *Kandersteg* á entrada do grande tunel, constituindo um perfil por duas rampas oppostas com a inclinação a 7 e 3,8 por cento.

A tracção será electrica para que a linha seja de estabelecimento economico com grande capacidade de tráfego.

Destinam-se 4,5 milhões de francos ao equipamento electrico e ao material circulante.

Annuario Commercial de Portugal

Esta importantissima publicação, que tantos serviços presta ao commercio e á industria, apparecer-nos-ha no proximo anno de 1908 immensamente melhorada.

A maneira do Bottin, compõr-se-ha de dois volumes, dos quaes um diz respeito unicamente a Lisboa, e o outro ás provincias.

O extraordinario desenvolvimento d'esta publicação é indicativo de quanto se teem desenvolvido ultimamente os negócios, pois que a grande copia de moradas e varias outras informações que interessam aos negociantes e a particulares teem augmentado sensivelmente e na mesma proporção a procura do *Annuario Commercial*.

Os dois volumes que formam a edição de 1908, contendo aproximadamente tres mil paginas, custa apenas 35000 réis avulso, ficando por 25700 réis para os assinantes.

Unica publicação d'este genero no paiz que é cuidadosamente feita, justifica-se plenamente a aceitação que tem merecido do publico, pelo improbo trabalho a que se entrega o seu director, e pelos sacrificios feitos pelo seu proprietario, para collocarem o seu *Annuario* á altura das publicações congêneres do estrangeiro.

Publicações recebidas

Almanach Bertrand. — Recebemos um exemplar correspondente ao proximo anno de 1908, e que é o oitavo volume da collecção que o seu editor José Bastos tem publicado.

Como os demais volumes, é coordenado pelo distinto escriptor e mimoso poeta sr. Fernandes Costa, o que é garantia bastante do cuidado com que está feito.

O sumario, interessantissimo, além das materias especiaes d'este genero de publicação, consta de contos deliciosos assignados por Catulle Mendès e Theodoro de Banville, poesias de autores portuguezes e estrangeiros, problemas, quebra-cabeças, receitas conhecimentos uteis e muitos outros artigos e gravuras.

Agradecemos a offerta.

Tracção electrica

Espanha

A Compañia de Ferrocarriles del Sur d'Espanha está estudando a electrificação do troço da sua linha de Almeria a Liñares, que vae de Santa Fé de Mondejar a Gorgel, na extensão de vinte e tres kilometros.

Foi pedida a concessão de um tremvia para ligar a linha de Santander a Astillero com o tremvia de Santander a Peña Castillo.

Foi aprovado um projecto de lei concedendo uma linha ferrea electrica subterranea em Barcelona.

Inglaterra

A Lancashire and Yorkshire Railway, conseguiu substituir em menos de um anno e sem interromper o serviço de comboios, a tracção a vapor pela tracção electrica na sua linha de Liverpool a Southport e Crowens, na extensão de 37.600 metros.

A duração do trajecto actualmente é de quarenta e cinco minutos.

Italia

Está projectada uma linha electrica de Chiano a Riva San Vitale, passando por Copolongo.

Esta linha constituirá um meio de comunicação directa entre o lago de Lugano e a linha de Monte Generoso.

A linha mede 12.200 metros de extensão, com a maxima inclinação de 6%.

A linha, em todo o seu percurso, será assente sobre a via publica.

Allemânia

Vae ser brevemente inaugurada a linha de Munster a Schlucht, na Alsacia, na extensão de 10.800 metros.

LINHAS PORTUGUEZAS

Moçambique. — Está já construido um troço de via ferrea, na extensão de trinta kilometros, a partir da baia de Mogambo, e que deve prolongar-se até Chirua entroncando em Mogambo com a linha que deve sair da capital do distrito.

Mossamedes. — Por causa dos estudos de uma variante a introduzir no primitivo traçado, teem estado paralysados os trabalhos de construção nesta linha.

A variante tem por objecto tornear a serra de Gandraengo.

Logo que sejam concluidos os estudos, e devem sê-lo brevemente, recomeçarão os trabalhos com grande actividade, sendo por isso contratados quinhentos trabalhadores do Humbe.

Ramaes em construcção.—Foram adjudicadas as seguintes empreitadas de infrastructura.

<i>Ramal de Aldegallega</i>	
N.º 2.....	3:600\$000
N.º 3.....	4:380\$000

<i>Ramal de Montemor</i>	
N.º 5.....	8:980\$000
N.º 6.....	7:685\$000
N.º 7.....	4:100\$000
N.º 8.....	6.600\$000

Linha de Ponte de Sôr.—Foi adjudicada a empreitada da estação de Pavia por 5:549\$000.

Passagem superior.—Foi mandada construir uma passagem superior junto da estação de Palmella.

Bilhetes de assignatura.—Foi estabelecida segunda zona para os bilhetes mensaes de assignatura dos empregados do Minho e Douro para distâncias do Porto entre 40 e 60 k., com os preços de 1\$350, 900 e 600 réis para as tres classes.

Carruagens de via reduzida para as linhas do Minho e Douro.—Em vista dos preços e prazos propostos em concurso pelas fabricas estrangeiras vai este material ser feito nas officinas do Barreiro.

Paragem em Olhão.—Foi auctorizada a paragem dos comboios tramways na rua de S. Bartholomeu, em Olhão.

Fabrica da Lucria no Barreiro.—Foi auctorizada a ligação das linhas da fabrica com a linha do Sul, junto da estação do Barreiro.

Locomotivas Mallet.—Foram adjudicadas 6 locomotivas para via reduzida á fabrica Henschel & Sohn.

Paragem em Palmella.—Foi concedida a paragem de um minuto ao comboio 16, naquelle estação.

Signaes em vapores.—Foi auctorizada a collocação de signaes electricos para communicação entre os mestres e os machinistas em 3 vapores do Sul e Sueste.

