

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario e Director

REDACTOR PRINCIPAL

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO, DE LEIRIA ABILIO & SARIVA
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.ª Real.

SUMMARIO

	Paginas
ESTADISTICA DE 1906 DAS LINHAS DO SUL E SUESTE, por J. Fernando de Souza.....	353
INDUSTRIAS PORTUGUEZAS, por O. S.....	353
PARTE OFFICIAL — 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 CINCOENTENARIO—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 — Excelente material e tarifa barattissima.....	358
PORTUGAL NO ESTRANGEIRO.....	359
PARTE FINANCEIRA — Boletim Commercial e Financeiro — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	360 e 361
CONFERENCIA DE TRAFEGO INTERNACIONAL.....	361
NOVO GRANDE TUNEL SUISSO.....	362
ANUARIO COMMERCIAL DE PORTUGAL.....	362
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	362
TRACÇÃO ELECTRICA.....	362
LINHAS PORTUGUEZAS — Moçambique — Mossamedes — Ramaes em construção—Linha de Ponte de Sôr—Passagem superior—Bilhetes de assignatura — Carruagens de via reduzida para as linhas do Minho e Douro—Paragem em Olhão — Fabrica da Lueria no Barreiro — Locomotivas Mallet — Paragem em Palmella — Signaes em vapores — Companhia Real—Valle do Tamega.....	363
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha—Belgica—Brazil—Guatemala... COMPANHIA ATRAVES D'AFRICA—Relatorio do Conselho de Administração (continuação).....	363
AVISOS DE SERVIÇO.....	364
ARREMATACOES.....	365
AGENDA DO VIAJANTE.....	365
HORARIO DOS COMBOIOS.....	367
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	368

Estatistica de 1906

DAS LINHAS DO SUL E SUESTE

Se é ocioso encarecer de um modo geral a importancia da estatistica, mais essa importancia se impõe quando se trate do movimento dos caminhos de ferro. Sem estatisticas 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 estatistica é o thermometro por cujas indicações se afferem os resultados da exploração technica e commercial. 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 louvavel iniciativa do sr. Carlos de Vasconcellos Porto, zeloso chefe do serviço de fiscalização e estatistica d'aquella direcção, foi publicada a estatistica 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 typographico, que honra a typographia dos Caminhos de ferro do Estado, cumpre-nos registrar desde já a consideravel melhoria que este vo-

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

Na estatistica 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 estatistica abrange, além das quantidades, as importancias, que não figuravam na de 1905.

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

Na pequena velocidade tambem foram introduzidas as importancias, que não figuravam na estatistica de 1905.

Foram tambem addicionados mappas estatisticos, desde 1897, do adubo expedido e do trigo recebido pela estação do Barreiro, á qual pertence a quasi totalidade d'esse trafego; e bem assim o movimento d'essas duas mercadorias em serviço combinado pela via Setil. Os graphicos do trafego 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 attingiram 460:282\$242 réis, a que ha que juntar 6:350\$380 réis de bilhetes de assignatura e réis 9:093\$565 de cobranças complementares, o que perfaz o total de 475:726\$777 réis contra 450:178\$027 réis em 1905.

Ao movimento decomposto por classes correspondem as seguintes parcelas:

1.ª classe.....	42.931	74:403\$301
2.ª ".....	176.685	123:707\$336
3.ª ".....	752.898	259:171\$605
	<u>972.514</u>	<u>460:282\$242</u>

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 logares offercidos e os occupados foi de 22,1% contra 20,9% em 1905.

As percentagens das tres classes são:

	Numero	Importancia
1.ª.....	4,41	16,82
2.ª.....	18,16	26,83
3.ª.....	77,42	56,35

Os bilhetes de papel, vendidos em transitio nos tramways do Algarve, foram 68.852 contra 60.838 em 1905; a importancia 6:374\$840 contra 5:045\$730, ou 104,7 réis por passageiro contra 82,9.

A estatistica 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\$000 réis.

Em serviço combinado houve 353 bilhetes e 1:433\$570 réis, pela via Barreiro, e 91 bilhetes e 238\$590 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 á mesma conclusão.

Com effeito, pela via Barreiro, o movimento de transito 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 Al-mancil e Faro.

O movimento regional eleva esse numero 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 anno completo d'exploração.

Aquem 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 Setubal o movimento foi de 146.567 passageiros.

Na linha d'Evora houve 74.003 entre Casa Branca e Tojal, 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 numeros respectivamente 39.992, 38.159, 46.923.

Se analizarmos as importancias, 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 Setubal.....	1:640\$000
Casa Branca a V. Viçosa.....	500\$000
Beja a Moura.....	200\$000
Tunes a Portimão.....	410\$000

Estes numeros demonstram bem a exiguidade do trafego de passageiros nas linhas que servem a maior parte do Alemtejo e todo o Algarve, e a falta de fundamento de muitas exigencias formuladas e necessitadas pelo confronto com os serviços rapidos 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 exigua relação entre os logares ocupados e os offerecidos.

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

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

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

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

Em 1903 esses numeros foram respectivamente 50.000 e 97.000.

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

Lisboa.....	439.103
Barreiro.....	233.819
Setubal.....	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 influe no movimento regional.

