

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Premiada nas exposições de:

Antwerpia, 1894, medalha de bronze — Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra. — S. Luiz, 1904, medalha de bronze

ENGENHEIRO CONSULTOR

A. VASCONCELLOS PORTO

Proprietário-diretor-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

SUMMÁRIO

	Páginas
FINANÇAS FERROVIARIAS, por O. S.	321
MIRANDELLA A BRAGANÇA, por J. Fernando de Sousa	322
NAVEGAÇÃO E COMMERÇO	323
PARTE OFICIAL — Portaria de 25 de outubro — Decreto de 24 de outubro e projecto de convenção entre a Companhia da Beira Alta e os seus credores — Decreto de 2 de Outubro do Ministério da Marinha	324 a 326
NOTAS DE VIAGEM — III — Excursões no Mexico — Aos jardins fluviais — Cuernavaca — Proximidades do Equador — A linha de Vera Cruz — Uma glória da engenharia mexicana — Cidades primitivas — A exibiu a antiga das cidades	326
O ALARGAMENTO DA RUA DO ARSENAL	327
A COMPANHIA DA BEIRA ALTA	327
OS CAMINHOS DE FERRO DO MUNDO	328
O ELEVADOR DO CARMO	328
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos acionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e ações — Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	328 e 329
O BANCO DE INGLATERRA	330
FONTES HYDRO-ELECTRICAS	330
SOLDADURA ELECTRICA	330
OS CARRIS DE AÇO-MANGANEZ	330
CONTRA OS CHOQUES DE COMBOIOS	331
AUTOMOBILISMO	331
TRACÇÃO ELECTRICA	331
LINHAS PORTUGUEZAS — Linha de Évora a Ponte de São Mamede — Casas de banhos — Villa Real de Santo António — Trás-os-Montes — Suazilândia — Beira	332
LINHAS ESTRANGEIRAS — Russia — África — Canadá — Argentina — China — Coréia	332
NOTAS VARIAS — ARREMATAÇÕES	332 e 333
AGENDA DO VIAJANTE — ANNÚNCIOS	331 e 335
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	336

Finanças ferroviárias

Es interessante lançar um golpe de vista para a situação geral das finanças das grandes companhias ferroviárias do mundo, por onde até certo ponto, se pôde diagnosticar a importância do seu tráfego comercial e das oscilações a que elle esteja sujeito.

Pôde dizer-se que a regra é, as vias férreas bem administradas terem receitas crescentes.

As novas arterias, quando começa a sua exploração, sem uma zona de servidão bem caracterizada, sem tradições de corrente de mercadorias que afluam ás suas estações, são drenos desligados que se não pegam bem á zona que devem servir.

A medida, porém, que se construem estradas, ramaes e serventias que poem em relação as estações das linhas férreas com os principais centros, estabelecem-se as correntes, e vão aumentando sucessivamente de caudal.

E tudo isto se dá só porque as linhas férreas vão facilitar, embaratecer e abreviar os transportes.

Paralelamente criam-se novas fontes de riqueza, exploram-se agricola e maiores superfícies de terreno cuja riqueza estava latente e se manifesta posteriormente, surgem novos estabelecimentos industriais, o que tudo vai avolumar o tráfego.

Este fenômeno geral é confirmado em todas as grandes rutas bem estudadas e com uma administração cuidadosa.

Se a riqueza do país é susceptível de grandes impulsos e rápido incremento, as vias férreas respectivas lu-

eram imediatamente, sendo ao mesmo tempo a causa da prosperidade e a consequência d'essa prosperidade que criaram.

E' bom attentar-se nestes factos quando se hesita sobre os auxílios a conceder ás empresas que pretendem construir novas linhas. Mais um motivo por que parece útil recordar como se engrandecem algumas linhas que tiveram os seus dias difíceis.

A mais importante das companhias ferroviárias da república Argentina, que é a *Buenos Aires Great Southern Ry.* accusa uma prosperidade que reflecte a riqueza do paiz em que ella desenvolve as suas 2.481 milhas de carreiras entre a capital e o porto de *Bahia blanca*.

Realizou 3.350.102 libras de receitas brutas contra 2.853.006 no anno de 1903-1904, o que lhe permitiu um lucro de 1.679.477 libras, visto ter havido uma redução do numero de horas de trabalho e um sensivel aumento de salarios. Paga o juro das suas obrigações que monta a 336.482 libras, 200.000 libras ás acções privilegiadas, varios encargos mais e distribue um complemento do dividendo a 7 por cento, destinando 150.000 libras para o fundo de renovação, 10.000 para pensões, 5.000 para beneficia, restando-lhe ainda 113.701 libras para conta nova.

As acções de 100 libras estão a 142 e meia.

A *Buenos Aires Western railway Co.* é tambem uma empresa em plena prosperidade. Explora uma rede de 976 milhas em que teve a receita de 1.511.106 libras no ultimo exercicio, findo em 30 de junho. No anno anterior a receita tinha sido de 122.811 libras menos.

Fez face a todos os encargos, sociaes, elevou a 7% o dividendo dos acionistas, destinou 100.000 libras ao fundo de reserva, 50.000 ao fundo de renovação do material circulante e fixo, 20.000 ao fundo de seguros contra incendio, 10.000 ao de pensões, 5.000 ao da caixa de socorros, ficando ainda com 50.987 para conta nova.

As acções de 100 libras estão a 138 e 139.

A *Entre-Rios railways Co.* que ainda se resente da crise por que passou, vai melhorando notavelmente. Pagou todos os encargos sociaes, sobrando-lhe 90.972 libras ou 38.896 mais do que no anno anterior, o que permitiu elevar a 4½ por cento o dividendo das acções privilegiadas e de 5.000 a 10.000 a dotação do fundo de reserva para renovação.

E' de esperar que, continuando assim, pague brevemente o juro completo ás acções privilegiadas de 5%, assim como ás de 4% do 2.º grau.

As acções ordinarias de 100 libras são cotadas já a 40.

Nos Estados Unidos, segundo uma estatística do *Financial Chronicle*, o producto bruto das 56 linhas principais que tem a extensão total de 81.055 milhas elevou-se em agosto ultimo a 58.859.481 dollars, o que representa um aumento de 5,79 por cento sobre igual mez do anno anterior.

A receita total dos oito primeiros meses do anno de 1905 atinge 421.764.000 dollars, ou mais 28 milhões do que em igual periodo do anno de 1904.

Embora uma parte consideravel da receita bruta seja contrabalançada pela despesa, que tem augmentado notavelmente para melhor se satisfazer ás necessidades crescentes d'esse tráfego tão consideravel, resulta ainda

um saldo positivo de receitas que as companhias prudentemente aproveitam para se prevenirem contra annos maus em que o tráfego falha, em virtude da escassez de colheitas como aconteceu com a *Atchison Topeka and Santa Fé*, em virtude de innundações ou de outras causas fortuitas.

A acção ordinaria da *Atchison Topeka* cota-se a $91\frac{1}{2}$ e a privilegiada a $107\frac{1}{2}$. A rede compreende 8.318 milhas.

A acção ordinaria da *Norfolk and Western* cota-se a $87\frac{3}{4}$ e a privilegiada a $94\frac{3}{4}$. Esta companhia em 1897-98 tinha de receita bruta 11.236.623 dollars; tem agora 24.089.260.

A *Chicago Milwaukee and Saint Paul Ry. co.* poderosa empresa que explora 6.911 milhas de via tem de receitas 49.884.113 dollars, ultrapassando com 1.553.779 o exercício precedente e obtendo um aumento na receita líquida de 1.436.327. Isto permitiu-lhe satisfazer os seus encargos fixos com 5.962.045 dollars e destinar 11.858.825 a diversos fins.

A *Canadian Pacific* da grande colónia ou *Dominion*, cota-se a $176\frac{3}{4}$. A companhia continua a expandir-se energicamente e vai aplicar 7.500.000 dollars à compra de material circulante emitindo novas acções, vai acabar o ramal *Wolsely* creando para isto obrigações consolidadas até a somma de 30.000 dollars, e vai comprar dois novos navios a vapor applicando na compra 800.000 dollars.

O *Grand Truck ry. of Canada*, que é como a anterior um dos mais poderosos factores da prosperidade do *Dominion*, acompanha francamente este progresso.

A receita nos 6 primeiros meses de 1904 tinha sido de 2.559.316 libras; passou em 1905 a 2.729.007.

A acção ordinaria está a $25\frac{5}{16},004$ por cento garantida a 104, a acção privilegiada de 1.º grau a $114\frac{3}{4}$ e a do 2.º grau a $106\frac{1}{4}$.

Em França as grandes companhias exploram actualmente uma rede de 34.730 quilometros de extensão com 1.469.894.564 francos de capital realizado; 1.477.000.000 de capital a amortizar.

Distribuiram estas 6 companhias em 1903, 153.557.645 francos em dividendos e juros, além de 503.433.551 de juros às obrigações que representam um capital realizado de 13.231.336.925 francos e de 19.609.579.750 de capital a amortizar.

Em 1903 as companhias pagaram de dividendos e juros 656.991.166 frs., de amortizações 152.435.841 frs., o que perfaz a somma importante de 809.427.007 frs.

Consideradas as vias ferreas apenas como industria geral, mesmo sem se attender á influencia que exercem na riqueza e no desenvolvimento das restantes industrias, vê-se só por estas cifras quanto importante ella é e quanto interessa ao Estado, que é o seu herdeiro, concorrer para a sua prosperidade.

As receitas nos 3 primeiros trimestres em 1904 e em 1905 foram para

Nord.....	167.012.000	173.352.000
Lyon.....	335.180	338.060
Ouest.....	136.736.000	139.220.000
Orleans.....	164.027.000	172.270.000
Est.....	137.755.000	142.055.000
Midi.....	81.249.000	83.216.000
Etat.....	36.868.600	38.076.000

Factos analogos se observam noutras redes com ligeiras excepções, que devem ser ephemeras, como as que actualmente está offerecendo nas principaes linhas o vizinho reino em virtude de motivos especiaes.

Ahi dá-se realmente uma diminuição sensivel, como se pôde vér dos seguintes numeros relativos ás receitas durante os 9 primeiros meses dos annos de 1904 e 1905:

Norte de Espanha.....	81.660.084	80.001.513
Saragoça.....	73.339.291	72.305.665
Andaluzes.....	16.423.890	15.704.996
Madrid-Cáceres.....	3.591.797	3.436.757
Oeste de Espanha.....	2.473.295	2.321.501
Sul de Espanha.....	3.340.799	3.574.787
Zafra a Huelva.....	1.590.180	1.931.985

Já nas tres ultimas redes em vez de diminuição ha aumento.

Por tudo isto as acções das companhias ferroviarias teem uma grande tendencia para subir e conseguem manter-se relativamente firmes perante as oscilações monetarias e cambiaes.

E certo que ha crises, ás vezes dolorosas e profundas como aconteceu em Portugal, mas o organismo é novo, forte, com grande energia para se restaurar e erguer.

Na nossa propria casa temos uma lição clara e patente vendo a rapida subida firmemente executada dos valores da Companhia Real dos Caminhos de ferro, que hão de continuar a subir como subiram as acções Lombardas e outras.

O mesmo que se observa nas linhas ferreas dos paizes civilizados tem de dar-se nas linhas ferreas coloniaes por maioria da razão. O seu desenvolvimento é mais lento mas em compensação deve ser mais extenso. Ha mais recursos a explorar, mais riquezas a crear.

As vias ferreas coloniaes não se construem apenas para servir o tráfego existente, mobilizando-o rapidamente; criam o proprio tráfego e são os melhores instrumentos de progresso de que actualmente nos podemos servir para dominar e civilizar.