Companhia Real.—Esta Companhia encommendou em Paris os apparelhos para a illuminação a gaz que vão ser applicados em tres carruagens de luxo que brevemente vão entrar em serviço nas linhas do Norte e Leste.

—Trata-se activamente do assentamento da segunda via entre Coimbra e Alfarelos.

Valla do Tamega.—Foram temporariamente interrompidos os trabalhos de estudo do traçado d'esta linha.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Constituiu-se com o capital de seis milhões de pesetas uma companhia denominada *Camino de Hierro Nordeste de España* com o fim de construir e explorar linhas ferreas e empresas de transporte com qualquer sistema de tracção, na região nordeste de Espanha.

Constituiu-se uma companhia para a construção e exploração de uma linha ferrea de via reduzida de Valdepeñas a Albacete.

BELGICA

Vae começar no proximo dia 1 de maio um serviço directo entre Bruxellas e Antuerpia, sendo o percurso feito em trinta e cinco minutos.

Os comboios serão compostos por dois fourgons, uma carruagem de primeira, duas de segunda, e duas de terceira.

Occupará a extensão de 150 metros e compreenderá 54 logares de primeira, 160 de segunda, e 240 de terceira.

A velocidade será de 95 a 100' kilómetros á hora.

BRAZIL

A Direcção da Estrada de ferro Central mандou construir duas luxuosas carruagens-salões, destinadas ao serviço dos reis de Portugal durante a sua demora naquelle republica quando tenham que servir-se d'aquelle meio de transporte.

GUATEMALA

Vae ser construido um caminho de ferro de Santa Cruz á fronteira de Guatemala, passando o mais proximo possivel de Metapan, Salvador.

Companhia Através d'Africa

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

(Continuação do n.º 478)

Annexo C — Desenvolvimento da conta de Exploração

Débito

Material circulante — Valor do existente a mais do caderno de encargos	121:029\$841
Material existente em Loanda em 31 de dezembro de 1906, conforme o inventario d'ali vindo, do qual estava lançado a esta conta apenas o que existia a mais do caderno de encargos, por divergencias na parte relativa a esse caderno, em vista do contrato de concessão, divergencias só agora resolvidas, devendo pelo mesmo contrato o Estado, quando tome conta da linha, pagar todo o material que existir, conforme o mappa n.º 1 393:936\$919	
Importancia já lançada..... 120:704\$305	273:232\$614
Moveis e utensilios — Valor do existente a mais do caderno de encargos	50:939\$004
Machinas e accessorios — Idem, idem	37:920\$552
Combustivel — Existente	1:493\$172
Caminho de ferro de Malange — Importancia de transportes..... 6:039\$970	
Importancia de materiaes fornecidos e trabalhos nas officinas... 3:296\$188	9:336\$158
Contas a liquidar — Importancia d'estas.....	12:566\$499
Via e obras — Material existente	8:820\$586
Tracção e officinas — Material existente	16:481\$330
Armazens geraes — Material existente	127:434\$149
Gastos geraes de exploração — a saber:	
Combustivel — Carvão	28:354\$886
Serviço medico e do hospital — Vencimento do medico, pessoal e despesas	9:092\$985
Lubrificação e illuminação — Oleos, azeite, petroleo, sebo, etc..... 5:686\$246	
Trafego — Cartazes, horarios, etc.	39\$565
Armazens geraes — Vencimento do pessoal e despesas	7.895\$980
Movimento — Vencimento do pessoal e despesas	44:629\$378
Direcção e serviços centraes — Vencimento do director, pessoal e despesas	36:233\$962
Via e obras — Férias, despesas e material empregado na linha	144:203\$193
Passagens — Do pessoal para Loanda	4:576\$710
Tracção e officinas — Material medido, vencimento do pessoal e despesas	65:603\$043
Importancia passada para Lucros e Perdas (rendimento da linha)....	346:315\$948
—	316:768\$850
	1 325:339\$003

Credito

Rendimento da linha	—	316:768\$850
Importancia transferida para a conta de Lucros e Perdas (Gastos geraes de exploração)	—	346:315\$948
Saldo	—	662:254\$205
		1.325:339\$003

Linha de Loanda a Ambaca

Mappa do material circulante existente em Loanda em 30 de junho de 1907

Locomotivas :

Tubize — N.º 1, série 1/10 de 12.500 kilos carregada	1
St. Leonard — N.º 11/15, série 11/20 de 15.000 kilos carregadas.....	5
Somma	6

	Transporte	6
Couillet—N.º 22/24, série 21/30 de 21.000 kilos carregadas, com os respectivos tenders	3	
Tubize—N.º 31/36, série 31/40 de 25.000 kilos carregadas, idem, idem	6	
Tubize—N.º 41/44, série 41/50 de 25.000 kilos carregadas, idem, idem	4	
Tubize—N.º 51/54, série 51/60 de 31.360 kilos carregadas	4	23
<i>Carruagens:</i>		
Carruagens salão	4	
» de 1.ª classe	6	
» mixtas de 1.ª e 2.ª classes	6	
» de 2.ª classe	3	
» de 3.ª classe	14	33
<i>Vagons:</i>		
Vagons de bagagens e ambulancias postaes, série D	8	
» para gado grosso e mercadorias N.º 1/5, série E	5	
» para gado grosso e mercadorias N.º 6/15, série E	10	
» para gado grosso e mercadorias N.º 21/30, série EJ	10	
» cobertos para mercadorias N.º 1/23, série J	23	
» cisternas de 5m³,000 N.º 1/3, série I	3	
» cisternas de 10m³,000 N.º 4/5, série I	2	
» de bordas altas N.º 1/7, série O	7	
» de bordas altas N.º 1/5, série U	5	
» para transporte de carris N.º 1/6, série P	6	
» para transporte de carris N.º 7/10, série P	4	
» de bordas baixas, série L	80	
» » » F	4	
» » »	8	
» paioes N.º 1/2, série Po	2	177