O rendimento do trafego de passageiros, que era de 269 contos em 1896, elevou-se em 10 annos a 475 contos. Apesar d'isso, em relação á extensão total de linhas é ainda diminuto e nunca póde ser comparavel ao do Minho e Douro ou da maior parte das linhas da Companhia Real, visto provir de regiões de população pouco densa e exclusivamente agricola e por isso bastante sedentaria.

Bagagens e recovagens. — Transportaram-se em 1906 2.299 ton. de bagagens e 2.238 cães, sommando as receitas respectivas 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	7.751
Creação.....	404	335
Fructas e hortaliças.....	2.119	1.721
Comestiveis diversos.....	2.638	1.136
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 Setubal com 5.450 ton., Faro com 200 ton., Olhão com 1.257, Albufeira com 231 ton., Portimão com 340 ton.

Em 1905, Setubal expedira apenas 4.076 ton., enquanto Olhão expediu 1.572 ton., Faro 627 ton.

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

O trafego 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 provem na maior parte (2.119 ton.) de Setubal e é constituida por peixe.

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

O rendimento das pequenas remessas a que se applica 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 respectivo.

Assim passaram as seguintes tonelagens:

Entre Moura e Pinhal Novo.....	10.052
» Bombel e Vendas Novas.....	10.844
» Vendas Novas e Cabrella.....	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 permittissem a inteira utilização dos recursos que para o Algarve redundam do seu privilegiado clima nas culturas temporãs.

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 trajos 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 típicos e nas suas feiras mais concorridas; quem possa distrair ahí o espirito, 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 cavallo e saiba dispensar o banal conforto da hospedaria correcta, impertinente e interesseira a espreitar ciosamente, embora reverente e esmerada mas gananciosa, o forasteiro ou o excursionista; quem possua entre nós esses attributos, não carece de sair do seu torrão natal trocando pelos Alpes ou Pireneos as suas onduladas montanhas, ou deixando as douradas areias das suas praias para vêr escarpas e rochas estranhas.

Só lhe servirá a viagem para lhe avigorar no espirito 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 altitudes tragicas; soluços 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 tocar os cimos das montanhas, que cáia 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 magestoso, 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 do Aveiro, as bacias floridas de Valle de Prazeres, as desudadas 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 littoral estudar a vida dos nossos pescadores, ignorados descendentes de fenicios e gregos, com o seu perfil caracteristico e a correcta belleza das suas mulheres; vamos vêr nas montanhas os mindericos confinados na sua serra; vamos seguir os ranchos 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 deviamos tirar proveito.

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

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

Estas reflexões foram-nos suggeridas 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 espirito 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 acanastrado de castanho, da cestaria de vime ou canna, da espartaria e de tantos pequenos mistêres 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 para 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 suissos de Lausana, Berna e Genebra ou Zurich, que tem ás portas das delicadas e graciosas lojas em que se vendem essas leves e artisticas obras femininas, raparigas vestindo os pittorescos trajos dos campones dos velhos cantões alpestres, com os brancos toucados de cassa em que faiscam 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 cáe, como cabelleira desenvolta, todo uma meúda chuva de pequenos bilros, inquietos, saltitantes ao modo de teclas de cravo antigo, ou cordas d'harpa, para tecer, em complicada urdidura 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 deviamos 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 minerios 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 notáveis trabalhos de D. Maria Augusta Bordallo Pinheiro.

O proprio estado, com a sua solicitude desastrada, ni-miamente 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 commerciantes 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 districto 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 districto, 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 Allemanha e na America, tem procurado largo consumo aos bordados madeirenses».

Hoje calcula-se o numero de bordadeiras ruraes 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 patriotico o esforço empenhado em alevantar, desenvolver e vulgarizar as rendas portuguezas, pondo-as em concorrência com as que as proprias senhoras portuguezas vão comprar ao estrangeiro.

Quando figurarem no enxoval das nossas creanças e noivas aristocraticas e ricas as rendas portuguezas; quando nos museos e exposições ellas appareçam ao lado das estrangeiras; quando se ostentem com lettreiros 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 difficuldade 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 necessario para se poder concluir da sua importancia, quer pelo numero de pessoas que nella labera, 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 circumscrições 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 maritima.

G. S.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição dos Caminhos de Ferro

Sua Majestade El-Rei, 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, approvar 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 quaesquer 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, approvar o mencionado projecto e respectivo orçamento, na importancia de 5:280\$000 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 uma tarifa reduzida para o transporte de pequenos volumes na linha ferrea de Loanda a Ambaca e a proposta do Governador Geral da provincia 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 inflammaveis ou explosivos, ou animaes vivos.

O que o mesmo Augusto Senhor manda communicar ao Governador Geral da provincia de Angola para seu conhecimento e devidos effeitos.

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

À proposito do Cincoentenário

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

XXV

(Continuação)

Compenetrado da intima ligação que da promoção dos legitimos 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 careciam de protecção no serviço de transportes acelerados.