De tudo isto resulta que os sacrifícios que custam as construções das vias ferreas, são mais cedo ou mais tarde ampla e duplamente compensados.

Teem compensação pelo rendimento que logram conseguir tão depressa se canalize o tráfego e entre em regimen regular e normal a exploração commercial.

Teem a compensação económica pelo aumento de riqueza que causam em toda a região servida e beneficiada pelas mesmas linhas.

O. S.

MIRANDELLA A BRAGANÇA

Foi aberto á exploração ha pouco o troço d'esta linha que vae até Macedo do Cavaleiros, achando-se em adeantada construção a parte entre Macedo e Bragança. Não será pois destituída de interesse uma breve descrição da linha.

O projecto havia sido estudado em 1887 com curvas de 150" e rampas de 18" tendo 73,5 d'extensão, orçados em 1.447.375.500 réis.

Malográra-se a iniciativa de Emygdio Navarro em 1888 para a sua execução, posta de parte até que Elvino de Brito a incluiu entre as linhas cuja construção era autorizada pela lei de 14 de julho de 1899 e mandou proceder ao restabelecimento do traçado e á revisão do orçamento e estudo de uma variante junto de Bragança. Por essa razão elevou-se o custo orçado a 1.558.375.500 réis.

Durante a sua gerencia o sr. conselheiro Manuel Francisco de Vargas tendo recebido uma proposta para a construção com garantia de juro, que a lei não autorizava, deliberou abrir concurso que servisse de base a um contrato provisório que seria sujeito á aprovação das camaras.

Depois de dois concursos sucessivos e mercê das diligências do malogrado engenheiro Madureira Beça, incansável propugnador da construção da linha foi celebrado com o sr. João Lopes da Cruz o contrato da concessão com a garantia de 4 e meio por cento sobre réis 25.990.500 por kilometro, aprovado por carta de lei de 24 de maio de 1902.

Depois de vencidas enormes dificuldades para a obtenção de capital foi transferida a concessão para a Companhia Nacional que fez um contrato de empreitada geral com o primitivo concessionário.

Encarregou esta da direcção dos trabalhos o abalizado engenheiro sr. M. F. da Costa Serrão que se viu a braços com uma empresa inexequível. O custo real da obra não correspondia ás previsões orçamentares, pela elevação que tinham sofrido os salarios e por divergência na classificação das terras. Depois de aturado estudo foi reconhecida a possibilidade de nova directriz da 1.ª secção, que servindo melhor o tráfego daria logar a impor-

tante economia sem a qual se não podia levar por deante a construcção nas condições contratadas. Essa alteração alongava um pouco a extensão e portanto a garantia, mas a região ficava mais bem servida.

Depois de estudado o assunto pelas estações consultivas competentes o sr. Conde de Paçô-Vieira tomou a resolução de aprovar o novo projecto aceitando sem hesitar as suas consequencias sob o ponto de vista da garantia de juro e assim assegurou a pronta construção da linha.

A linha divide-se em duas secções: de Mirandella a Valdrez e Valdrez a Bragança.

O 1.º lanço, com 20.196,36 vae da estação de Mirandella á de Cortiços. Tem 11.722,18 em linhas muito rectas e 8.474,18 em curvas de raios que vão de 150^m a 600^m, sendo 6.915,69 com o raio de 150^m. O traçado primitivo tinha 9.318,0 em recta e 8.446,15 em curva, sendo 7.341,83 com 150^m de raio.

Em perfil tem 3.665,17 em patamar, 15.512,24 em rampa, 1.018,93 em declive, sendo 13.083,69 com a inclinação maxima de 18^{mm}.

No projecto primitivo havia 1.304,24 de patamar, 16.063,69 de rampas e 396,22 em declive. As rampas de 17 e 18^m somavam 9.517,48.

Seguia este a vertente esquerda da ribeira de Carvalhaes sob a preocupação de começar a subir desde Mirandella.

A variante sae da estação de Mirandella tendo a pequena distancia d'ella um tunnel de 120,86, vae acompanhando a E. R. n.º 6, descendo até se colocar ao lado d'ella, proximo da ribeira de Carvalhaes. Ao perfil 238 atravessa-se uma ponte obliqua de 20^m passando para a vertente direita.

Até Montemeães o traçado sobe a pequena distancia da estrada chegando ali com cota muito inferior á do projecto primitivo. O desenvolvimento preciso para vencer a diferença de nível foi obtido na volta da ribeira da Assureira affluente da de Carvalhaes.

A Assureira é transposta em viaducto de 130^m d'extensão proximo da E. R. n.º 6. O traçado depois de se desenvolver nas suas duas vertentes volta á encosta direita da ribeira de Carvalhaes descrevendo no sitio da Serinha uma grande inflexão para a esquerda. Chegado ao fim do Quadraçal, vae cingido á ribeira que toma ali o nome de Cortiços, no patamar de cuja estação se ligam os dois traçados com um alongamento de 2.049,71 da variante, compensado pelas melhores condições para o tráfego.

Os sete tuneis do projecto, sommando 695,1 foram reduzidos a um de 120^m.

As obras de arte são as seguintes:

Passagem superior em Mirandella.

Pontão metallico de 6^m na ribeira de Maurel.

Pontão metallico de 20^m na ribeira de Carvalhaes.

Viaducto da Assureira com um tramo de 50^m e 2 arcos de 10 metros de vão, de cada lado.

Ao k. 3,900 fica a estação de Carvalhaes, ao k. 12,850 a do Romeu e ao k. 19,980 a de Cortiços, 235^m acima da cota da de Mirandella. Estas tres estações substituiram duas do projecto: Leda e Cortiços.

Sem a variante as povoações da vertente direita da ribeira de Carvalhaes continuariam a vir pela E. R. n.º 6 á estação de Mirandella sem aproveitar o caminho de ferro. Ora a estação em Carvalhaes servirá uma população de perto de 8.000 almas e a de Romeu de 12.000.

O segundo lanço da 1.ª secção vae de Cortiços a Valdrez com 23.043,24.

O novo projecto d'este lanço conserva extensão sensivelmente igual á do projecto, accomoda-se, porém, melhor ao terreno.

A extensão em alinhamento recto é de 16.000,93 e em patamar 6.359,47.

Em rampas de 18^{mm} ha 11.586^m e 1.658^m,56 em declives de igual inclinação.

As terraplenagens e obras de arte são muito menos importantes que no 1.º lanço, reduzindo-se estas a duas pontes de 10^m de vão, uma com um vão de 20^m na ribeira de Azebo.

As estações são: a de Carrapatas ao kilometro 5,200, a de Macedo de Cavalleiros ao kilometro 9,100, a de Valle da Povoa ao kilometro 15,650.

Da estação dos Cortiços até Castelhães ao kilometro 13,300 o traçado sobe 118,33; desce 29,83 até Valle da Povoa para subir 127,16 até o extremo do lanço.

O alongamento neste lanço em relacão ao projecto primitivo é de 6,75 apenas.

No projecto definitivo da ponte do Carvalhaes contou-se com um tramo unico de 22^m, obliqua a 50°, com as vigas de 2,10 de altura, distanciadas 3,0, da rotula dupla com montantes.

O viaducto da Assureira foi feito com 3 tramos, sendo os dois extremos de 22^m cada um e o central de 27,50. A extensão entre encontros é de 70,70.

O taboleiro é superior. As vigas principaes, de rotula dupla, tem 2,85 de altura e estão affastadas 3^m. As carlingas, distanciadas 2,75 tem 0,65 de altura e as longinas, distanciadas 1^m tem 0,42. Ha dois contraventamentos horizontaes e os verticaes correspondentes aos montantes a 2,75. Os painéis lateraes são apoiados em consolas fixadas aos montantes. Os pilares de 23^m de altura são metallicos tendo em cima 0,80×3,10 e na base 2,40×7,60. São formados por 4 pernas de secção em T simples ligadas por diagonaes em cruz de Santo André, contraventados horizontalmente. A base é reforçada e aparafusada a macissos de alvenaria de 4,0×9,20 até a profundidade de 3,5 e ligadas na extremidade a ferros em U. Os apparelos de apoio pousam sobre os pilares por intermédio da viga de 1,20 d'extensão em forma de caixão fechado. O apoio é fixo numa extremidade da viga e tem rolos nos dois pilares e no outro encontro.

O 1.º lanço da 2.ª secção com 8.048,82 d'extensão vae do extremo do 1.º até a estação de Salsas, subindo sempre para vencer 132,98 de diferença de nível. Os alinhamentos rectos sommam 4.691,59 e os patamares 661,35, sendo todo o resto do lanço em rampa de 18^{mm}. Na origem do lanço fica a estação de Quintella ao km. 0,200 e no extremo a de Salsas ao km. 7,900. Não ha neste lanço nenhuma obra de arte digna de menção.

Em outro artigo darei noticia do resto do projecto até Bragança.

J. Fernando de Sousa.

Navegação e commercio

Não deve desistir a imprensa de tratar d'este assunto de capital importancia para o nosso paiz, e que, pelo que se vê, foi, de principio, abandonado pelo governo ou, pelo menos, este só tarde acordou, quando o mal estava já tão adeantado que o doente não tinha remedio.

Não se procede assim nos outros paizes.

Em quanto que em Portugal os governos, os seus delegados diplomaticos e consulares se deixam dormir exercendo o seu lugar só na parte que se refere a receber-lhe os proventos e a assistir ás festas publicas e particulares, os outros governos, os ministros que os representam junto de outras cortes, os consules em seus districtos andam activos, diligentes, nada deixando escapar que, mesmo remotamente, possa affectar os interesses do paiz que representam; promovendo o desenvolvimento do commercio d'este, o das relações dos seus mercados com os mercados consumidores, incitando o aumento da exportação, demonstrando a bondade dos productos da sua patria e a vantagem de os adquirir em competencia com os de outras origens.

E' por isso que quem viaja pela Suissa não deixa de notar que, em todas as cidades ha varias «bodegas espanholas» onde os vinhos de Jerez, de Malaga e outros são vendidos a garrafa e a copo.

Isto prova que os nossos visinhos teem tido bons consules que lhes promovem nesses paizes a introducção dos seus liquidos em lucta com os oriundos de regiões mais proximas, como na Suissa sucede com os do Rheno.

Pois escusado será procurar nessas cidades suissas ou em alguma outra de paizes diferentes—na Europa como na America — um deposito, armazem ou taberna de vinhos portuguezes.

Apenas, além de alguns armazens, por atacado, em Inglaterra, ha em Paris uns dois representantes de casas portuguezas; em S. Francisco da California, onde se centraliza a acção da colonia açoriana, uma agencia portugueza fornece artigos do nosso paiz.

Mas estabelecimentos de venda a retalho não ha em parte alguma; e é isso que precisamos ter porque a falta d'elles faz com que os donos de hoteis e restaurantes, não lhes convindo encomendar para aqui, ou tomar mesmo lá, uma porção consideravel de qualquer especialidade de vinhos, tenham que pedir aos seus fornecedores de vinhos espanhóes que lhes forneçam conjuntamente com os d'aquella procedencia, uma porção de «porto» ou «madeira».

Ora já se vê que o vendedor fornece um liquido falsificado em que se vê um brilhante rotulo com os titulos:

*Vino de Oporto
legítimo
Grandes almacenes en Oporto
de
Rodriguez y Gonzalez*

Estes senhores que ninguem conhece aqui, são os fabricantes do vinho espanhol assim baptizado.

Na disputa das grandes correntes commerciaes tornam-se notaveis os dois portos do Mediterraneo: Marselha e Genova.