Exploração

Seguindo o costume dos relatórios anteriores, damos a seguir os mappas relativos ao rendimento da linha desde o começo da exploração:

O rendimento da linha foi em:

1889-1890.....	17:000\$000	1898-1899.....	216:000\$000
1890-1891.....	35:000\$000	1899-1900.....	306:000\$000
1891-1892.....	62:000\$000	1900-1901.....	288:000\$000
1892-1893.....	97:000\$000	1901-1902.....	308:000\$000
1893-1894.....	120:000\$000	1902-1903.....	299:000\$000
1894-1895.....	164:000\$000	1903-1904.....	336:000\$000
1895-1896.....	201:000\$000	1904-1905.....	318:000\$000
1896-1897.....	208:000\$000	1905-1906.....	300:000\$000
1897-1898.....	177:000\$000	1906-1907.....	316:000\$000

em numeros redondos.

Comparadas as receitas dos dezessete ultimos annos, vê-se que a receita bruta por kilometro foi em:

1890-1891.....	254\$270	1899-1900.....	846\$003
1891-1892.....	332\$5836	1900-1901.....	793\$5827
1892-1893.....	432\$009	1901-1902.....	846\$685
1893-1894.....	476\$678	1902-1903.....	820\$159
1894-1895.....	577\$5972	1903-1904.....	923\$159
1895-1896.....	670\$5021	1904-1905.....	875\$419
1896-1897.....	691\$5033	1905-1906.....	825\$587
1897-1898.....	591\$5320	1906-1907.....	870\$244
1898-1899.....	674\$236		

e que neste exercicio com relação ao anterior houve um aumento de 5,61.

O aumento de tarifas rendeu, durante o anno económico, 94:000\$000 réis.

A applicação d'este aumento produziu em média 42,26 % quando devia produzir 75 % segundo a lei.

Comparado este rendimento com o do anno anterior, nota-se uma diferença de 16:000\$000 para mais.

A diminuição proveniente da redução da tarifa do café foi de 23:000\$000 réis. Se juntarmos esta verba ao rendimento acima vê-se que o rendimento geral da linha seria de 339:000\$000 réis, ou 933\$601 réis por kilometro, se não se fizesse essa redução.

O mappa junto mostra que o movimento mensal de passageiros foi no:

	2.º semestre de 1906	1.º semestre de 1907
1.ª classe	72 ou 2,09 %	47 ou 1,51 %
2.ª » »	119 » 3,45 %	99 » 2,17 %
3.ª » »	3.249 » 94,46 %	2.976 » 95,32 %

Vê-se que a proporção se conservou quasi a mesma do exercicio anterior na 1.ª classe, notando-se uma diminuição na 2.ª classe e um aumento na 3.ª classe, havendo, porém, na totalidade, um aumento de 11,77 % na quantidade e de 7,51 % no rendimento.

(Continua).

AVISOS de serviço

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Errata à tarifa especial n.º 8 de pequena velocidade

Na condição particular 3.ª, primeira linha, onde se lê *preço especial H*, deverá ler-se *preço especial I*.

Estação de Venda do Duque

Por ordem superior, a partir de 1 de janeiro de 1908, a estação de Venda do Duque, situada ao kilometro 148,9 da linha de Evora, passa a denominar-se Vimieiro.

Paragem em Palmella

Desde o proximo dia 1 de dezembro, o comboio n.º 16, terá a paragem de meio minuto na estação de Palmella, para deixar e receber passageiros, e d'onde partirá ás 10 horas e 23 minutos da manhã.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Interrupção na linha de Algeciras

Em consequencia de nova interrupção na linha de Algeciras, não se admitem mercadorias de nenhuma classe para além de Ronda.

Linha de Cordova e Malaga

Acha-se restabelecido o serviço na linha de Cordova a Malaga com as seguintes restrições:

Para as remessas de grande e pequena velocidade para além de Pizarra exige-se reserva pelos prazos de transporte.

As remessas para Malaga e Malaga-Puerto não podem compôr-se de mais d'um vagon.

Restabelecimento das comunicações na linha de Algeciras

Acha-se restabelecido o serviço de passageiros e bagagens na linha de Algeciras com trasbordo entre San Roque e Los Barrios.

Para as estações de Los Barrios, Algeciras e Algeciras-Puerto não se admitem expedições de pequena velocidade, e nas de grande exige-se reserva pelos prazos de transporte.

Aluguer de encerados

Ampliação do art. 15.º da Tarifa de despesas accessórias

A facultade concedida pelo art. 15.º da Tarifa de despesas accessórias em vigor desde 10 de outubro de 1903, aos expedidores das remessas de vagons completos de poderem alugar encerados para resguardo das mercadorias em transito, é, pelo presente aviso, ampliada ao aluguer de encerados para resguardo das mercadorias depois de chegadas á estação de destino e que nesta se conservem quer sobre os vagons quer sobre os caes, mediante o pagamento de 100 réis por dia e encerado, com sujeição ao mínimo de cobrança de 1.500 réis por encerado.

Ficam em vigor as condições da Tarifa de despesas accessórias no que não seja contrario ás disposições do presente.

Transporte de fructas verdes, flores, hortaliças, legumes e plantas de Cintra para Lisboa-R.

Desde 1 de dezembro de 1907, os transportes acima indicados, que se efectuem por expedições do peso mínimo de 500 kilogrammas ou pagando como tal, serão taxados ao preço de 2.5160 réis por tonelada, incluidas as despesas de manutenção.

Ficam em vigor em tudo o mais as condições da Tarifa Especial n.º 1 de grande velocidade em vigor desde 10 d'outubro de 1903.