Além de actividade na construcção de estradas a transformação de antigos habitos de rotina enraizados como constituindo direitos iam sendo substituidos por novos sistemas de facilidade, favoráveis á 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 matagaes alemtejanos só podia ser vendido para consumo da capital no mercado official de Vêr-o-Pezo, á beira do Tejo, junto á Alfandega, o que favorecia o transporte fluvial, directo desde Abrantes, obrigando os transportes ferroviarios d'este genero, a um novo frete e trasbordos desde a estação de Lisboa até o mercado official.

Além d'este agravamento os commerciantes de carvão em Lisboa facultavam aos fabricantes de carvão sacas para resguardar 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 monopolio 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 Vêr-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 genero era directamente transportado ao domicilio do consumidor vencendo-se assim o antigò 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 genero 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 trafego deixou á via fluvial até então antagonista poderosa na linha de Leste.

Com o trafego de vinhos e azeites dava-se tambem o habito rotineiro de só serem vendidos nos mercados officiaes do Vêr-o-Pezo por commissarios especiaes e cathgoria official.

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

O principal obstaculo que se opunha ao trafego ferroviario entre as duas capitães 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 maritima producto annual superior a 30 contos de réis. Os da Figueira e Aveiro, eram tambem importantes.

A via maritima assegurada por esta importantissima 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 trafego.

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 intelligente gerente era o saudoso Francisco Antonio Vianna, cuja experiencia e conhecimento pratico em assuntos de tabacos fazia lei naquella agremiação.

Á Companhia de Xabregas parecia indifferente 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 maritima o seu transporte em caminho de ferro.

Foi a Companhia do caminho de ferro, de chapéu na mão, saber quaes as exigencias da companhia dos tabacos para preferir a via ferrea á via maritima. Foi Francisco Antonio Vianna, quem impoz 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 maritima e na qual até ali pagava tarifa geral.

2.^a—O caminho de ferro receberia os transportes em vagon 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 effeito, hoje o serviço de toda a venda de bilhetes na estação do Rocio, no vestibulo inferior, provisoriamente em parte das bilheteiras, enquanto se concluem os trabalhos de installação completa.

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

Uma vez passado para o vestibulo inferior todo o serviço de partida de passageiros e bagagens, fica o vestibulo 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 policia, 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 offertas de serviços, curiosidades, perguntas; quando não lhe deixam livres os movimentos, e o pensamento, para não esquecer o que tem a fazer.

E a proposito vem lembrar que, nos comboios de intercommunição, seria muito facil adoptar o uso, geral lá fóra, de se recolherem os bilhetes em transitio.

Depois da ultima paragem podia, sem difficuldade, e com vantagem não só para a commodidade dos passageiros como para a effectividade da fiscalização, fazer-se em transitio a recolha dos bilhetes, de fôrma 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 Allemanha e Suissa, isolam-se, como se quer, uns grupos de outros.

E bem vale vencer a difficuldade 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 transitio, 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.

É ao chegar ao ponto em que tem que entregá-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 encontrões, não raros, e canceladas, 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 melhor». Em questões de viagem a primeira impressão é tambem a mais duradoura.

Recebamos 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 rêdes 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 negocios, sabendo vêr o que até hoje ainda não tinha sido visto: o largo futuro de uma rêde que puzesse em comunicação os povos minhotos.

Uma empresa d'esta ordem demanda uma grande disponibilidade de capitães, e nessa orientação, entraram os concessionarios em transacção com as firmas H. Burnay & C.^a, 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 Povoá a Famalicão, cuja via terá que ser modificada, alargando-a de noventa centímetros que hoje méde 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 proprietária 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 Povoá á nova linha a construir, isolando assim a linha de Bougado a Fafe que ficará reduzida exclusivamente ao trafego directo entre aquelles dois pontos.

A rêde 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 approvação.

A região que a nova rêde vae 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 provincia do Minho fórma a oitava parte de toda a propriedade rural do paiz.

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

NOTAS DE VIAGEM

IX

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

Por diversos caminhos se pôde seguir de Helsingborg para Stockholm. Um d'elles é a via de mar, utilizando os vapores da *Södra Severige* (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 Hesselholm, onde se entra no bello comboio rapido da linha directa de Malmö a Stockholm, 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 character 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 campezina por entre florestas.

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

O terceiro caminho é, tambem por via ferrea, pelo litoral do Kattegat, trecho do Ballico 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 offerecendo 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 apreciámos, 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 economica.

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

Quando este serve de 1.^a classe só nelle 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, illuminação electrica (nos combios rapidos) mesa, cabides e varias rêdes para bagagens.

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

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 rédes, a diversas alturas, para volumes, largas.....	7 ^m ,00
Estreitas, para livros, bengalas, etc....	3 ^m ,50

Quer dizer que o passageiro, mesmo pagando logar de 2.^a classe, dispõe de um espaço, para se assentar, de 0^m,68 x 0^m,64, e de 1^m,75 de rédes para pôr os seus volumes de mão. Compare-se isto com o que lhe é offerecido no resto da Europa, e especialmente na America, onde os comboios tem 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'agua e copos, cabides para fato, e espelhos.

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

Algumas carruagens 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, augmentando 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 deante.

O ultimo grupo (14.^o) 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 á 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 teriamos 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 4\$750 réis em 1.^a, 2\$850 réis em 2.^a e 1\$900 réis em 3.^a classe. Do Barreiro a Villa Real de Santo Antonio não se pagaria mais que 5\$375, 3\$225 e 2\$150 réis respectivamente.