O porto de Marselha começou as suas obras colossaes em 1862, construindo linhas ferreas em comunicação directa com a fronteira da Suissa, do Luxemburgo e da Prussia, dando principio á construcção de seis grandes diques secos que hoje permitem a limpeza de fundo a doze navios por dia, montou guindastes, elevadores, levantou armazens, e de tal maneira se apetrechou que em 1875 era considerado o primeiro porto da Europa continental.

Entretanto Genova, a eterna rival de Marselha, tratou de defender-se contra a crise que ameaçava assoberbá-la.

Abria-se então, em 1878, o tunel de S. Gothardo que unindo a Suissa á Italia permittia a esta rapida comunicação com a Austria e a Alemanha. Genova tratou de ser escolhida para porto de chegada de varias linhas inglesas que faziam o commercio do Oriente.

A tal ponto chegou o seu desenvolvimento que hoje, no commercio de importação, bate já Marselha, a sua vencedora rival.

Em 1903 o movimento commercial de Genova foi de 11.530.411 toneladas; em 1904, de 12.070.697 toneladas

Em quanto Genova accusa um aumento de 540.286 toneladas, Marselha apresenta de 1903 para 1904 uma diminuição de 1.158.207 toneladas, o que não impede ainda assim que o movimento do anno de 1904 fosse de 13.354.473 toneladas.

E' assim que se luta lá fóra; é assim que, mesmo quando se perde, se aumenta em prosperidade.

Por cá temos o nosso «não tem duvida» com que a tudo obtemperamos, o nosso optimismo que nos faz vêr cor de rosa até o céu carregado de nimbos de tempestade.

E no genero optimismo não deixaremos de referir-nos a uma série de cinco artigos que as *Novidades*, ha dias publicaram, artigos de que, pela competencia com que estão escritos mais do que pela simples inicial que os firmava, podemos dizer que advinhámos o auctor.

Trata-se nelles de demonstrar que a projectada empresa maritima que, subsidiada pelo thesouro argentino, fará o serviço do sul da America para a Europa por Vigo deve ser por nós considerada como uma associada a mais nas vantagens que se proporcionam ao serviço combinado.

Se a inicial que assignava os artigos fesse substituida pelas Q. E. D. usadas nos tratados de mathematica, não ficariam por isso mais convencidos.

Porque, nas theorias do illustrado articulista ha que descontar a falsa base de que as relações *directas* de Lisboa com o centro da Europa possam voltar a ser feitas por Madrid, trajecto muito mais longo e em que, pelo perfil e traçado da linha da fronteira a Madrid não se pôde ganhar velocidade que sequer amortizasse um pouco o aumento de percurso.

Outra correccão a fazer nesses artigos é a da persuaçao em que o seu auctor está de que a companhia do Norte de Espanha auxiliaria esta combinação.

O articulista crê-se por certo no tempo em que a companhia do Norte, muito interessada no jogo de tarifas que a companhia Real era a mais activa a negociar, combatia contra a ingressão do trânsito portuguez por Medina, que lhe tirava os 200 kilometros desde Madrid a este entroncamento.

Bem pelo contrario, na campanha que se levantou agora contra o porto de Lisboa em preferencia do de Vigo, a companhia do Norte d'Espanha emprega todos os seus esforços para a solução que beneficia este porto espanhol, no que ella tem muito maior interesse do que nos 200 kilometros Madrid-Medina como antigamente.

In illo tempore aquella companhia não tinha, como hoje, a linha da Corunha que hoje tem, nem estava tão ligada em relações de interesse com a de Orense a Vigo.

Hoje o Norte tem os seguintes percursos segundo a via por onde se faz o trânsito da America.

Por Lisboa-Medina: Medina a Hendaya 433 kilometros.

Por Lisboa-Madrid: Madrid a Hendaya 633 kilometros.

Por Vigo: percurso pertencente á companhia de Orense a Vigo, mas de que o Norte não se desinteressa:

Vigo a Monforte.....	178
Monforte a Venta de Baños.....	372
Venta de Baños a Hendaya.....	354

São, pois, 726 kilometros (sem contar os da linha da Galliza) contra 433 por Medina, e uma diferença de 293 kilometros sobre 433 não é para despresar.

Não nos embaracemos, pois, com os beneficios que da navegação America-Vigo advirão ao nosso paiz, antes devemos envidar todos os esforços para melhorar as condições do nosso porto, já hoje muito superiores ás de Vigo, mas que podem diminuir em supremacia pelos melhoramentos que a Espanha ali effectue com mais actividade do que nós costumamos operar.

Nisso estamos d'accordo com os artigos a que nos referimos.

PARTE OFICIAL

*Ministerio das Obras Publicas, Commercio
e Industria*

*Inspecção Geral dos Telegraphos
e Industrias Electricas*

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer da comissão nomeada para proceder à vistoria da nova linha da Companhia Carris de ferro do Porto, servida por tração electrica, entre a Batalha, Devesas e Santo Ovidio: ha por bem autorizar que seja aberta provisoriamente á exploração a referida linha, ficando a empresa exploradora obrigada:

1º A ter uma paragem obligatoria a meio de cada uma das zonas neutras, junto da ponte D. Luis I, a fim de se fazer a ligação do segundo *trolley*:

2º A cumprir com todo o rigor as condições 3.^a e 6.^a a 14.^a inclusivamente, que foram impostas no seu titulo de licença datado de 9 de junho de 1903, e que serão transcritas no novo titulo de licença.

Paço, em 25 de outubro de 1905.—D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.

Direcção Geral do Commercio e Industria

Tendo a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta sido declarada em estado de cessação de pagamentos por sentença do Tribunal Commercial da comarca de Lisboa data da de 16 de janeiro de 1905, em harmonia com o preceituado no n.^o 1.^a do artigo 4.^a do decreto de 9 de novembro de 1893; havendo a mesma Companhia apresentado no prazo competente o projecto de convenção com os seus credores, de que trata o n.^o 2.^a do artigo 5.^a do citado decreto; e não podendo ser presente esse projecto ao Tribunal Commercial, para ser sujeito á votação dos cre-

dores, sem prévia aprovação do Governo na parte que interessa ao Estado, como preceitua o artigo 10.º do referido decreto;

Visto o disposto no § 1.º do artigo 10.º do mesmo decreto e na carta de lei de 29 de julho de 1899, e o parecer da Procuradoria Geral da Coroa e Fazenda;

Considerando que, para o exacto cumprimento do decreto de 9 de novembro de 1893 é completa garantia dos interesses do Estado, carecem de ser modificados alguns artigos do referido projecto de convenção, incluindo aquelle em que se declara que a Companhia tem a receber do Estado 25.030.5726 réis e seus juros, divida que o Governo nunca reconheceu, nem reconhece;

Considerando que das 128.502 obrigações que a Companhia se propõe a emitir nos termos do artigo 3.º do projecto de convenção só 7.385 podem ser consideradas novas, por isso que as outras 121.117 são destinadas a substituir igual numero de juro fixo que haviam sido anteriormente emitidas e estavam isentas do imposto do rendimento, nos termos do artigo 5.º da carta de lei de 29 de julho de 1899, e que essas 121.117 obrigações de juro fixo ficam reduzidas a 45.000 (denominadas de 1.º grau), passando todas as outras a ser de juro variável (2.º grau);

Hei por bem, tendo ouvido o Conselho de Ministros, decretar o seguinte:

Artigo 1.º É' aprovado para os efeitos legaes, na parte que interessa ao Estado, o projecto de convenção entre a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta e os seus credores, com a clausula de que a mesma Companhia alterará os respectivos artigos 1.º, 2.º, 7.º, 20.º e 22.º, em harmonia com o indicado no documento junto, que faz parte d'este decreto e com elle baixa assignado pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

Esta aprovação será nulla e de nenhum efeito se a Companhia não fizer as alterações de que se trata.

Art. 2.º A Companhia fica obrigada a pagar o imposto de rendimento correspondente a 7.385 novas obrigações de 2.º grau, ainda que os respectivos juros não sejam satisfeitos em Portugal, nos termos da carta de lei de 29 de julho de 1899.

Art. 3.º A emissão das obrigações de 1.º e 2.º grau, de que trata o artigo 3.º do projecto de convenção, não poderá ser realizada sem que se apresente previamente na Direcção Geral do Commercio e Industria documento comprobativo de estar efectuado na secretaria do Tribunal Commercial de Lisboa o registo definitivo, ordenado pelo n.º 6.º do artigo 49.º do Código Commercial.

Os Ministros e Secretários de Estado dos Negocios da Fazenda, dos Negocios Ecclesiasticos e de Justiça e das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenham entendido e façam executar. Pago, em 24 de outubro de 1905 — REI — Arthur Pinto de Miranda Montenegro — Manoel Affonso de Espregueira — D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

Artigos do projecto de convenção entre a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta e os seus credores, a que se refere o artigo 1.º do decreto d'esta data

Artigo 1.º Os obrigatarios annuem a que as 121.117 obrigações de 500 francos de 3 por cento da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta, com os coupons n.º 24 e seguintes presos aos titulos, sejam trocadas, como se diz no artigo 4.º, por novas obrigações, gozando dos mesmos privilegios sobre a concessão do caminho de ferro e sobre os seus rendimentos, sem prejuízo, em qualquer caso, dos direitos do Estado Portuguez.

Art. 2.º Os srs. Henry Burnay & C.º, credores da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta pela somma de 1.981.782,30 francos, juros compreendidos, segundo as contas fechadas em 31 de dezembro de 1904, fazem entrega integral dos seus creditos mediante a compensação estipulada no artigo 4.º, mas, na sua qualidade de cessionarios da Société Financière de Paris, reservam-se expressamente o seu direito à importancia de 25.030.5726 réis e seus juros, que a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta allegou ter a receber do Governo Portuguez por conta da dita sociedade.

Art. 7.º A amortização das obrigações do 1.º e 2.º graus terá lugar depois do pagamento dos juros das obrigações do 1.º grau e em conformidade com as tabellas de amortização feitas para cada uma das duas séries de obrigações:

Effectuar-se-ha: ao par, por meio de sorteio, logo que o seu curso na Bolsa de Paris seja de 300 francos ou superior;

por meio de compras na Bolsa, logo que o seu curso na Bolsa de Paris seja inferior a 300 francos.

Art. 20.º Os estatutos da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta serão postos em harmonia com as clausulas da presente convenção, e estabelecerão:

a) Que a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta será administrada por um conselho de administração de onze membros, sendo: seis eleitos pela assembleia geral dos accionistas, devendo cinco, pelo menos, ser subditos portuguezes residentes em Portugal;

cinco eleitos pela assembleia geral dos obrigatarios, devendo um, pelo menos, ser portuguez, residente em Portugal.

Comtudo, enquanto os produtos não permittam distribuir ás

obrigações do 2.º grau, durante tres exercícios consecutivos, um juro de 7,50 francos (impostos a deduzir) serão eleitos:

pela assembleia geral dos accionistas cinco administradores, devendo quatro, pelo menos, ser subditos portuguezes residentes em Portugal;

pela assembleia geral dos obrigatarios seis administradores, devendo dois, pelo menos, ser subditos portuguezes residentes em Portugal.

b) Que junto do conselho de administração funcionará um commissario régio, de nomeação do Governo, que terá voto consultivo e receberá da Companhia retribuição igual á dos membros do mesmo conselho. O commissario régio poderá ter um adjunto, tambem de nomeação no Governo, que funcionará com voto consultivo junto do conselho fiscal, substituirá o commissario, nos seus impedimentos, junto do conselho de administração e será retribuido pela Companhia como os membros do conselho fiscal.

c) Que a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta não poderá realizar, sem consentimento prévio da assembleia geral dos obrigatarios:

—qualquer emprestimo ou emissão de obrigações em concordancia com os direitos dos obrigatarios;

—qualquer convenção da qual resulte, quer modificação da natureza, duração e extensão das concessões, quer fusão com outra empresa, quer venda ou arrendamento da sua rede;

d) Quaes as disposições dos estatutos que não poderão ser modificadas sem consentimento prévio da assembleia geral dos obrigatarios.