Carruagem directa entre Lisboa-R. e Mangualde

Desde 1 de janeiro de 1908 é suprimida da composição do comboio-omnibus n.º 15, que parte de Lisboa-Rocío ás 9,30 da nou-

te, e do comboio n.º 4 que chega a Lisboa-Rocio ás 11,58 da noite, a carruagem de 1.ª e 2.ª classes para o transporte directo de passageiros entre Lisboa e Mangualde.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Linha de Evora a Ponte de Sôr—Lanço do Valle do Poço a Móra

No dia 14 de dezembro de 1907, pelas doze horas do dia, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder á arrematação da empreitada n.º 33 de construção do edificio de passageiros, plataforma, latrina e fossa da estação de Mora, no lanço de Valle do Poço a Mora, da linha de Evora a Ponte de Sôr.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou na thesouraria de qualquer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado o deposito provisório da quantia de 225\$000 réis.

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

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria do servtço de construção da Direcção do Sul e Sueste (Largo de S. Roque, 22, 2.º), onde pôdem ser examinados todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã ate as quatro da tarde.

No dia 19 de dezembro de 1907, pelas doze horas do dia, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder á arrematação da empreitada n.º 36, de construção de cinco casas de guarda, duas de guarda e partido e uma passagem inferior, no lanço de Valle do Poço a Mora, da linha de Evora a Ponte de Sôr.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou na thesouraria de qualquer das direcções dos Caminhos de ferro do Estado o deposito provisório de 103\$000 réis.

A base de licitação é de 4:113\$000 réis.

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

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

Ramal de Pinhal Novo a Aldeia Gallega

No dia 14 de dezembro de 1907, pelas doze horas do dia, perante a direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder á arrematação da empreitada n.º 4, de construção de uma casa de guarda ao perfil 240 e uma casa de guarda e partido ao perfil 178 do ramal de Pinhal Novo a Aldeia Gallega.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou na thesouraria de qualquer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado o deposito provisório de 27\$500 réis.

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

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

Direcção do Minho e Douro

Artigos de drogaria

No dia 5 de dezembro proximo, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de diversos artigos de drogaria.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 57\$000 réis, on quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser efectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

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

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

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

Cobertura metálica de parte da gare da estação central do Porto

No dia 21 do proximo mez de dezembro, pela 1 hora da tarde, se ha de proceder perante a Direcção d'estes caminhos de ferro, na estação de Campanhã, ao concurso publico para a arrematação da empreitada de construção da cobertura metálica de parte da gare da estação central do Porto.

O deposito provisório, que poderá ser feito nas thesourarias de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro, até as 3 horas da tarde da vespera do dia em que o concurso tiver lugar, para ser admittido como licitante, será de 880\$000 réis, e o definitivo, que terá de ser feito na mesma thesouraria onde o houver sido o provisório, será de 5 por cento do preço da adjudicação.

As propostas deverão ser apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo também ser enviadas directamente em carta fechada a esta Direcção até as 11 horas da manhã do dia fixado para o concurso, ou ainda á Direcção do Sul e Sueste até as 11 horas da manhã da vespera d'esse dia, perdendo, porém, nos dois ultimos casos os proponentes o direito de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e de fazer qualquer reclamação sobre os actos do concurso.

As condições da arrematação, o caderno de encargos, bem como o respectivo projecto da obra, podem ser examinados em todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã até as 4 da tarde, na secretaria da Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro ou na do Serviço de Via e Obras, em Campanhã, e na Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, em Lisboa, Largo de S. Roque, 22.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de 2 lotes de madeiras nacionaes e estrangeiras para construções

Depositos provisórios: 1.º lote, 70\$000 réis; 2.º lote, 180\$000 réis

No dia 2 de dezembro proximo, pela una hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas para o fornecimento de 2 lotes de madeira para construção sendo: 1.º lote, madeiras de casquinha e spruce; 2.º lote, solho e forro, conforme o caderno d'encargos, quantidades e dimensões que se encontram patentes em todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 horas da tarde na Repartição Central de Via e Obras em Santa Apolonia.

As propostas devem ser feitas em separado para cada lote e serão endereçadas á Direcção da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobre scripto.

Proposta para o fornecimento de madeira lote n.º... da tarefa n.º 121 e redigidas segundo a formula seguinte: Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, o lote n.º... de madeiras pelos preços de... (preços por extenso) na conformidade das condições patentes na repartição central de Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento.

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

N. B.—Esta Companhia não concederá passes aos fornecedores.

Venda de barris vasios

No dia 9 de dezembro pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de approximadamente, 2 000 barris vasios servidos a oleo mineral.

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

BILBAU **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto, cozinha esmerada. Sucursal na ilha de Chazarra-Mendi. — Proprietário, Felix Nuñez & Comp.

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

CASTELLO BRANCO **Hotel Francisco** — Rua de Santo Antonio — Bom tratamento, aceito e commodidade — Proprietário, sucessor da viúva 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. — Proprietário, Romão Garcia Vinhas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Não se esqueçam de nos pedir esclarecimentos e condições antes de fazer **publicidade nos jornais**, porque tirarão disso grandes vantagens.

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

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

LA RÉCLAME UNIVERSELLE

Sociedade Geral de Publicidade
12, BOULEVARD DE STRASBOURG — PARIS

Aos srs. subscriptores dos telephones
MEMOTELEFONIO

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

Especialidade d'esta Redacção

PREÇO 500 REIS

MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL

PREÇO 1\$200 RÉIS

PARA OS ASSIGNANTES DA GAZETA 1\$000 RÉIS

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

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

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-15 m.	9-29 m.	9-40 m.	9-55 m.
9-35 m.	9-43 m.	10-10 m.	10-25 m.
4-0 t.	4-11 t.	4-29 t.	4-44 t.
5-40 t.	5-54 t.	6-20 t.	6-35 t.
11-25 n.	11-39 n.	12-0 n.	12-15 n.