Se se applicasse a toda a distancia Lisboa a Paris fariamos a viagem por 17\$750 réis em 1.^a classe, 10\$650 réis em 2.^a e 7\$010 réis em 3.^a; menos de metade do que esse trajecto custa. Ir-se-ha a Bruxellas por 19\$750, 11\$850 e 7\$900 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 5,10 e em 3.^a 3,40, ou seja no nosso dinheiro 1\$275 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 transitio não é permittido 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 safu 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 veridicas.

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 acção dos esplendores 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 Caño de S. Vicente, pedestal grandioso onde deverá erguer-se recortada no espaço a estatua do grande Infante. D'ahi seguiram por Beja, Evora, Setubal, Lisboa, Cintra, Cascaes, Caldas da Rainha, Alcobaca, Batalha, Leiria, Thomar, Coimbra, Bussaco, Aveiro, Guarda, Porto, Braga, Vianna, etc.

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

E tão bem o fizeram que os seus artigos publicados no *Tour du Monde* não calam nenhuma das suas bellas, 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 transcripção do texto francez para que se não diga que fizemos a traducção á mercê 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.

PARTE FINANCEIRA

Boletim Commercial e Financeiro

Lisboa, 30 de novembro de 1907.

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

Em Portugal são quasi constantes as reclamações aos governos pedindo, entre outras medidas, o augmento 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 á 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, ás grandes iniciativas que todos os dias aperfeçoam e desenvolvem a produção 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 intuitos se tem creado no estrangeiro, com grande exito, poderosas aggremações para promover a exportação e collocação de productos por meio de uma activa e bem organizada propaganda, prestando além d'isso todo o auxilio a commerciantes e a industriaes quer proporcionando-lhes 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 negocios da exportação».

A associação para se desempenhar da sua missão, occupa-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 commerciaes, encarrega-se das cobranças de creditos duvidosos no estrangeiro, com pequena despesa, e publica um semanario; além d'isso installa mostruarios e organiza exposições.

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

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

Compreende duas subdivisões principaes:

1.º 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 titulos e aceita ordens de Bolsa;

2.º A parte commercial propriamente dita, tendo á sua frente um conselho director e compreendendo 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 pelles; á setima, emfim, incumbe tudo o que diz respeito á exportação e importação dos fructos frescos e seccos.

Os resultados obtidos pela Sociedade hungara de commercio durante o 16.º exercicio social, fechado em 31 de dezembro de 1906, são muito satisfatorios e indicam um progresso real na marcha dos negocios. Os lucros sommarão 2.406.194 francos — ou réis 481.238.5800 — o que permittia a distribuição d'um dividendo de 9 por cento aos accionistas.

Seguindo 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 commerciantes 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 negocios commerciaes e dos negocios industriaes, a das concessões, explorações e patentes, a das informações e boletim.

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

Por seu lado o Banco geral d'exportação empregaria os seus bons officios para apoiar 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 saidas em 3 milhões sterlingos. Não tem succedido assim a partir de 14 de novembro, pois, pelo menos até a data das ultimas noticias, a exportação do ouro tem excedido muito a importação.

O desconto no mercado livre de Londres fez-se na semana finda á taxa média de $6\frac{3}{4}$ por cento para o papel a 3 mezes. Mas o papel a seis mezes encontrava tomadores a $5\frac{3}{4}$. Quanto aos emprestimos a curto praso a taxa foi de $5\frac{3}{8}$ %.

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

Emfim a crise monetaria ocasionada 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 vae-se restabelecendo muito lentamente.

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

A liquidação d'este mez alligura-se isenta de difficuldades.

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 $46\frac{1}{2}$, 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 — $48\frac{1}{4}$.

Hontem e hoje esta divisa soffreu de novo depreciação, fechando hoje, como se vé da tabella que abaixo publicamos, a $46\frac{3}{4}$.

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: 55050 para compra e 55150, para venda.

O cambio do Rio sobre Londres permanece a $15\frac{1}{4}$, cotação equivalente a 155737 reis fracos por libra.

	EM 31 DE OUTUBRO		EM 30 DE NOVEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	50 $\frac{1}{8}$	50	47	46 $\frac{3}{4}$
» 90 d/v.	50 $\frac{13}{16}$	—	47 $\frac{7}{8}$	—
Paris cheque	572	574	606	611
Berlim »	233	234	248	250
Amsterdam cheque	397	399	420	424
Madrid cheque	848	855	880	890