O Governo terá o direito de suspensão e annullação das deliberações da Companhia sobre emissão de titulos, aquisição e arrendamento de linhas, contratos de empreitadas geraes ou de quaequer actos de administração contrarios ás leis, aos estatutos ou aos interesses do Estado.

Art. 22.º As clausulas e condições da presente convenção em nenhum caso prejudicam os direitos que pelas leis e clausulas dos contratos pertencem ao Estado, sobre as linhas ferreas concedidas á Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta e não alteram de forma alguma os prazos e todas as mais condições fixadas naquelles contratos para entrega d'aquellas linhas ao Estado livres de quaequer encargos, nem modificam o direito, que fica assegurado ao Estado, de resgatar as linhas segundo os termos dos ditos contratos e leis.

Para o exercicio do direito do resgate, o que os ditos contratos e leis prescrevem será esclarecido e completado da seguinte maneira:

A) O producto liquido que deve servir de base para o calculo da annuidade a pagar pelo Estado á Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta é somente o da exploração e será determinado:

1.º Compreendendo-se nas receitas só as do tráfego, com exclusão das correspondentes aos transportes de serviço da Companhia;

2.º Incluindo nas despesas de exploração todas as despesas de reparação e conservação das linhas, estações e dependencias e das oficinas, bem como as do respectivo material fixo e circulante.

B) Para fixar a importancia do producto liquido que deverá servir de base ao calculo do resgate e para resolver todas as questões que possam relacionar-se com aquelle resgate, será formada uma comissão, de cujas decisões não haverá apelação, composta de um presidente eleito pelo Supremo Tribunal de Justiça de entre os membros do dito tribunal, de dois membros designados pela Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta e de dois membros designados pelo Governo.

Pago, em 24 de outubro de 1905. — D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

7.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

Com fundamento na base 3.ª da carta de lei 7 de setembro de 1899, na alinea c) do artigo 1.º do decreto de 15 de julho de 1903 e nas disposições do artigo 32.º, §§ 1.º e 2.º da carta de lei de 24 de novembro de 1904, provisoriamente mandadas vigorar no exercicio de 1905-1906, nos termos do artigo 7.º da carta de lei de 3 de abril de 1895, pela portaria de 27 de junho ultimo: hei por bem, tendo ouvido o Conselho de Ministros e guardadas as prescrições do § 9.º do artigo 1.º da carta de lei de 30 de junho de 1891 e do artigo 1.º do decreto n.º 2 de 15 de dezembro de 1894, determinar que no Ministerio dos Negocios da Fazenda seja aberto um credito especial devidamente registado na Direcção Geral da Contabilidade Pública, a favor do Ministerio da Marinha e Ultramar, Direcção Geral do Ultramar, pela importancia de 300.000.000 réis, parte do producto do emprestimo emitido nos termos do decreto de 16 de março de 1905, destinada a satisfazer despesas com as obras da 1.ª secção do plano geral para melhoramentos do porto de Lou

renço Marques e construção do caminho de ferro da Swazilandia, devendo a mesma importancia ser inscrita na tabella da despesa extraordinaria do exercicio de 1905-1906, sob a seguinte rubrica:

Capitulo 4.^o—Despesas com a construção do caminho de ferro da Swazilandia, 300.000\$000 réis.

O Tribunal de Contas declarou achar-se este credito nos termos legaes de ser decretado.

O Presidente do Conselho de Ministros e os Ministros e Secretarios de Estado dos Negocios de todas as Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 2 de outubro de 1905.—REI.—José Luciano de Castro—Eduardo José Coelho—Arthur Pinto de Miranda Montenegro—Manoel Affonso de Espregueira—Sebastião Custodio de Sousa Telles—Manoel Antonio Moreira Junior—Antonio Eduardo Villaça—D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

NOTAS DE VIAGEM

III

Excursões no Mexico.—Aos jardins fluctuantes.—Cuernavaca.
Proximidades do Equador.—A linha de Vera Cruz.—Uma gloria da engenharia mexicana.—Cidades primitivas.—A exuberância das cores.

Tem muito mais pitoresco, do que o que regularmente se sabe na Europa, o paiz mexicano.

Assim, quem se encontra na capital tem, ahí mesmo, interessantes pequenas excursões a fazer; e longe d'esse centro não faltam viagens de notável importância que não se deve deixar de realizar para se conhecer um pouco do mais importante do paiz.

Como passeio para algumas horas ha principalmente o do canal de la Viga ou Xochimilco até os Chinampas ou jardins fluctuantes.

Vae-se em barco, umas chalas com uma cortina lateral de chita de cores berrantes, que se alugam por um dollar (480 réis) para uma familia não numerosa.

A pouco trecho parece que não navegamos mas que percorremos em trenó um campo plantado, porque toda a agua onde vogamos está, por completo, coberta de enorme quantidade de nenuphares.

Em breve um incidente curioso da viagem: O barco tem que passar sob o arco d'uma estrada, mas como este é muito baixo, passageiros e barqueiro tem que sentar-se no chão, e o proprio tejadilho do barco tem que ser derrubado sobre elles. Lembra a entrada da gruta Azul, da ilha de Capri, de que ainda ha pouco aqui se falou.

D'ahi em deante o trajecto é enormemente pitoresco, até Santa Anita, onde se deixa o barco para atravessar a povoação e tomar outro que navega a croque pelos taes chamados jardins fluctuantes. Estes são pequenos paralelogramos, de terra, separados por uma infinidade de canaes de irrigação por onde só cabe um barco, não se podendo, pois, voltar para traz senão recuando este ou dando uma grande volta. Muito curioso este passeio.

Outra digressão, mais longe, também indispensável é a Cuernavaca, pelo caminho de ferro Central, a 120 kilómetros do Mexico.

Ha um só comboio diario, por isso ha que partir na manhã o que é de toda a conveniencia, porque indo de dia a viagem é mais interessante por se gozarem os excellentes pontos de vista que a linha nos offerece e se apreciar o bello serviço, commodo material e boa construção da linha da companhia Central ou Grande Pacifico, que em nada inveja em organização as melhores dos Estados Unidos.

A linha sobe enormemente, em zig-zags, logo desde a partida, attingindo no seu ponto culminante 3.000 metros.

Os panoramas são admiraveis e variadissimos.

De La Cima a via desce, sempre até Cuernavaca, uma diferença de nível de 1.500 metros em 38 kilómetros.

O valle é delicioso e a chegada a Cuernavaca dá uma impressão das bellas aldeias suissas.

A cidade, bem construida, alegre, como todas as do Mexico, não é falta de interesse. Os jardins de Acapan-

cingo, antiga residencia de Maximiliano e da imperatriz Carlota, são deliciosos de sombra e de flores.

Temos ali mais a «Borda», com as suas cascatas e terraços, a pyramide do templo asteca e as grandes ruinas de Xochicaleo, que tudo merece bem uma visita.

Depois de uma demora de um dia completo ali, pôde-se seguir a Iguala, passando a primorosa garganta do rio do mesmo nome, e atravessando um canavial de assucar para attingir a pequena cidade semi-tropical, onde nos achamos entre vegetação a que não estamos acostumados — o café, o tamarindo, o acaju, a canna de assucar, a manga, etc.

E' que estamos a pouco mais de 18° de latitude, isto é o ponto mais baixo que tem sido attingido em viagens descritas neste jornal, e já as visinhanças do Equador se fazem sentir na quentura do clima.

Todavia Iguala, a 735 metros de altitude não é insuportavelmente quente, sendo por isso uma deliciosa estancia para os convalescentes.

Outra excursão, mais longa mas interessantissima, é a de Puebla e Orizaba, e mesmo a Vera Cruz a bonita cidade do golfo de Campeche.

A primeira cidade pôde-se ir por duas linhas, a do Interoceanico (208 kilometros) mais pittoresca, ou a do Mexicano, (186 kilometros) mais directa.

O percurso d'aquella é, porém, muito mais interessante; a via é reduzida, o que lhe permite colejar bem por entre as montanhas, e durante o trajecto vamos passando em revista os grandes vulcões extintos do Papocatepell, e do Ixtaccihuatl, no primeiro dos quaes se exercitam as pernas dos alpinistas mexicanos, quando praticos e arrojados.

Puebla é uma cidade muito garrida e muito limpa.

Os velhos costumes espanhóis, tomados dos árabes, manifestam-se ali na chromophobia. As fachadas são cobertas de cores variadas, as igrejas enfeitam-se de bandeiras multicores por occasião das suas festas, especie de arraiaes; as mulheres do povo destacam-se pelo colorido dos seus fatos; até os bolos e pastilhas que, numa variedade extraordinaria, se vendem em taboleiros nas praças são brilhantemente coloridos, encarnados, azuis, amarelos, de tudo que mais attráia à vista.

A especialidade local são os artigos em onix, toda a sorte de bijutaria que se vende por toda a parte, nas ruas e em estabelecimentos, apresentando-se alguns trabalhos nesta pedra executados com perfeição e gosto artístico.

De Puebla pôde tomar-se o ramal que vae a Apizaco ou o que segue a S. Marcos, onde passa a linha do Mexicano, que, entre Esperanza e Orizaba pôde dizer-se o caminho de ferro mais extraordinario d'aquella república e dos mais singulares do mundo, verdadeira gloria para a engenharia mexicana.

A partir de Esperanza a linha que, desde o Mexico até ahi, se tem mantido quasi sempre à mesma altitude, começa a descer rapidamente, vendo-se à direita deliciosas pradarias. Chegado o trem a Boca del Monte é encantador o panorama do valle, lá em baixo, a 900 metros de profundidade.

D'ahi em deante a pendente é mais forte tendo que se ir a duas machinas, conjugadas ambas trabalhando, enormemente para sustarem o comboio.

O traçado até a estação seguinte, que em recta não seria mais que 6 kilometros teve que ser desenvolvido em 21 para vencer a diferença de nível que é de 723 metros o que representa a média de 3,44 por cento. Por vezes a linha, descrevendo apertadas curvas, volta sobre si, à curta distancia de trezentos metros. Os viadutos succedem-se galgando profundas ravinas; são enormes os aterros e os muros de suporte, sustentando a linha na encosta da montanha; o panorama, à direita, é sempre explendido.

Desde Orizaba a descida pelo extenso valle do rio, coberto de vegetação tropical, oferece primorosos pontos de vista.

Cordoba é uma cidade antiga, e com muito poucos melhoramentos modernos: ruas sem pavimento calcado, pequenas casinhas de cal e areia; uma linha de trem-vias a tracção animal, puramente primitiva, em que se anda aos tombos dentro d'uns carros velhos e sujos.

O solo é de barro encarnado onde a agua produz veradeiros atoleiros a toda a largura da rua.

A cidade é pequenissima e construida sobre um monticulo rodeado por um valle profundo onde a vegetação tropical se aperta formando floresta. Muito curioso penetrar por esses matagaes em que toda a flora tropical se expande embalsamando o ar com os seus aromas.