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

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-30 m.	6-5 m.	5-20 m.	5-30 m.
7-0 m.	7-28 m.	7-23 m.	7-53 m.
7-40 m.	8-15 m.	8-19 m.	8-45 m.
10-10 m.	10-38 m.	8-59 m.	9-25 m.
11-30 m.	11-58 m.	10-50 m.	11-16 m.
a 1-0 t.	1-28 t.	12-10 t.	12-36 m.
2-30 t.	2-58 t.	4-40 t.	2-6 t.
4-52 t.	5-20 t.	3-10 t.	3-36 t.
5-24 t.	5-56 t.	5-34 t.	5-57 t.
7-0 t.	7-28 t.	7-40 t.	8-6 t.
8-30 n.	8-53 n.	9-10 n.	9-36 n.
10-0 n.	10-28 n.	10-40 n.	11-6 n.
12-30 n.	1-5 n.	—	—

Mais os do Cascaes, excepto os a.

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-15 m.	7-15 m.	6-0 m.	7-0 m.
8-40 m.	9-3 m.	8-5 m.	8-52 m.
9-10 m.	9-46 m.	a 8-56 m.	9-32 m.
9-45 m.	10-30 m.	9-15 m.	10-5 m.
a 10-40 m.	11-16 m.	a 9-56 m.	10-32 m.
10-45 m.	11-52 m.	10-50 m.	11-54 m.
12-15 t.	1-22 t.	a 11-26 m.	12-2 t.
14-40 t.	2-16 t.	12-15 t.	1-19 t.
a 14-45 t.	2-52 t.	t 1-50 t.	2-54 t.
a 15-10 t.	3-46 t.	2-20 t.	3-2 t.
3-45 t.	4-15 t.	3-15 t.	4-19 t.
4-40 t.	5-16 t.	a 3-56 t.	4-32 t.
4-47 t.	5-37 t.	t 4-28 t.	5-15 t.
5-20 t.	6-10 t.	a 5-26 t.	6-3 t.
a 6-10 t.	6-46 t.	t 6-15 t.	7-19 t.
6-15 t.	7-22 t.	a 6-56 t.	7-32 t.
a 7-40 t.	8-16 t.	t 7-5 t.	7-52 t.
7-45 t.	8-52 n.	8-0 t.	9-4 n.
a 9-15 n.	10-22 n.	9-20 n.	10-24 n.
a 10-40 n.	11-16 n.	a 9-56 n.	10-32 n.
10-45 n.	11-52 n.	10-50 n.	11-54 n.
12-25 n.	1-15 n.	a 11-26 n.	12-2 n.
—	—	t 1-10 t.	12-58 n.
—	—	a 12-56 n.	13-2 n.

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-10 m.	9-41 m.	11-3 m.	11-33 m.
11-10 m.	11-41 m.	1-16 t.	1-46 t.
1-10 t.	1-41 t.	3-17 t.	3-47 t.
2-20 t.	2-40 t.	4-30 t.	5-0 t.
4-48 t.	5-19 t.	6-7 t.	6-38 t.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-35 m.	7-39 m.	5-2 m.	6-1 m.
8-0 m.	8-5 m.	6-44 m.	7-43 m.
10-10 m.	11-13 m.	7-50 m.	8-47 m.
a 10-42 m.	11-22 m.	8-44 m.	9-42 m.
12-10 t.	1-14 t.	9-36 m.	10-37 m.
3-15 t.	4-21 t.	11-41 m.	12-42 t.
5-12 t.	6-8 t.	1-37 t.	2-30 t.
6-26 t.	7-22 t.	a 3-45 t.	4-22 t.
7-55 t.	8-38 n.	4-41 t.	5-41 t.
9-10 n.	10-13 n.	6-25 t.	7-25 t.
10-19 n.	11-25 n.	8-0 n.	8-59 n.
11-10 n.	12-13 n.	9-32 n.	10-31 n.
12-23 n.	1-26 n.	11-4 n.	12-6 n.

Lisboa-Rocio	Sacavem	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-0 m.	7-14 m.	9-21 m.	10-5 m.
8-10 m.	8-54 m.	10-39 m.	11-22 m.
9-51 m.	10-35 m.	11-51 m.	12-35 t.
10-51 m.	11-34 m.	12-20 t.	3-3 t.
1-20 t.	2-4 t.	3-25 t.	4-9 t.
3-25 t.	4-8 t.	4-41 t.	5-24 t.
4-41 t.	5-24 t.	6-18 t.	7-48 t.
5-41 t.	6-25 t.	7-4 t.	8-41 t.
6-41 t.	7-24 t.	7-57 t.	8-41 n.
8-27 n.	9-11 n.	9-34 n.	10-18 n.
9-51 n.	10-35 n.	11-30 n.	12-23 n.

Lisboa-Rocio	Povoa	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
11-51 m.	12-49 t.	7-36 m.	8-31 m.
11-0 n.	11-38 p.	1-7 t.	2-5 t.

Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio

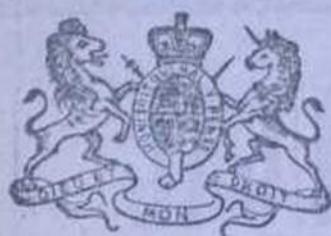
Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-28 t.	5-37 t.	c 5-29 m.	p 6-35 m.
p 4-35 t.	c 5-37 t.	5-29 m.	6-50 m.
6-6 t.	7-26 t.	8-0 n.	9-28 n.
12-30 n.	1-53 n.	—	—

Lisboa-Rocio Setil Lisboa-Rocio

Setil	Vendas Novas	Setil	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-55 m.	8-22 m.	4-15 m.	7-5 m.
8-39 m.	10-31 m.	12-0 t.	3-0 t.
3-50 t.	7-5 t.	8-10 n.	9-58 n.

Santarem-Setil Entroncam. Lisboa-R.

Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-23 m.	6-54 m.	10-0 m.	12-56 t.
Lisboa-Rocio	Porto	Lisboa-Rocio	
8-35 m.	7-46 t.	6-55 m.	5-7 t.
a 9-45 m.	3-19 t.	a 8-49 m.	2-40 t.
4-5 t.	12-6 n.	3-45 t.	11-58 n.
a 5-20 t.	11-16 t.	a 5-0 t.	10-50 n.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 2 de Dezembro sairá o paquete **Aragon** para
Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Occidental. vapor portug. **Zaire.** Sairá a 7 de dezembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1.^º



Africa Oriental. vapor portuguez **Luzitania.** Sairá a 1 de dezembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1.^º

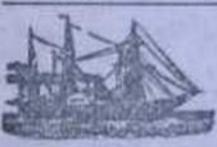


Africa Oriental (via Suez), vapor alemão **Admiral.** Sairá a 2 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^º



Bolonha e Hamburgo, vapor alemão **Cap Mocca.** Sairá a 1 de dezembro.

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



Bordeos. vap. francez **Cordillere.** Sairá de 10 a 11 de dezembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^º



Cherburgo. Southampton e Londres, vapor inglez **araguaya.** Sairá a 4 de dezembro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua d'El-Rei, 31, 1.^º



Corunha. La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oravia.** Espera-se a 10 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^º



Dakar. Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Chili.** Sairá a 9 de dezembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^º



Gibraltar. Malta, Syria, Smyrna, Constanti- nopolis, Samsoum, Trebisonda e Batoum, vapor inglez **Persian.** Espera-se a 1 de dezembro.

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



Glasgow (directo), vapor inglez **Baron Kelvin.** Espera-se a 2 ou 3 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^º



Guiné. vapor portuguez **Guiné.** Sairá a 6 de dezembro. Empresa Nacional de Navegação, R. d'El-Rei, 85, 1.^º



Hamburgo. vapor alemão **Rugia.** Sairá a 16 de dezembro.

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



Havre e Londres, vapor inglez **Malaga.** Espera-se a 25 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^º



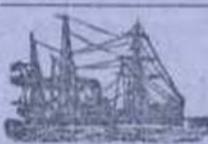
Havre e Hamburgo, vap. alemão **La Plata.** Sairá a 6 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Iquitos. vapor inglez **Huayna.** Sairá a 7 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^º



Liverpool e Nova York, vapor espanhol **Isla de Panay.** Sairá a 6 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Madeira. Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão **Rhaetia.** Sairá a 4 de dezembro.

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



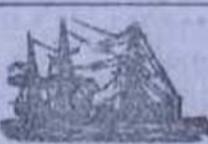
Madeira. Pará e Manaus, vap. inglez **Lanfranc.** Sairá a 7 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^º



Madeira. Pará e Manaus, vap. alemão **Antonina.** Sairá a 14 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Madeira. Pará e Manaus, vap. ingl. **Crispin.** Sairá a 17 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^º



Montevideo e Buenos Aires, vapor alemão **Cap Blanco.** Sairá a 11 de dezembro.

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



Mormugão (directo), vapor alemão **Listan.** Espera-se a 5 de dezembro. Agentes, Pereira & Lane, R. de S. Julião, 100, 2.^º



Paranaguá. S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor alemão **Mecklenburg.** Sairá a 6 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Pernambuco. Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão **Tueman.** Sairá a 14 de dezembro.

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



S. Miguel. Terceira, Graciosa (St.ª Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez **Funchal.** Sairá a 5 de dezembro.

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



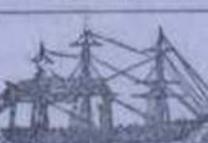
Southampton. Bolonha e Hamburgo, vapor alemão **Konig Wilhelm II.** Sairá a 6 de dezembro.

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



S. Vicente. Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. inglez **Clyde.** Sairá a 10 de dezembro.

Agente, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^º



S. Vicente. Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vap. inglez **Oropesa.** Sairá a 11 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^º



Vigo. Havre e Liverpool, vap. inglez **Amrose.** Sairá a 8 de dezembro.

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



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL N.º 2 — GRANDE VELOCIDADE

PARA TRANSPORTE DE

GRUPOS DE COLLEGIAES E SEUS PROFESSORES

Bilhetes de ida e volta em 2.^a e 3.^a classe a preços reduzidos entre quaisquer estações das linhas exploradas por esta Companhia e seus ramaes

Em applicação desde 1 de Dezembro de 1907

Preços por passageiro — Tabella G

Numero minimo de passageiros para formação do grupo — 10

Percorso minimo ou pagando como tal — 20 kilometros

CONDICÕES

1.^a Estes bilhetes serão vendidos para todos os comboios ordinarios que tenham carruagens das classes correspondentes e são validos para o regresso dentro do prazo dos dois dias seguintes ao da chegada a destino.

Este prazo é ampliado para os bilhetes vendidos durante as férias escolares do Natal, da Paschoa e de fim d'anno lectivo, como abaixo:

IDA	VOLTA
Todos os dias desde 24 de Dezembro até 6 de Janeiro. Idem desde sabbado de Ramos até Domingo de Paschoa. Idem durante o mez de Setembro.	Todos os dias desde 25 de Dezembro até 7 de Janeiro. Idem desde Domingo de Ramos até segunda-feira de Paschoa. Idem durante o mez de Setembro.

N. B. — Se a validade para o regresso terminar em domingo ou dia sanctificado, considerar-se-ha prorrogada essa validade por mais um dia. Se houver no mesmo caso dias sanctificados que se sigam sem interrupção, o regresso poderá effectuar-se até o primeiro dia de trabalho seguinte a esse dia ou dias sanctificados.

2.^a Os bilhetes não utilizados para a volta nos prazos supra indicados ou encontrados em outra estação que não seja aquella para que foram vendidos, são considerados nulos para todos os efeitos.