Cotações nas Bolsas portuguesa 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 0/0 1888.....	22.300	23.000	—	22.250	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 0/0 1890 assent....	—	—	—	—	—	—	54.000	—	—	—	—	—	—	—
» 4 0/0 1890 coupon ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 assent.....	61.800	61.700	61.700	60.500	—	61.700	—	61.600	61.500	61.500	61.400	61.400	—	—
» 4 1/2 0/0 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 0/0 1905.....	9.150	9.150	9.100	9.100	9.100	—	—	9.150	9.150	—	9.150	—	—	—
» Tabacos coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accções B. de Portugal.....	176.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » 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 0/0.....	92.000	92.000	91.800	—	91.600	—	91.800	92.000	—	92.000	92.000	92.000	—	—
» » 5 0/0.....	—	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 0/0 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » » 3 0/0 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'África..	87.300	—	89.000	—	—	87.800	—	86.000	85.800	85.000	85.500	86.000	—	—
Paris : 3 0/0 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	—	—
Accções 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 1.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 0/0 portuguez.....	—	61,75	60	59,50	60,50	59,50	60,25	60	61	62	62,50	62	—	—
Amsterdã : Obr. Atrav. Africa	—	81	80	—	—	—	79	—	79,50	—	—	80,12	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Período de exploração	1907		1906		Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1907	1906		
			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis		
COMPANHIA REAL	5 11 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	—
	5 11 Nov	70	1.595.000	22.785	70	1.841.000	26.300	81.226.000	87.318.000	—	6.092.000
Vendas Novas.....	12 18 »	»	2.070.000	29.571	»	1.841.000	26.300	83.236.000	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	—	—	—
	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
Sul e Sueste.....	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	—
Minho e Douro.....	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	—
	1 7 Out	185	3.722.516	20.121	105	2.228.124	21.220	132.044.839	84.253.469	47.791.370	—
Nacional — Vizeu, Mirandella e Bragança.	8 14 »	»	3.409.623	18.430	»	2.207.756	21.026	135.454.462	86.461.225	48.993.237	—
	15 21 »	»	3.366.110	18.195	»	2.212.487	21.071	138.820.572	88.673.712	50.146.860	—
	—	34	—	—	34	—	—	—	—	—	—
Guimarães.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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	—
Norte de Espanha....	21 31 Out	3681 Ps.	4.303.383	Ps. 1.169	3681 Ps.	4.008.554	Ps. 1.088	Ps. 104.782.177	Ps. 101.092.668	Ps. 3.689.509	—
	1 10 Nov	»	3.280.560	891	»	3.365.138	911	108.062.737	104.447.807	3.614.930	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid — Zaragoza — Alicante.....	1 10 Nov	3650	2.827.205	774	3650	2.936.641	804	93.769.251	92.050.636	1.718.615	—
Andaluzes.....	29 4 Nov	1083	358.674	331	1083	415.875	384	16.167.747	16.923.405	—	755.658
	5 11 »	»	337.875	311	»	418.421	386	16.505.622	17.341.826	—	836.204
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal e Oeste de Espanha.....	1 10 Nov	777	226.953	292	777	249.678	321	7.324.122	7.409.910	—	85.783
	11 20 »	»	230.468	296	»	245.032	315	7.554.591	7.654.944	—	100.353
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zafra a Huelva.....	5 11 Nov	180	44.667	248	180	73.605	408	3.176.136	2.866.713	309.423	—
	12 18 »	»	85.823	476	»	70.230	390	3.261.958	2.936.942	325.016	—

Conferencia de trafego internacional

Regressaram já a Portugal os delegados á conferencia internacional que se realizou em Madrid ácerca do trafego ferroviario entre Portugal, Espanha e França.

Varios 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, epoca 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 suiso

Estão approvados os projectos para a construcção 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 noutros menores.

O orçamento é de 86.513.600 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 do *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 fórma lacetes 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 trafego.

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

Anuario 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*, compôr-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 tem desenvolvido ultimamente os negocios, pois que a grande copia de moradas e varias outras informações que interessam aos negociantes e a particulares tem augmentado sensivelmente e na mesma proporção a procura do *Anuario 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 assignantes.

Unica publicação d'este genero no paiz que é cuidadosamente feita, justifica-se plenamente a acceitação 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 *Anuario* á altura das publicações congeneres 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 distincto escriptor e mimoso poeta sr. Fernandes Costa, o que é garantia bastante do cuidado com que está feito.

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

Agradecemos a offerta.

Tracção electrica

Espanha

A Companhia de Ferrocarriles del Sur d'Espania 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 approvado 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.

Allemanha

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

LINHAS PORTUGUEZAS

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

Mossamedes. — Por causa dos estudos de uma variante a introduzir no primitivo traçado, tem estado paralisados os trabalhos de construcção nesta linha.

A variante tem por objecto tornear a serra de *Gandarungo*.

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

Ramaes em construcção.—Foram adjudicadas as seguintes empreitadas de infra-structura.

<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 distancias 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 vae 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 Lucra 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, naquella estação.

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

Companhia Real—Esta Companhia encommendou em Paris os aparelhos para a illuminaçãõ 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 Alfarellas.

Vallã 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 España.

Constituiu-se uma companhia para a construcção 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 kilometros á hora.