O ananaz cresce por toda a parte, por isso a abundancia é tal que no mercado, onde as indias se apresentam com os seus trajes primitivos, vendem-se os fructos a 6 centimos, menos de 30 réis, cada um.

Dos tres hoteis que existem, o de França é rasoavel em relação á cidade, embora installedo num velho casarão de antigo estylo espanhol. A alimentação é mesmo melhor do que nouros pontos do Mexico, cuja cosinha, obrigada aos apimentados, escalda a garganta e não pôde agradar a europeos.

Como em toda a região, as cōres berrantes cobrem o exterior e interior das casas. Estivemos num quarto do hotel onde o chão era encarnado, as paredes azues, o tecto amarelo e a cobertura dos moveis em verde.

Parecia que nos alojaramos numa drógraria.



O alargamento da rua do Arsenal

De dia para dia vem tornando-se mais evidente a necessidade de alargar a rua do Arsenal, hoje estreita gar-ganta insufficiētissima para estabelecer a comunicação entre o largo do Municipio e o largo do Corpo Santo.

Carroças, trens, carrões electricos, carros do Jorge, automoveis, formam ali extensa procissão durante o dia embaraçando-se uns aos outros, causando demoras de consequencias sempre prejudiciaes, mas que muitas vezes causam transtorno de superior importancia.

Ha já tempos que se falla em remediar o actual estado de cousas. A principio fallou-se em demolir a parte saliente do Arsenal da Marinha. Agora parece que veio á luz novo plano.

E este mirabolante.

Consiste, nem mais nem menos do que expropriar e demolir os predios do lado norte da rua do Arsenal.

Ideia luminosa que tem como resultado o esbanjamento de centenas de contos, milhares, talvez, não contando com o prejuizo de roubar habitações á população e deslocar estabelecimentos ali installedos ha dezenas de annos.

Ora não seria melhor que se iniciasse em Lisboa o movimento subterraneo, abrindo um tunnel que comunicasse os dois largos atravez da montanha do Ferregial?

A despesa era muito menor, não desappareciam habitações, não se deslocavam estabelecimentos e a circulação facilitava-se de maneira a não haver embaraços de especie alguma.

O alvitre não é novo, nem como tal o apresentamos.

Não o desconheça a camara, todavia como isso é a solução mais logica, duvidamos de que seja adoptada.



A COMPANHIA DA BEIRA ALTA

O nosso estimavel collega *O Economista* acompanha a publicação do decreto approvingo as bases do convenio d'esta Companhia (que nós hoje inserimos na integra, na nossa *Parte Official*) dos seguintes esclarecimentos sobre a Companhia que, por serem bastante ilucidativos para a historia financeira das nossas vias ferreas, embora em parte já aqui tambem os tivessemos publicado, pedimos licença para transcrever:

«A linha da Beira Alta era destinada, segundo se supunha, a desempenhar um papel importante na nossa rede ferroviaria, não só pelo valor da região que ia servir, mas ainda por ser a mais curta distancia para o norte de Espanha e centro da Europa. A sua construcção foi por duas vezes posta a concurso em 1876, não sendo, porém, em nenhuma d'ellas apresentada proposta em condições de ser aceita. Nesta situação pensou então o governo fazê-la por administração directa, mas a lei res-

pectiva encontrou grande oposição parlamentar e teve de ser modificada no sentido de se tentar novo concurso. Este effectuou-se no dia 26 de julho de 1878, concorrendo a *Société Financière* de Paris, que se obrigou a construir aquelle caminho de ferro e o seu ramal de Coimbra, pela subvenção kilometrica de 23 contos de réis. O contrato foi assignado em 3 de agosto, sendo a concessão feita por espaço de 99 annos. Em 2 de janeiro de 1879, constituiu-se a *Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta*, à qual a sociedade francesa trespassou os seus direitos e obrigações, e que no anno immediato obteve tambem a concessão, sem subvenção, do prolongamento de Pampilhosa á Figueira.

O capital social da Companhia (1.800 contos) foi dividido em 20 mil acções, e emitiram-se, além d'ellas, primeiro 86.417 obrigações de 3 % do valor nominal de 500 francos, e depois mais 35.000, especialmente destinadas á construcção da linha complementar da Pampilhosa á Figueira sendo, tanto umas como outras, emitidas ao preço de 290 francos.

A construcção das linhas estava terminada no mez de agosto de 1882, sendo ambas abertas e entregues á exploração no seu percurso total de 252,251, "8, no dia 3 do mesmo mez.

Durante o periodo da construcção o juro das obrigações foi pago regularmente e os proprios accionistas receberam um dividendo annual de 5 %. Encetada a exploração, tanto o movimento de passageiros como o de mercadorias, mostraram-se muito áquem do que tinha sido calculado, e o movimento internacional com quem se havia contado não appareceu tambem. Em parte da zona percorrida a população é pouco densa e os terrenos são pobres e de escassa producção. Sendo, por isso limitado o rendimento, a Companhia deixou, desde então, de distribuir dividendo aos accionistas, e suspendeu, igualmente, o serviço integral do juro e da amortização das obrigações. Os obrigacionistas tiveram de contentar-se em lhes serem distribuidos, cada anno, os excedentes das receitas, resignando-se a esperar dias melhores. Desde 1883 as sommas repartidas por obrigação, em francos, foram as seguintes:

1883.....	2,00	1894.....	3,70
1884.....	2,00	1895.....	4,70
1885.....	4,20	1896.....	3,50
1886.....	5,20	1897.....	4,65
1887.....	5,00	1898.....	2,50
1888.....	7,20	1899.....	3,65
1889.....	8,40	1900.....	4,00
1890.....	7,20	1901.....	4,40
1891.....	5,00	1902.....	5,25
1892.....	3,70	1903.....	5,30
1893.....	4,50		

Como se vê, a Companhia nunca poude pôr em dia o pagamento do coupon das suas obrigações, e assim a conta dos coupons em atraso augmentava cada anno, devendo andar presentemente por cerca de 3.500 contos. Os obrigacionistas lá se iam conformando, porém, continuando a receber o pouco que sobrava dos productos da exploração, e confiando sempre em um futuro mais risonho. Este anno, mesmo, coincidindo a melhoria do cambio com a circumstancia das receitas se terem mostrado um pouco mais favoraveis, a esperança começava a corporizar-se em promessas mais positivas, que os faziam esperar uma repartição total de 6 ou 7 francos, o que já era uma boa melhoria.

Sobreveio, porém a liquidação da *Société Financière*, e 14 mil acções da Beira Alta, que ella tinha em carteira, bem como um credito de cerca de 2 milhões sobre a Companhia, foram postos em hasta publica. Um grupo interessado na Companhia Real chegou a entabolar negociações para adquirir tanto o lote das acções como a dívida, mas, essa tentativa não chegou a realizar-se, e a compra foi feita, finalmente por uns 80 contos, pela casa Burnay. Dirigi-se o comprador á Companhia, pouco depois, para regularizar o seu credito, e como é evidente que aquella não podia pagar-lhe, requereu então ao tribunal a applicação da lei dos convenios, a fim de poder negociar um acordo com os obrigacionistas e credores».

Os caminhos de ferro do mundo

Os caminhos de ferro teem sido sem duvida a questão mais importante que de ha quasi um seculo para cá tem agitado os povos, por ser uma d'aquellas que não interessam tão sómente os especuladores, mas tocam também de perto os interesses moraes e materiaes das nações.

A Inglaterra, em 1820, foi o berço das locomotivas e dos caminhos de ferro. Os Estados Unidos em 1828, e a Belgica em 1834, caminhavam-lhe nas peugadas. Em 1840 inaugurava a Alemanha o seu primeiro caminho de ferro e a França seguia-a de perto, inaugurando a sua primeira linha ferrea em 1842.

A seguir começaram as locomotivas silvando sobre as linhas que pouco a pouco se foram estendendo pela Holanda, Austria, Russia, Espanha, Portugal, Italia, Suecia, Noruega, Dinamarca, Suissa, Turquia, Grecia, Egypto, Mexico, Brazil, Chili, Cuba, Australia e Asia.

Hoje é a America a parte do mundô que tem mais extensa rede de caminhos de ferro, sommando todas as suas linhas ainda em fins de 1903 432.618 kilometros dos quaes 334.634 cruzam os Estados Unidos do Norte.

Seguem-se-lhe depois a Europa com 300.429 kilometros, a Asia com 74.546 kilometros, a Australia com 26.723 kilometros, e por fim, na cauda da columnna, a Africa com 25.039 kilometros.

Na Europa é a Alemanha o Estado que tem rede mais extensa. O seu territorio é cortado por 54.426 kilometros de linhas ferreas; segue-se-lhe a Russia com 53.258 kilometros, veem em seguida a França com 45.226 kilometros, a Austria-Hungria com 38.818 kilometros, a Inglaterra com 36.148 kilometros. Os demais estados teem linhas de extensão total inferior a 20.000 kilometros.

Quanto á relação entre a extensão das linhas e a superficie de terreno, occupa o primeiro lugar a Belgica, que tem 23,1 kilometros de linha por 100 kilometros quadrados de superficie.

Seguem-se-lhe depois o reino de Saxe com 19,8 kilometros; a Inglaterra com 11,5 kilometros.

Em ultimo lugar figuram a Noruega e a Russia, respectivamente com 0,7 e 0,9 kilometros de linha por cem kilometros quadrados de superficie.

Fóra da Europa é aos Estados Unidos do Norte que compete o primeiro lugar, sob este ponto de vista. Tem 4,3 kilometros de linha por 100 de superficie.

Comparando em cada paiz o desenvolvimento total da rede com o total da população, é a Suecia que occupa a cabeça do rol, com 24,1 kilometros de linha por cada 10.000 habitantes.

Seguem-se-lhe a Dinamarca com 12,9 kilometros; a Suissa com 12,4 kilometros e a França com 11,6 kilometros.

Fóra da Europa é a colonia australiana de Queensland que occupa o primeiro lugar com 97,1 kilometros por 10.000 habitantes, vindo em seguida a Australia Meridional com 84,3 kilometros; a Australia Occidental com 83,8 kilometros; e a Tasmania com 58 kilometros.

Da comparação das despesas vê-se que a construção de um kilometro de linha ferrea na Europa custa em média 65:900\$000 réis. Nas outras partes do mundo, as linhas são construidas com menos segurança e a despesa por kilometro fica, em média, em 33:671\$000 réis.

Temos pois que o total do capital empregado, no fim do anno de 1903, em todas as linhas do mundo podia ser computado em 38.565.491 contos de réis.

O ELEVADOR DO CARMO

Os representantes do elevador do Carmo, da Lisbon Electric Tramways Limited e da Companhia Carris de ferro de Lisboa solicitaram da camara municipal autorização para a transferencia d'aquelle elevador para a Lisbon Electric Tramways com a annuencia da Companhia Carris de ferro, por titulo de arrendamento, de que pode resultar venda, aceitando a arrendataria as clau-

sulas e condições da concessão e sujeitando-se à jurisdição dos tribunais portugueses, nos termos do contrato de 17 de março de 1900.

Com efeito a Companhia Carris de ferro de Lisboa fez uma transacção com a companhia do Elevador de Santa Justa, pela qual é garantido a esta companhia o juro do capital de 130 contos ali empregado.

A Companhia Carris de ferro julga com este negocio remover o principal obstáculo para que os electricos passem pelas ruas do Carmo e Garrett, esperando agora apenas que o projecto seja aprovado pela camara municipal.

PARTÉ FINANCIERA CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro Através de Africa

Para discussão das contas e do relatorio, e de outros assuntos que seja preciso resolver, são convidados os srs. accionistas a reunir no dia 11 de novembro, às 12 horas do dia, na casa da companhia, Rua de Bellomonte, n.º 49.