3.^a Estes bilhetes só poderão ser vendidos para grupos não inferiores a 10 passageiros, sendo 8 alumnos até 18 annos e não mais de 2 professores ou prefeitos. As pessoas maiores de 18 annos a mais de 2 que fizerem parte do grupo, não terão direito a estes bilhetes nem serão contadas para o numero de 10 exigido para a formação de grupo.

Quando o numero de passageiros que compõem o grupo fôr superior a 10, o numero de professores, professoras ou prefeitos poderá ser elevado de forma a que a cada agrupamento de 8 alumnos correspondam 2 pessoas adultas.

4.^a A partida do comboio, durante o trajecto ou á chegada, se o minimo de passageiros (10) não se apresentar reunido, terá cada passageiro que pagar, quer á ida quer á volta, o seu lugar pelo preço da Tarifa General, deduzida a importâcia correspondente a metade do custo do bilhete segundo a presente tarifa.

5.^a Estes bilhetes deverão ser sempre requisitados na estação de partida com 6 horas de antecedencia e mediante a apresentação de pedido escripto em papel devidamente timbrado com o titulo e sède do estabelecimento de instrucção e assignado pelo seu Director, não sendo satisfeita qualquer requisição que se apresente fóra d'estas condições, nem vendidos bilhetes em numero superior ao indicado no pedido.

Para o regresso deverá igualmente o Director do estabelecimento de instrucção, ou o seu representante indicar com a antecedencia de 6 horas, ao chefe da estação respectiva, o comboio em que deseja effectuar a viagem.

Nas estações principaes e sempre que possivel, a Companhia presta-se, mediante pedido por escripto feito na requisição dos bilhetes, a reservar aos grupos de collegaes, compartimentos de carruagens, de lotação e classes correspondentes aos bilhetes requisitados, na proporção de um compartimento para um minimo de 10 bilhetes de 2.^a classe ou 12 de 3.^a

6.^a Estes bilhetes não dão direito a mudança de classe nem ao transporte gratuito de bagagens alem dos volumes que os passageiros possam levar consigo.

7.^a Ficam em vigor as condições da Tarifa Geral em tudo quanto não seja contrario ás disposições da presente.

A presente annulla e substitue para todos os effeitos a tarifa especial n.^o 2 de grande velocidade de 1 de Julho de 1894, bem como os Avisos ao Publico B 1289 de 20 de Abril de 1904 e B 1466 de 5 de Fevereiro de 1906.

Lisboa, 12 de Novembro de 1907.

O Director Geral da Companhia
A. Leproux

Exp. 757

TABELLA DE PREÇOS G.

ANNEXA Á TARIFA ESPECIAL N.º 2 DE GRANDE VELOCIDADE

Bases

2. ^a classe	6,174 por passageiro e kilometro
3. ^a " 	4,440 " " "

Observações

Esta tarifa é applicavel ao percurso minimo de 20 kilometros ou pagando como tal, e por fracções individuais de 5 kilometros.

Nos preços d'esta tabella não está incluido o imposto de sello.

Kilometros	Réis									
	2. ^a cl.	3. ^a cl.								
126 a 130	810	580	251 a 255	1.580	1.130	376 a 380	2.350	1.680		
131 a 135	840	600	256 a 260	1.610	1.150	381 a 385	2.380	1.700		
136 a 140	870	620	261 a 265	1.640	1.170	386 a 390	2.410	1.720		
141 a 145	900	640	266 a 270	1.670	1.200	391 a 395	2.440	1.750		
146 a 150	930	670	271 a 275	1.700	1.220	396 a 400	2.470	1.770		
151 a 155	960	690	276 a 280	1.730	1.240	401 a 405	2.510	1.790		
156 a 160	990	710	281 a 285	1.760	1.260	406 a 410	2.540	1.810		
161 a 165	1.020	730	286 a 290	1.800	1.280	411 a 415	2.570	1.840		
166 a 170	1.050	750	291 a 295	1.830	1.310	416 a 420	2.600	1.860		
171 a 175	1.090	780	296 a 300	1.860	1.330	421 a 425	2.630	1.880		
176 a 180	1.120	800	301 a 305	1.890	1.350	426 a 430	2.660	1.900		
181 a 185	1.150	820	306 a 310	1.920	1.370	431 a 435	2.690	1.920		
186 a 190	1.180	840	311 a 315	1.950	1.390	436 a 440	2.720	1.950		
191 a 195	1.210	860	316 a 320	1.980	1.420	441 a 445	2.750	1.970		
196 a 200	1.240	890	321 a 325	2.010	1.440	446 a 450	2.780	1.990		
201 a 205	1.270	910	326 a 330	2.040	1.460	451 a 455	2.810	2.010		
206 a 210	1.300	930	331 a 335	2.070	1.480	456 a 460	2.850	2.030		
211 a 215	1.330	950	336 a 340	2.100	1.500	461 a 465	2.880	2.060		
216 a 220	1.360	980	341 a 345	2.140	1.530	466 a 470	2.910	2.080		
221 a 225	1.390	1.000	346 a 350	2.170	1.550	471 a 475	2.940	2.100		
226 a 230	1.430	1.020	351 a 355	2.200	1.570	476 a 480	2.970	2.120		
231 a 235	1.460	1.040	356 a 360	2.230	1.590	481 a 485	3.000	2.140		
236 a 240	1.490	1.060	361 a 365	2.260	1.610	486 a 490	3.030	2.170		
241 a 245	1.520	1.090	366 a 370	2.290	1.640	491 a 495	3.060	2.190		
246 a 250	1.550	1.110	371 a 375	2.320	1.660	496 a 500	3.090	2.210		