BRAZIL

A Direcção da Estrada de ferro Central mandou construir duas luxuosas carruagens-salões, destinadas ao serviço dos reis de Portugal durante a sua demora naquella 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

Debito			
<i>Material circulante</i> — Valor do existente a mais do caderno de encargos	121:029\$841		
<i>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</i>			
Importancia já lançada.....	120:704\$305	273:232\$614	397:262\$455
<i>Moveis e utensilios</i> — Valor do existente a mais do caderno de encargos	—	—	50:939\$004
<i>Machinas e accessorios</i> — Idem, idem	—	—	37:920\$552
<i>Combustivel</i> — Existente	—	—	1:493\$172
<i>Caminho de ferro de Malange</i> — Importancia de transportes... ..	6:039\$970		
Importancia de materiaes fornecidos e trabalhos nas officinas... ..	3:296\$188		9:336\$158
<i>Contas a liquidar</i> — Importancia d'estas.....	—	—	12:566\$499
<i>Via e obras</i> — Material existente... ..	—	—	8:820\$586
<i>Tracção e officinas</i> — Material existente	—	—	16:481\$330
<i>Armazens geraes</i> — Material existente	—	—	127:434\$149
<i>Gastos geraes de exploração</i> — a saber:			
Combustivel — Carvão	28:354\$886		
Serviço medico e do hospital — Vencimento do medico, pessoal e despesas	9:092\$985		
Lubrificação e illuminaçãõ — Oleos, azeite, petróleo, 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 meu-do, vencimento do pessoal e despesas.....	65:603\$043		346:315\$948
Importancia passada para Lucros e Perdas (rendimento da linha)....	—	—	316:768\$850
			<u>1.325:339\$003</u>
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
			<u>1.325:339\$003</u>

Linha de Loanda a Ambaca

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

<i>Locomotivas:</i>	
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
<i>Somma</i>	<u>6</u>

<i>Transporte</i>		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 41/51 de 25.000 kilos carregadas, idem, idem		4	
Tubize—N.º 51/54, série 51/63 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 5 ^m 3.000 N.º 1/3, série I.....		3	
» cisternas de 10 ^m 3.000 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 P ^{oi}		2	177

Exploração

Seguindo o costume dos relatorios 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 dezeseite ultimos annos, vê-se que a receita bruta por kilometro foi em :

1890-1891.....	254\$270	1899-1900.....	846\$003
1891-1892.....	332\$836	1900-1901.....	793\$827
1892-1893.....	432\$009	1901-1902.....	846\$685
1893-1894.....	476\$678	1902-1903.....	820\$159
1894-1895.....	577\$972	1903-1904.....	923\$159
1895-1896.....	670\$021	1904-1905.....	875\$419
1896-1897.....	691\$033	1905-1906.....	825\$587
1897-1898.....	591\$320	1906-1907.....	870\$244
1898-1899.....	674\$236	—	—

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

O augmento de tarifas rendeu, durante o anno economico, 94:000\$000 réis.

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

Comparado este rendimento com o do anno anterior, nota-se uma differença 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 " 3,17 %
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 augmento na 3.ª classe, havendo, porém, na totalidade, um augmento 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 á tarifa especial n.º 8 de pequena velocidade

Na condição particular 3.ª, primeira linha, onde se lê *preço especial H*, deverá lêr-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 admittem 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 restricções:

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 communicações 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 admittem 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 accessorias

A faculdade concedida pelo art. 15.º da Tarifa de despesas accessorias em vigor desde 10 de outubro de 1903, aos expedidores das remessas de vagons completos de poderem alugar encerados para resguardo das mercadorias em transitio, 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 minimo de cobrança de 1\$500 réis por encerado.

Ficam em vigor as condições da Tarifa de despesas accessorias 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 effectuem por expedições do peso minimo de 500 kilogrammas ou pagando como tal, serão taxados ao preço de 2\$160 réis por tonelada, incluídas 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 1905.

Carruagem directa entre Lisboa-R. e Mangualde

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

te, e do comboio n.º 4 que chega a Lisboa-Rocio ás 11,58 da noute, 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 construcção do edificio de passageiros, plataforma, latrina e fossa da estação de Mora, no lanço de Valle do Poço a Móra, 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 provisorio da quantia de 225\$000 réis.

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

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria do servtço de construcção 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 construcção de cinco casas de guarda, duas de guarda e partido e uma passagem inferior, no lanço de Valle do Poço a Móra, 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 provisorio 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 provisorio até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria do Serviço de Construcção da Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, Largo de S. Roque n.º 22, 2.º, onde pôdem ser examinados nos dias uteis, desde as onze horas da manhã até 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 construcção 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 provisorio de 27\$500 réis.

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

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria do Servtço de Construcção da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste. (Largo de S. Roque n.º 22, 2.º) onde pôdem ser examinados nos dias uteis, desde os onze horas da manhã até 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 effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 57\$000 réis, ou quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

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

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

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

As condições da arrematação, 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 metallica 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 construcção da cobertura metallica de parte da gare da estação central do Porto.

O deposito provisorio, 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 logar, 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 provisorio, será de 5 por cento do preço da adjudicação.

As propostas deverão ser apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo tambem 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 construcções

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

No dia 2 de dezembro proximo, pela uma 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 construcção 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 sobrescripto.

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 vasio

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 aproximadamente, 2000 barris vasio 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-MEMOIRE DU VOYAGEUR — Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONELLE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aos srs. subscriptores dos telephones MEMOTELEFONIO

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

Especialidade d'esta Redacção

PREÇO 800 REIS

MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL

PREÇO 1\$200 RÉIS

PARA OS ASSIGNANTES DA GAZETA 1\$000 RÉIS

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

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

COMPANHIA REAL

Table with columns: C. Sodré, Alg s, C. Sodré. Rows show departure and arrival times for various routes.