Porto, 26 de setembro de 1905 — Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de Africa, o Vice-Presidente da Assembleia Geral, José Ignacio Xavier.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de outubro de 1905.

Com o tempo primaveril que tem estado, convidando os veraneadores a conservarem-se nas praias, e as festas da visita do presidente da república francesa, não admira que o movimento do nosso mercado financeiro fosse menor que nas quinzenas anteriores.

Dissipados agora os ultimos eccos dos festejos, espera-se do governo os decretos que tem na forja e se diz serão importantes para o commercio.

Já se vê que uma bella campanha de oposição se levantará por esses decretos não irem à discussão do parlamento. Mas se este, pela attitudine de intransigencia que tem tomado, é o maior estorvo à promulgação de leis de administração publica, melhor é que o governo administre dictatorialmente — contanto que administre bem — do que espere pelas extereis discussões das camaras, das quaes raro sae obra boa.

No que o governo precisava providenciar, com urgencia — e já disse que providenciaria desde 1 de novembro, mas estamos no final de outubro e nada se vê — é para pôr fim à tolerancia que tem havido com a jogatina nas praias.

Não o fazer é não só tolerar um abuso e um abuso praticado por estrangeiros e em seu unico proveito, como concorrer para o depauperamento financeiro, e mais que financeiro, moral do paiz.

O consentimento do jogo é uma vergonha que afastará de nós a gente decorosa que não quer ser suspeita de se lançar no vicio da tavolagem. Quando se trabalha para dotar o paiz de elementos tententes a atrair o estrangeiro, é uma falta imperdoável, é um crime, consentir que se calque aos pés a lei, dando-se ao mundo o spectaculo vil de sermos um paiz de batoteiros.

A época balnear está finda; desde amanhã é reduzido ao horario de inverno o serviço dos comboios nas linhas de praias. Fazem-se portanto esses antros dourados onde só não se permite a entrada de meninas .. de menos de 10 annos.

Numa chronica das *Novidades* dizia-se há dias que sóbe a porto de duzentos contos, as verbas que os portugueses teem perdido só no Mont'Estoril, em beneficio dos espanhóis banqueiros. Juntando-lhe o que se terá perdido em Cascaes, na Figueira, na Nazareth, em Espinho e outras praias pode calcular-se o total de mais de mil contos em tres meses, de tolerancia mal cabida.

As consequencias serão fataes e não longe virão ao governo os remorsos da sua complacencia, em verdade nada justificavel.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	51 5/16	—	Desconto no Banco de Portugal....	3 1/2 %
" cheque ..	50 3/4	50 5/8	No mercado....	—
Paris 90 d/v.....	—	—	Cambio do Brazil..	—
" cheque.....	564	566	Premio da libra...	—
Berlim 90 d/v.....	—	—		
" cheque....	231	232		
Francfort 90 d/v.	—	—		
" cheque...	—	—		
Madrid cheque....	730	735		

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

OUTUBRO

BOLSAS	16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	31
Lisboa : Inscrições de assent.	43,15	43,20	43,40	43,35	43,50	43,55	43,50	43,50	43,60	43,60	43,70	43,80	44	44,10
" coupon ..	42,65	42,75	42,85	43	43	43	43,10	43,15	43,20	43,20	43,40	43,50	43,85	43,80
Obrig. 4 % 1888	-	-	20 900	-	-	20 850	-	20 850	-	-	-	20,900	-	-
" 4 % 1890 assent	-	-	-	52 500	-	-	-	-	53.000	53.000	53 000	-	-	-
" 4 % 1890 coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % assent	-	-	60.500	-	60.700	60.700	-	60.800	-	61.000	61.000	-	-	-
" 4 1/2 % coupon int	-	-	-	-	-	60.500	-	60.600	-	-	-	-	60.500	-
" externo 1.ª série	66.300	66.300	66 400	66.400	66 400	-	-	66.300	66.300	66 300	66 200	66.200	66.300	-
" 3 % 1905	9.500	9.500	9 500	9 500	9.500	9.500	9.500	9.500	-	9 900	9 100	9 100	9.000	9.000
" Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	97 000	-	-	-	-
Acções B. de Portugal	-	-	177.000	-	-	-	-	-	176.500	176.500	-	-	-	-
" " Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	132 500	-	-	-	-
" " Nac. Ultramarino	-	102 500	-	-	103.000	103 000	-	-	-	103.500	-	-	103.500	103.500
" " Lisboa & Açores	119 500	-	-	119 500	-	120.000	-	-	-	119.100	-	-	-	120.000
" Tabacos coupon	111 800	112.000	-	111 800	-	-	111.200	-	-	-	111.000	110.500	110.000	-
" Comp. Phosphoros	65.600	65.500	-	65.300	-	65.400	65.300	65.200	-	-	-	65.500	-	65.400
" " Real	-	70.850	-	-	70.600	-	-	-	70 600	70.600	-	70 500	70 600	70.500
" " Nacional	12.650	12.650	-	12 600	-	-	12.600	-	12.450	12 450	-	-	12.250	-
Obrig. prediaes 6 %	-	-	-	-	-	-	-	-	92.900	-	-	-	-	-
" " 5 %	88.450	88.300	88.550	88.400	88.500	88.550	88.400	88.400	88.500	88.600	88.700	88.600	-	-
" C.º Beira Alta	35 600	-	-	-	35.800	-	36.000	-	-	-	-	-	-	35.500
" Real 3 % 1.º grau	-	-	-	-	-	71 800	-	-	-	-	-	-	-	-
" " 3 % 2.º "	56.600	56.500	-	56.350	56.200	-	55.950	56.000	-	-	-	-	-	55.950
" Nacional 1.ª série	-	70.300	70.300	-	-	70 200	-	70.200	70 300	70.300	-	-	70.500	-
" Atravez d'Africa	-	-	-	88.900	89.000	-	89.000	-	-	89.300	-	-	-	89.300
Paris : 3 % portuguez 1.ª série	69,80	-	69,85	69,70	69.60	69,55	69,70	69,65	69,70	69,70	69,35	69,25	69,22	-
Acções Comp. Real	-	-	-	-	-	378	-	379	374	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres	-	-	-	38	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Zaragoza	308,50	309	309.50	306	301.50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes	-	195	194	-	186	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	380	-	384	-	385	381	-	-	-	-	-	381	-	-
" " 2.º "	-	298	297	-	296	296	296	296	297	296	296	296	296	-
" " Beira Alta	189	189	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres	129	130	130	130	129	129	-	128	128	126,50	-	126	126	-
Londres : 3 % portuguez	70	70	69,87	69,87	70	70	70	70	70	69,87	69,75	69,62	-	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	93,75	-	-	-	-	-	92,25	92,87	93,43	93,06	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linha	Período de exploração	1905		1904		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais Réis	Kil.	Totais Réis	Kil.	Totais Réis	Kil.	Totais Réis
COMPANHIA REAL	de 8	693	110.085.000	158.852	693	107.575.113	155.231	3 706 954.000	3 698 170.991
	17 Out	"	111.897.000	161.467	"	107 575.113	155.231	3.818 851.000	3 805 746.104
	8 14	"	110.330.000	159.206	"	107.575.113	155.231	3.929.181.000	3 913 321.217
Nova rede garantida	1 7 Out	380	16.209.000	42.655	380	15.216.887	40.044	522 463.000	524 257.009
	8 14	"	15.581.000	41.002	"	15.216.887	40.044	538.044.000	539.473.896
Vendas Novas	15 21	"	15.130.000	39.815	"	15.216.887	40.044	553.174.000	554.690.783
	1 7 Out	70	2 394.000	34.200	70	2.315.000	33.071	71.422.000	63 270.000
Sul e Sueste	8 14	"	2.420.000	34.571	"	2.315.000	33.071	73.812.000	65.585.000
	15 21	"	2.304.000	32.914	"	2.315.000	33.071	76.146.000	67.900.000
Minho e Douro	1 31 Ag	55	148.425.490	269.864	528	138.977.173	263.214	788 591 423	811.791.131
	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beira Alta	17 23 Set	253	9.409.305	37.190	253	8.843.241	34.953	305.342.479	305.127.512
	-	-	343	-	343	-	-	-	-
Nacional — Mirandella e Vizeu	-	-	119	-	-	105	-	-	-
	1 10 Set	34	3.749.920	110.291	34	3.772.475	110.955	70.247.004	68.294.508
Guimarães	1 31 Ag	64	19.716.582	308.071	64	18.018.012	281.531	92.838.636	89.134.902
	16 22 Set	3681 Ps.	2.685.033 Ps.	729.3681 Ps.	2.421.965 Ps.	662 Ps.	77.288.239 Ps.	79.140.844	-
Norte de Espanha	23 29	"	2.713.273	737	"	2.519.239	689	80.001.512	81.660.084
	30 6 Out	"	2.722.781	739	"	2.589.984	708	82.724.294	84.250.068
Madrid — Zaragoza — Alicante	1 7	3650	2.191.282	6					

O Banco de Inglaterra

Reuniu nos fins do mes passado, em Londres, a assembleia geral semestral do Banco de Inglaterra para tomar conhecimento das contas e resultado do semestre que findou em 31 de agosto.

Os lucros liquidos obtidos no referido periodo sobem a 665.890 libras. O total dos lucros sommando-lhe esta verba ascende a 3.674.987 libras.

O dividendo a distribuir foi fixado em quatro schillings e dez soldos, o que absorverá a quantia de 654.885 libras, passando a nova conta o saldo de 3.020.102 libras.

Entre as diversas propostas apresentadas salientam-se: uma para que a assembleia seja consultada acerca da nomeação dos administradores, o que não é costume, e outra pedindo explicações acerca da baixa do consolidado inglez.

O governader do Banco respondeu aos accionistas que das moções apresentadas, umas não estavam na esphera da sua acção, e quanto a outras, era preciso obedecer á lei organica do Banco que não permite alterar o actual estado de cousas.

Fontes hydro-electricas

No fim do anno de 1904 dava uma estatistica especial, relativa ao aproveitamento das quedas de agua para o fornecimento de energia electrica em diferentes paizes do mundo, os seguintes numeros:

Estados Unidos.....	527.467	cav. vapor
Canadá	228.225	" "
Italia.....	210.000	" "
França.....	161.343	" "
Suissa.....	133.302	" "
Allemania.....	81.077	" "
Suecia.....	71.000	" "
Mexico.....	18.470	" "
Austria	16.000	" "
Grã-Bretanha.....	11.000	" "
Russia.....	10.000	" "
India.....	7.050	" "
Japão	3.450	" "
Africa do Sul.....	2.100	" "
Venezuela.....	1.200	" "
Brazil.....	800	" "

Corresponde a 1.483.390 cavallos vapor.

Se accrescentarmos as da Espanha que são numero sas, algumas, poucas, de Portugal, e outras de paizes não compreendidos, pôde reputar-se em 1.600.000 cav. vapor a energia.

Supondo que cada cavallo hora exige 1.360 grammas de carvão para se produzir por meio de vapor, vê-se que esta utilização representa a economia de carvão de 2.166 toneladas de vapor por hora, ou 10.353.520 por anno o que correspondendo, ao preço de 3.500 réis a tonelada, dá 31.060 contos approximadamente.

SOLDADURA ELECTRICA

E já cousa corrente a soldadura electrica dos metaes, que durante tantos annos se tentou com discutivel sucesso.

Desde 1886 para cá, generalizou-se o processo *Thomson*, que se aperfeiçoou sucessivamente para se poder applicar, não só a pequenos fios de ferro, mas a barras metallicas de dimensões consideraveis.