Kilometros	Réis		Kilometros	Réis		Kilometros	Réis		Kilometros	Réis	
	2. ^a cl.	3. ^a cl.		2. ^a cl.	3. ^a cl.		2. ^a cl.	3. ^a cl.		2. ^a cl.	3. ^a cl.
501 a 505	3.120	2.230	626 a 630	3.890	2.780	751 a 755	4.670	3.330	876 a 880	5.440	3.890
506 a 510	3.150	2.250	631 a 635	3.930	2.810	756 a 760	4.700	3.360	881 a 885	5.470	3.910
511 a 515	3.180	2.280	636 a 640	3.960	2.830	761 a 765	4.730	3.380	886 a 890	5.500	3.930
516 a 520	3.220	2.300	641 a 645	3.990	2.850	766 a 770	4.760	3.400	891 a 895	5.530	3.950
521 a 525	3.250	2.320	646 a 650	4.020	2.870	771 a 775	4.790	3.420	896 a 900	5.560	3.970
526 a 530	3.280	2.340	651 a 655	4.050	2.890	776 a 780	4.820	3.440	901 a 905	5.590	4.000
531 a 535	3.310	2.360	656 a 660	4.080	2.920	781 a 785	4.850	3.470	906 a 910	5.620	4.020
536 a 540	3.340	2.390	661 a 665	4.110	2.940	786 a 790	4.880	3.490	911 a 915	5.650	4.040
541 a 545	3.370	2.410	666 a 670	4.140	2.960	791 a 795	4.910	3.510	916 a 920	5.690	4.060
546 a 550	3.400	2.430	671 a 675	4.170	2.980	796 a 800	4.940	3.530	921 a 925	5.720	4.080
551 a 555	3.430	2.450	676 a 680	4.200	3.000	801 a 805	4.980	3.560	926 a 930	5.750	4.110
556 a 560	3.460	2.470	681 a 685	4.230	3.030	806 a 810	5.010	3.580	931 a 935	5.780	4.130
561 a 565	3.490	2.500	686 a 690	4.270	3.050	811 a 815	5.040	3.600	936 a 940	5.810	4.150
566 a 570	3.520	2.520	691 a 695	4.300	3.070	816 a 820	5.070	3.620	941 a 945	5.840	4.170
571 a 575	3.560	2.540	696 a 700	4.330	3.090	821 a 825	5.100	3.640	946 a 950	5.870	4.190
576 a 580	3.590	2.560	701 a 705	4.360	3.110	826 a 830	5.130	3.670	951 a 955	5.900	4.220
581 a 585	3.620	2.580	706 a 710	4.390	3.140	831 a 835	5.160	3.690	956 a 960	5.930	4.240
586 a 590	3.650	2.610	711 a 715	4.420	3.160	836 a 840	5.190	3.710	961 a 965	5.960	4.260
591 a 595	3.680	2.630	716 a 720	4.450	3.180	841 a 845	5.220	3.730	966 a 970	5.990	4.280
596 a 600	3.710	2.650	721 a 725	4.480	3.200	846 a 850	5.250	3.750	971 a 975	6.020	4.300
601 a 605	3.740	2.670	726 a 730	4.510	3.220	851 a 855	5.280	3.780	976 a 980	6.060	4.330
606 a 610	3.770	2.700	731 a 735	4.540	3.250	856 a 860	5.310	3.800	981 a 985	6.090	4.350
611 a 615	3.800	2.720	736 a 740	4.570	3.270	861 a 865	5.350	3.820	986 a 990	6.120	4.370
616 a 620	3.830	2.740	741 a 745	4.600	3.290	866 a 870	5.380	3.840	991 a 995	6.150	4.390
621 a 625	3.860	2.760	746 a 750	4.640	3.310	871 a 875	5.410	3.860	996 a 1000	6.180	4.410



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço directo combinado com as Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, de Salamanca á Fronteira de Portugal e de Medina del Campo a Salamanca

Aviso ao Público

TARIFA ESPECIAL S. F. N.º 3—PEQUENA VELOCIDADE

QUEBRAS NATURAES

Tendo sido alterado em Hespanha 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:

Quadro das quebras naturaes estabelecidas em Hespanha

MERCADORIAS	PERCURSO		Maximo em qualquer percurso superior
	Até 200 kilom. ¹	Mais de 200 kilometros	
Alcooes, aguardentes e licores			
Cerveja e cidra.....	2 %	1 % por 100 km.	5 % no verão 4 % no inverno
Vinhos e vinagres.....			
Tintas, vernizes, agua-raz e essencias.....	2 %	1 % por 100 km.	6 % no verão 4 % no inverno
Sebo, manteigas, carnes, toucinho, sabão e amido	1 %	1 % por 400 km.	4 % no verão 3 % no inverno
Melaço, assucar e mel	1 %	1 % por 400 km.	5 % no verão 4 % no inverno
Madeiras e raizes tintoreaes ou medicinaes, moidas, em saccos.			
Esponjas, cortiça ou casca para cortumes.....	2 %	1 % por 200 km.	4 % no verão
Trapos velhos em fardos			3 % no inverno
Couros curtidos			
Cereaes, arroz e sementes em saccos.....			
Feculas, farinhas e batatas em saccos.....			
Legumes seccos			
Resinas e productos chimicos	1 %	1 % por 400 km.	3 % no verão 2 % no inverno
Especiarias e drogas			
Carvão vegetal em saccos			
Carvão de pedra, agglomerados e coke a granel.....			
Sal commun.....			
Cal e gesso em pó, a granel.....	4 %	1 % por 200 km.	8 %
Cal e gesso em pó em saccos.....	2 %	1 % por 300 km.	4 %
Peixe em escabeche e fresco, sem gelo nem sal.....	1 %	1 % por 200 km.	3 %
Peixe salpicado	3 %	1 % por 100 km.	6 %
Peixe fresco com gelo	6 %	2 % por 100 km.	10 %
Ossos	6 %	1 % por 100 km.	10 %
Ovos	1 %	1 % por 100 km.	4 % no verão 3 % no inverno
Castanhas	1 %	por 2 dias com um maximo de 6 %	

Lisboa, 31 de Outubro de 1907.

B. 1604

Exp. 706

O Director Geral da Companhia*A. Leproux*