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

Table with columns: C. Sodré, P. Arcos, C. Sodré. Rows show departure and arrival times for various routes.

Mais os de Cascaes, excepto os a.

Table with columns: C. Sodré, Cascaes, C. Sodré. Rows show departure and arrival times for various routes.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Table with columns: Lisboa-Rocio, Cintra, Lisboa-Rocio. Rows show departure and arrival times for various routes.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Table with columns: Lisboa-Rocio, Sacavem, Lisboa-Rocio. Rows show departure and arrival times for various routes.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Table with columns: Lisboa-Rocio, Povoa, Lisboa-Rocio. Rows show departure and arrival times for various routes.

Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Lisboa-Rocio Setil Lisboa-Rocio

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Santarem-Setil Entroncam. Lisboa-R.

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Lisboa-Rocio Porto Lisboa-Rocio

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Figueira Porto Figueira

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Aveiro Porto Aveiro

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Ovar Porto Ovar

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Espinho Porto Espinho

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Coimbra Louz  Coimbra

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Coimbra Figueira Coimbra

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Lisboa-Rocio Badajoz Lisboa-Rocio

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Lisboa-R. Valencia Alcantara Lisboa-R.

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Lisboa-Rocio Guarda Lisboa-Rocio

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Lisboa-R. Figueira Lisboa-R.

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Alfarellos Figueira Alfarellos

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Amieira Figueira Amieira

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

BEIRA ALTA

Table with columns: Figueira Pampilhosa Figueira. Rows show departure and arrival times for various routes.

Pampilhosa Mangualde Pampilhosa

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Pampilhosa V. Formoso Pampilhosa

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

SUL E SUESTE

Table with columns: Lisboa, Barreiro, Lisboa. Rows show departure and arrival times for various routes.

Lisboa Setubal Lisboa

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Pinhal Novo Setubal Pinhal Novo

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Lisboa Evora

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Casa Branca Evora Casa Branca

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Lisboa Arrayolos Lisboa

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Lisboa Villa Viçosa Lisboa

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Lisboa Moura Lisboa

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Lisboa Villa Real Lisboa

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Lisboa Portimão Lisboa

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Portimão Tunes Portimão

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Portimão Villa Real Portimão

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Faro Olhão Faro

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Faro Villa Real Faro

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

MINHO E DOURO

Table with columns: Porto, Famalicão, Porto. Rows show departure and arrival times for various routes.

Porto Braga Porto

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Nino Braga Nino

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Porto Vianna Porto

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Porto Valença Porto

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Vianna Valença Vianna

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Porto Penafiel Porto

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Porto Marco Porto

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Porto Regoa Porto

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Porto Tua Porto

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Porto Barca d'Alva Porto

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Porto Villa Real Porto

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Porto Pedras Salgadas Porto

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Regoa Pedras Salgadas Regoa

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Marco Tua Marco

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

Regoa Barca d'Alva Regoa

Table with columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada. Rows show departure and arrival times for various routes.

VIZEU

Table with columns: Santa Comba, Vizeu, Santa Comba. Rows show departure and arrival times for various routes.

BRAGANÇA

Table with columns: Foz-Tua, Bragança, Foz-Tua. Rows show departure and arrival times for various routes.

GUIMARÃES

Table with columns: Trofa, Guimarães, Trofa. Rows show departure and arrival times for various routes.

Table with columns: Trofa, Fafe, Trofa. Rows show departure and arrival times for various routes.

POVOA DE VARZIM

Table with columns: Porto, Modivas, Porto. Rows show departure and arrival times for various routes.

Table with columns: Porto, Povoa-Varzim, Porto. Rows show departure and arrival times for various routes.

Table with columns: Porto, Famalicão, Porto. Rows show departure and arrival times for various routes.

Table with columns: Povoia, Famalicão, Povoia. Rows show departure and arrival times for various routes.

- a Directos ou rapidos. b Domingos e dias santificados. c Dias uteis. d Ultimo dia anterior aos santificados e Quartas feiras. e Dia util seguinte aos santificados. f Quintas feiras e domingos. g Excepto quintas e domingos. h Terças, quintas e sabbados. i Terças feiras. j Segundas, quartas e sextas. k Directo até ou desde Paço d'Arcos. l Segundas, qu rias, quintas e sabbados. m Sabbados. n Dia 25 de cada mez. o Lisboa e Cags dos soldados. p Porto Campanha. q Excepto segundas feiras. r Terças, quartas, sextas e domingo. s Segundas, quartas e sabbados. t " " e sextas. u Dias 3, 12, 20 e 27. v Terças e sextas feiras. w Quartas feiras. x Quartas e sabbados.