O apparelho *Thomson* para soldar consiste num transformador com um circuito principal, formado por uma maçaroa de arame de cobre isolado, dando um grande numero de voltas e um circuito secundario, que tem geralmente uma volta apenas e é grosso.

Neste transformador a corrente alternada fornecida,

geralmente de 100 a 350 voltios, é transformada ficando de 1 a 4 voltios apenas.

As extremidades do circuito secundario do transformador que assenta num massiço de guisa ligam-se a grossas taboas metallicas em que existem as pinças que seguram as peças a soldar. Estas pinças podem deslizar approximando-se uma da outra, quando se queira, para que se encostem uma á outra tambem as peças a unir depois do metal que as constitue estar sufficientemente amollecido.

Com este apparelho consegue-se soldar os carris das vias ferreas, os elos das correntes de aço, os arames continuos para resguardar as propriedades agricolas, os tubos das bicycletas, as fitas das serras sem fim, etc.

Fazem-se actualmente as cavilhas de rosca (boulbons) fabricando separadamente as cabeças e o corpo e ligando-as depois.

As ramas destinadas a unir e ligar a composição para a typographia são soldadas tambem pela electricidade.

Soldam-se analogamente os arames que se empregam nos protectores de cautchu dos pneumaticos dos veiculos e nos cabos submarinos, as cintas de ferro das rodas, etc.

Soldam-se pela electricidade os arcos dos toneis, pipas e barris.

Podem soldar-se 8.000 cintas ou arcos em um dia numa machina conduzida por um rapaz.

Era uma industria a crear em Portugal, onde até agora nos não consta que se tenha executado d'um modo corrente este serviço.

Os carris de aço-manganez

Pouco tempo depois de inaugurado o caminho de ferro aereo de Boston, notaram os engenheiros encarregados da inspecção da linha, que em varios pontos os carris estavam gastos pelo attricto de uma maneira verdadeiramente extraordinaria.

Apesar de, em parte, não ser motivo de grande admiração, attendendo ás multiplas curvas de pequeno raio e ás fortes rampas da linha, ainda assim, pelo que se via, a duração dos carris ia ser muito menor do que era de prevêr em comparação com a dos outros caminhos de ferro a vapor e electricos.

Os carris empregados eram de aço Bessemer. Em alguns pontos, ao fim de cinquenta dias, ficavam completamente gastos.

As causas d'esta rapida ruina eram multiplas.

Em primeiro lugar, as curvas nesta linha são mais apertadas do que nas outras. Depois as rampas, e o grande numero de comboios diarios, com carroagens todas ellas motoras o que aumenta e muito o esforço.

Como se observasse que nem em todos os pontos o gasto fosse tão rapido, submetteu-se a uma minuciosa analyse comparativa o metal dos carris nos pontos em que se tinham gasto mais depressa e o dos pontos em que tinham resistido melhor.

Embora todos devessem ser de composição uniforme, verificou-se que, nos pontos em que tinham resistido mais, os carris eram feitos d'um aço com maior proporção de carbono.

Foram, em vista d'isso, construidos carris com mais elevada percentagem de carbono, e assentes na via.

Averiguou-se que a sua duração era tres vezes superior á dos carris vulgarmente fornecidos.

Algum tempo depois d'estas experiencias, a linha do Sul tinha montada á entrada da estação de Park-itsect um troço de via com carris de manganez. No fim de 1.028 dias o desgaste soffrido por estes era apenas cinco millimetros e dois decimos.

Actualmente o *Boston Elevated* tem na sua rede uns 145 metros de carris de aço manganez, além de varios cruzamentos.

O aço de manganez foi descoberto ha de haver uns vinte annos por Hadfield, o reputado metallurgista de Sheffield, cuja fabrica occupa mais de quatro mil operarios.

Contra os choques de comboios

As companhias de caminhos de ferro do Norte, do Sul de França, do Paris-Lyão-Mediterraneo, e as da Belgica vão proceder a experiencias d'um novo sistema destinado a prevenir os choques de comboios.

O sistema que vai ser experimentado é uma amplificação electrica do *bloc system*.

O comboio, passando em frente do bloco, faz funcionar o machinismo por meio de uma simples haste de ferro, que substitue automaticamente o guarda e o machinista, pela sua condição humana, susceptiveis de erro.

A caracteristica do novo processo consiste em manter, na posição normal, o disco fechado de maneira que embora se dê a ruptura d'um apparelo, o comboio tem que parar obedecendo aos signaes. O mesmo sucede no caso de interrupção da corrente.

A haste rijida passa sobre os braços do semaphoro quando a via está livre; no caso contrario, cai e actua sobre os freios, de maneira que um esquecimento ou negligencia do machinista, é reparado automaticamente.

Além disso, os machinistas não podem passar com velocidade superior à determinada em frente dos signaes, porque um apparelo com registador denuncia a infracção.

AUTOMOBILISMO

França

Augmenta consideravelmente em França, de dia para dia, o desenvolvimento do automobilismo.

A ultima estatística accusa, sujeitos ao imposto, 17.107 carruagens automoveis.

Mas não é só no serviço de particulares que estão sendo empregadas. Ainda ultimamente foi estabelecido um serviço de omnibus para transporte de viajantes e mercadorias entre Saint-Saens-Dieppe e Saint-Saens-Neufchatelet.

Ha poucos dias foi inaugurado o serviço publico de automoveis entre Saint-Germain e Maison Laffite.

Nos serviços militares está sendo tambem muito empregado este sistema de transporte.

TRACÇÃO ELECTRICA

Lisboa

E' caso para felicitarmos os accionistas da Companhia Carris de ferro. Este anno o dividendo é muitissimo superior ao do transacto e ao de quaesquer outros do futuro, graças ao nunca assaz e louvado zelo dos administradores d'aquelle companhia.

Mais de 55820 réis foram abarrotar os cofres da companhia, pois que a nada menos attingiu a despesa que os jornalistas estrangeiros fizeram com transportes nas linhas dos tremvias electricos.

E queriam os jornalistas portuguezes que os seus confrades estrangeiros passem de graça! Bem avisada andou a Direcção não seguindo o exemplo da Companhia dos Ascensores Mechanicos, do Elevador do Carmo e do Elevador do largo da Biblioteca.

Essas perdularias administrações concedendo passagens aos jornalistas, encaminharam-se para a ruina, ao passo que a Companhia Carris de ferro teve que mandar comprar mais um cofre para arrecadar a receita das passagens dos jornalistas, que, melhor informados, nos dizem agora ser superior a 55820 réis como a principio dissémos.

A receita foi de 55860 réis, faltava um pataco d'uma passagem do Terreiro do Paço para S. Mamede.

55860 réis é que foi.

A Companhia Carris de ferro vae de novo encetar a

campanha para o estabelecimento das suas linhas no Chiado. E' natural que toda a imprensa a coadjuve no intento de estender a sua agencia de mortes rápidas e desastres de toda a ordem á unica rua frequentada, por onde podemos transitar sem necessidade de ter previamente ditado as nossas ultimas vontades.

No estrangeiro, no proprio berço dos tremvias, em Nova York, na principal rua da cidade, na 5.^a avenida, não passam os tremvias, devendo notar-se que lá são subterrâneos.

Nem por baixo das ruas os permitem quanto mais por cima.

Em Madrid sucede o mesmo; pela Carrera de S. Geronimo não passam os tremvias.

E' que lá attende-se á commodidade do publico.

Porto

Ao fim de largo tempo de continuados e persistentes trabalhos, realizou-se no ultimo sabbado do mes passado, a inauguração do serviço de viação electrica entre o Porto e Villa Nova de Gaia.

Era meio dia e meia hora quando sairam da estação da Boavista quatro carros enfeitados com flores, bandeiras e festões de verdura.

Na praça da Batálha tomaram lugar os corpos gerentes da Companhia, uma filarmónica, membros da imprensa e empregados superiores da mesma.

A' entrada da Avenida Campos Henriques, esperava a chegada dos carros a comissão da Serra do Pilar, com uma filarmónica.

Durante todo o trajecto, a população saudava a passagem dos carros com vivo entusiasmo.

Nas Devezas eram esperados por grande multidão que se agglomerou naquelle local, todo engalanado com mastros de verdura e bandeiras, pendendo das janellas colgaduras de damasco e outras ornamentações.

Na volta, a grande massa de povo que se estendia pelas ruas e enchia as praças aclamava freneticamente a passagem dos carros.

Todo o percurso da linha electrica desde o taboleiro superior da ponte D. Luiz I até o largo de Santo Ovidio estava profusamente ornamentado.

Em diferentes partes tocavam oito filarmónicas.

A' noite houve iluminações.

As festas continuaram ainda no domingo.

Espanha

Em vista do bom resultado obtido no curto prazo em que tem sido empregada a tracção electrica nos tremvias urbanos da Corunha, a empresa trata de estender as suas linhas a Puente de Monelos e a Burgo.

Belgica

De combinação com a Alemanha, a Belgica estuda a construção de uma linha directa entre Berlim e Bruxelas, passando por Colonia.

O percurso será feito em cinco horas.

Prussia

Proseguem no ministerio dos caminhos de ferro os estudos para a substituição do vapor pela electricidade em todas as linhas d'aquelle estado.

A velocidade minima será de 220 kilómetros por hora, o que sem dificuldade se obtém como se viu nas experiências de Berlim-Rossen, de que aqui demos notícia circumstanciada quando se realizaram.

Estados Unidos

A companhia Nova-York, Nova Haven & Hartford encarregou à companhia Westinghouse Electric and Manufacturing 25 locomotoras electricas monofásicas que possam ser alimentadas indiferentemente por corrente continua ou alternada.

Pesará cada uma 78 toneladas e deve rebocar comboios de 250 toneladas num percurso de 115 quilómetros.

A velocidade commercial compreendendo as paragens será de 77 quilómetros por hora.

Cada locomotora terá 4 motores de 250 cavalos-vapor actuando directamente nas rodas, sem engrenagens. Estes motores devem normalmente trabalhar com corrente monofásica, a 25 periodos, 240 voltios e 230 tpm. sendo o diâmetro das rodas de 1.600^{mm}.

Durante 21 kilómetros estas locomotoras são alimentadas por corrente contínua. Os interruptores de inspecção servirão tanto para a corrente contínua como para a alternada.

Para a marcha com a corrente contínua empregar-se-ha a conjugação em série paralela.

LINHAS PORTUGUEZAS

Linha d'Evora a Ponte de Sôr. — Está pronta a infraestrutura de 14 quilómetros e em adeantada construção os 11 quilómetros seguintes, devendo no proximo verão estar a linha assente até além da estação de Arraiolos, podendo-se abrir esse troço de 25 quilómetros à exploração se estiverem concluidos os edifícios cuja construção vai ser empreendida.

Casas de banhos. — Foram adjudicadas as empreitadas da construção de casas de banho para o pessoal, nas estações do Barreiro e Casa Branca.

Vila Real de Santo António. — Foram mandadas construir barracas para o serviço provisório da estação. Nos principios do anno proximo deve ficar concluída a linha até Villa Real.

Traz-os-Montes — Continuam activamente as obras nesta linha, procedendo-se ao restabelecimento, abertura de regos, e expropriações dos dois lanços entre Ribeiro de Vargas e Pedras Salgadas, cuja extensão é de 21.276,º 40.

Swazilandia. — A data das ultimas notícias estavam já concluídos quinze quilómetros de linha, continuando os trabalhos com grande actividade.