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

AGENTES { Em Lisboa: — James Rawes & C.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.^o
No Porto: — Tait & Rumsey — R. dos Inglezes, 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 allemão **Admiral**. Sairá a 2 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Bolonha e Hamburgo, vapor allemão **Capoca**. Sairá a 1 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bardeos, vap. francez **Cordillere**. Sairá a 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, Constantinopla, Samsoum, Trebizonda 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 allemão **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 3 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Havre e Hamburgo, vap. allemão **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 **Isabella 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. allemão **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. allemão **Antonina**. Sairá a 1.^o 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 allemão **Cap Blanco**. Sairá a 11 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Mormugão (directo), vapor allemão **Gulistan**. 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 allemão **Mecklenburg**. Sairá a 6 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Tucuman**. 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 allemão **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, vapor inglez **Clyde**. Sairá a 10 de dezembro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



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



Vigo, Havre e Liverpool, vap. inglez **Ambrósio**. 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 quaesquer 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

Percurso minimo ou pagando como tal — 20 kilometros

CONDIÇÕES

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 praso 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 prorogada 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 nullos para todos os effeitos.

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 fórma 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 logar pelo preço da Tarifa Geral, deduzida a importancia 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 sêde 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 collegiaes, 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 comsigo.

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, beím 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. 737

TABELLA DE PREÇOS G.

ANNEXA À TARIFA ESPECIAL N.º 2 DE GRANDE VELOCIDADE

Bases

2.ª classe	6,174 por passageiro e kilometro
3.ª »	4,410 » » » »

Observações

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

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

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.
1 a 10	70	50	126 a 130	810	580	251 a 255	1.580	1.130	376 a 380	2.350	1.680
11 a 15	100	70	131 a 135	840	600	256 a 260	1.610	1.150	381 a 385	2.380	1.700
16 a 20	130	90	136 a 140	870	620	261 a 265	1.640	1.170	386 a 390	2.410	1.720
21 a 25	160	120	141 a 145	900	640	266 a 270	1.670	1.200	391 a 395	2.440	1.750
26 a 30	190	140	146 a 150	930	670	271 a 275	1.700	1.220	396 a 400	2.470	1.770
31 a 35	220	160	151 a 155	960	690	276 a 280	1.730	1.240	401 a 405	2.510	1.790
36 a 40	250	180	156 a 160	990	710	281 a 285	1.760	1.260	406 a 410	2.540	1.810
41 a 45	280	200	161 a 165	1.020	730	286 a 290	1.800	1.280	411 a 415	2.570	1.840
46 a 50	310	230	166 a 170	1.050	750	291 a 295	1.830	1.310	416 a 420	2.600	1.860
51 a 55	340	250	171 a 175	1.090	780	296 a 300	1.860	1.330	421 a 425	2.630	1.880
56 a 60	380	270	176 a 180	1.120	800	301 a 305	1.890	1.350	426 a 430	2.660	1.900
61 a 65	410	290	181 a 185	1.150	820	306 a 310	1.920	1.370	431 a 435	2.690	1.920
66 a 70	440	310	186 a 190	1.180	840	311 a 315	1.950	1.390	436 a 440	2.720	1.950
71 a 75	470	340	191 a 195	1.210	860	316 a 320	1.980	1.420	441 a 445	2.750	1.970
76 a 80	500	360	196 a 200	1.240	890	321 a 325	2.010	1.440	446 a 450	2.780	1.990
81 a 85	530	380	201 a 205	1.270	910	326 a 330	2.040	1.460	451 a 455	2.810	2.010
86 a 90	560	400	206 a 210	1.300	930	331 a 335	2.070	1.480	456 a 460	2.850	2.030
91 a 95	590	420	211 a 215	1.330	950	336 a 340	2.100	1.500	461 a 465	2.880	2.060
96 a 100	620	450	216 a 220	1.360	980	341 a 345	2.140	1.530	466 a 470	2.910	2.080
101 a 105	650	470	221 a 225	1.390	1.000	346 a 350	2.170	1.550	471 a 475	2.940	2.100
106 a 110	680	490	226 a 230	1.430	1.020	351 a 355	2.200	1.570	476 a 480	2.970	2.120
111 a 115	720	510	231 a 235	1.460	1.040	356 a 360	2.230	1.590	481 a 485	3.000	2.140
116 a 120	750	530	236 a 240	1.490	1.060	361 a 365	2.260	1.610	486 a 490	3.030	2.170
121 a 125	780	560	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 Publico

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.ª	Mais de 200 kilometros	
Alcooes, aguardentes e licores	2%	1 % por 100 km.	5 % no verão 4 % no inverno
Cerveja e cidra			
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 100 km.	4 % no verão 3 % no inverno
Melaço, assucar e mel	1%	1 % por 100 km.	5 % no verão 4 % no inverno
Madeiras e raizes tintoreaes ou medicinaes, moidas, em sacco.	2%	1 % por 200 km.	4 % no verão 3 % no inverno
Esponjas, cortiça ou casca para cortumes			
Trapos velhos em fardos			
Couros curtidos	1%	1 % por 100 km.	3 % no verão 2 % no inverno
Cereaes, arroz e sementes em sacco.			
Feculas, farinhas e batatas em sacco.			
Legumes secco.	1%	1 % por 100 km.	3 % no verão 2 % no inverno
Resinas e productos chimicos			
Especiarias e drogas			
Carvão vegetal em sacco.	4%	1 % por 200 km.	8 %
Carvão de pedra, agglomerados e coke a granel			
Sal commum			
Cal e gesso em pó, a granel	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