Beira. — Notícias chegadas d'aquelle porto, comunicam ter começado a vigorar no dia 1 do mez passado a nova tarifa na linha que liga a cidade com a Rhodesia.

As antigas tarifas eram tão elevadas que o commercio para a Rhodesia continuava a fazer-se pelo Cabo, a despeito da distancia pela Beira ser muito menor.

LINHAS ESTRANGEIRAS

RUSSIA

O governo russo determinou que no principio do anno futuro seja começada a construção de uma segunda via no caminho de ferro transiberiano, paralella à que já existe e sejam aumentadas as fortificações nas estações principaes e obras d'arte mais importantes que se elevam em todo o percurso.

AFRICA

Continuam em grande actividade os trabalhos na linha do Nilo ao mar Vermelho.

Esta linha começa na foz do Atbara, affluente do Nilo, e segue orientada a nordeste para Marsa-Sheilk-Barud, situada a 50 quilómetros de Suakim.

Segundo as ultimas notícias foram já assentes 300 quilómetros de carris.

CANADÁ

Foram inaugurados os trabalhos do caminho de ferro nacional transcontinental canadiano, proximo de Fort William, na secção de Quebec a Winnipeg.

Esta linha interoceânica ligará os portos do Oceano aos do Pacífico por um traçado mais ao norte do que as linhas actualmente existentes, garantindo o desenvolvimento das províncias de Quebec e Ontario.

ARGENTINA

E' realmente prodigioso o desenvolvimento dos caminhos de ferro naquelle Estado, esperando-se que em 1910 a sua rede ferroviaria conte mais de 25.000 quilómetros em exploração.

CHINA

A China contraiu um empréstimo de um milhão de libras, em Hong-Kong, pagável em dez annuidades, destinado á aquisição do caminho de ferro de Hu-Nan a Cantão.

Deu como hipoteca ou garantia as receitas dos direitos sobre o opio em Hu-pé e em Cantão.

Esta operação parece correlacionar-se com um plano do governo chinez que consiste em nacionalizar os caminhos de ferro e explorá-los por sua conta, ficando as companhias europeas sómente com o encargo de fazer os traçados e construir as linhas.

COREA

Está completamente terminada a linha de Fusam a Séul; a guerra acelerou a construção.

A linha atravessa uma região accidentada, tendo muitas obras d'arte.

Passa sob nove tunneis que tem mais de 300 jardas cada um. Só um d'elles mede mil e trezentas, e sobre uma centena de pontes de ferro e pilares de cantaria, das quaes a mais extensa mede setecentas jardas.

O custo regulou por dez mil libras cada milha.

*

Está quasi terminada a linha de Séul a Viju.

Duas linhas irão ter a Viju; uma ligando esta cidade com Porto Arthur, pela costa sul da peninsula de Liao Tung; a outra com Liao Yang por Feng-Hoang-Tcheng.

Logo que esta ultima esteja pronta poderá-se-ha ir de Tokio a Londres em doze dias, ou talvez menos.

Notas varias

O metropolitano de Londres. — O numero de passageiros transportados desde a sua inauguração, dí-lo o relatório apresentado aos accionistas na assembléa geral, é superior ao numero de habitantes da terra.

Durante o anno social que terminou no dia 1 de julho de 1905 transitaram no metropolitano de Londres mais de setenta milhões de viajantes, e como a concorrência aumenta constantemente, espera a direcção que dentro de dez annos o movimento annual de passageiros exceda a cem milhões.

Os tremvias e os omnibus em Londres. — A municipalidade de Londres organizou o serviço de estatística de transportes em comum na cidade durante o anno de 1904.

Os tremvias transportaram 400 milhões de passageiros.

A General Omnibus Company transportou 216.311.248; a London Road Car Company 72.653.966; e a Greater London Omnibus 6.554.479.

Comboios expressos só com bananas. — Dois comboios expressos carregados com 14.000 cachos de bananas chegaram um d'estes dias a Londres vindos de Bristol. 300 homens esperavam para os descarregar e 100 carros grandes estavam prontos para os receber logo, sem estarem expostos ao ar frio da madrugada.

Dentro das carroças eram cobertos com palha e mantas de lã.

Quando a procissão de carros partiu para os diversos mercados formavam um comprimento de 800 metros.

A bandeira nacional mais antiga. — É a Dinamarca a nação que pôde ganhar-se de possuir a sua bandeira há mais tempo pois que o emblema da patria dos dinamarqueses data de 1219.

A exportação argentina. — A camara dos deputados da república Argentina votou um projecto de lei para abolir todos os direitos de exportação na república.

Calcula-se que esta medida fará aumentar a exportação 20 por cento, o mínimo, porque os productos argentinos poderão lutar vantajosamente com os congêneres em todos os mercados do mundo em vista da sua excepcional barateza.

O monopólio do café. — Um syndicato de capitalistas propôz ao governo brasileiro, mediante certas condições, encarregar-se de exportar todo o café que produza aquele paiz, até doze milhões de saccas, por determinados preços que de anno para anno irão elevando-se até at-

tingir um maximo de 75 francos cada sacca de sessenta kilos, posto no Havre.

Novo microphone. — Em Roma sizeram experiencias muito interessantes com um novo microphone, inventado pelo professor italiano Majorana, podendo pôr-se em comunicação a capital italiana com a ingleza, apesar de entre elles medear a distancia de 1.500 kilometros.

Durante a experencia verificou-se que a voz chegava um pouco fraca, mas clara, parecendo ser aproveitavel o invento.

Horario dos comboios

O novo horario que, desde 1 de novembro, entra em vigor, ainda nesta semana será enviado em edição separada aos nossos assignantes.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Caminho de ferro da Regoa a Chaves — 2.ª secção, Villa Real — Pedras Salgadas — 2.º lanço — Ribeiro de Vargas — Pedras Salgadas — Empreitada J — Infra-estrutura — Construção de terraplenagens, serventias e obras de arte, correntes ao referido lanço na extensão de 21.276^m,40

Pelo presente se faz publico que no dia 6 de novembro de 1905, pelas duas horas da tarde, se ha-de proceder, perante a direcção d'estes caminhos de ferro e na sua séde nesta cidade, ao concurso publico para a adjudicação de uma empreitada de construção do referido caminho de ferro, acima designada.

O deposito provisório para ser admittido como licitante será de 2.530.000 réis e poderá ser feito até as tres horas da tarde da vespera do concurso, nas thesourarias de qualquer das direcções dos caminhos de ferro no Minho e Douro ou Sul e Sueste.

O definitivo, que deverá ser feito na mesma thesouraria onde o houver sido o primeiro, será de 5 p. c. do preço da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo que a praça estiver aberta, podendo tambem os licitantes enviar a esta direcção, em carta fechada, as suas propostas, acompanhadas do recibo do deposito provisório e do documento exigido na alínea b) da 2.ª condição da arrematação, constante do respectivo programma, entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação acerca dos actos do concurso.

As condições da arrematação, o caderno de encargos, bem como os respectivos desenhos, podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde, no serviço de construção d'esta direcção, rua da Estação, 106, e em Lisboa, na direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste.

Porto, 29 de setembro de 1905.

**Caminho de ferro do Valle do Tamega
1.º lanço : Livração — Amarante — Empreitada C**

**Fornecimento de um taboleiro metálico
para o viaducto de S. Lazaro, entre os perfis 18 e 22
além do kilometro 12**

Pelo presente se faz publico que no dia 18 de novembro pelas duas horas da tarde, se ha-de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua séde nesta cidade, ao concurso publico para a adjudicação da empreitada acima designada.

O deposito provisório para ser admittido como licitante será de 191.500 réis, e poderá ser feita até as tres horas da tarde da vespera do concurso nas thesourarias de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Minho e Douro e Sul e Sueste.

O definitivo, que deverá ser feito na mesma thesouraria onde o houver sido o primeiro, será de 5 por cento do preço da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo que a praça estiver aberta, podendo tambem os licitantes enviar a esta direcção, em carta fechada, as suas propostas acompanhadas do recibo do deposito provisório e do documento exigido na alínea b) da 2.ª condição da arrematação, constante do respectivo programma, entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

As condições da arrematação, o caderno de encargos, bem como os respectivos desenhos, podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde, no serviço de construção d'esta direcção, em Campanhã, Rua da Estação n.º 106, e em Lisboa na Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste. — Porto, 18 de outubro de 1905.

Caminho de Ferro da Regoa a Chaves

1.ª secção da Regoa a Villa Real

Empreitada para a construção de cocheira de carruagens, máquinas e caes para carvão para a estação de Villa Real.

Pelo presente se faz publico que no dia 14 de novembro pela uma hora da tarde, se ha-de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua séde nesta cidade, ao concurso publico para a adjudicação da empreitada acima designada.

O deposito provisório para ser admittido como licitante será de 132.500 réis, e poderá ser feito até as tres horas da tarde da vespera do concurso nas thesourarias de qualquer das Direcções dos Caminhos de ferro do Miúho e Douro e Sul e Sueste.

O definitivo, que deverá ser feito na mesma thesouraria onde o houver sido o primeiro, será de 5 por cento do preço da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo que a praça estiver aberta, podendo tambem os licitantes enviar a esta direcção, em carta fechada, as suas propostas acompanhadas do recibo do deposito provisório e do documento exigido na alínea b) da 2.ª condição da arrematação, constante do respectivo programma, entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação acerca dos actos do concurso.

As condições da arrematação, o caderno de encargos, bem como os respectivos desenhos, podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde, na secção de construção da Regoa a Villa Real, no serviço de construção d'esta direcção, em Campanhã, Rua da Estação n.º 106, e em Lisboa na Direcção dos Caminhos de ferro de Sul e Sueste.

Porto, 24 de outubro de 1905.

Fornecimento de artigos de drogaria

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 9 de novembro, á uma hora da tarde, perante a direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de diversos artigos de drogaria.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 65.000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

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

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

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

As condições da arrematação, o caderno de encargos e as amostras poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã e nas secretarias das Direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde. — Porto, 24 de outubro de 1905.

Direcção do Sul e Sueste

Construção de edifício

Faz-se publico que no dia 6 de novembro de 1905, pelas doze horas da manhã, na secretaria da 4.ª secção de via e obras, perante o respectivo chefe de secção, terá logar a arrematação para a construção do muro da plataforma e edifícios de passageiros para o apeadeiro da Represa, ao kilometro 161,822 da linha do Algarve.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 70.500 réis.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisório e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez da manhã ás quatro horas da tarde, na secretaria da 4.ª secção de via e obras em Beja e na da secção de expediente do serviço de via e obras no Barreiro. — Beja, 10 de outubro de 1905.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE AU VOYAGEUR

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

ALCOBAÇA

Hotel Gallinha.—Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carrros para Vallado e mais pontos.—Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

BRAGA-BOM JESUS

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

CASTELLO BRANCO

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

CINTRA

Hotel Nunes.—Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado **Diaria, 1\$500 réis a 2\$000 réis.**—Proprietario, João Nunes

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 hoteis mais bem situados e que mais convém aos numerosos banhistas.—Propr., Serafim Pereira

GUIMARÃES

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

HAMBURGO

Walter Muths & Sautier.—Comissões, transportes marítimos pelas mais importantes carreiras de vapores.—Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha

LEIRIA

Antonio C. d'Azevedo Batalha.—Agente de transportes por caminho de ferro, comissões, etc.

LISBOA

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

LISBOA

Hotel Durand.—Rua das Flores, 71—1st class. English family hotel—proximo de teatros e centro da cidade—Gabinete de leitura.

LISBOA

C. Mahony & Amaral.—Comissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa—Rua Augusta, 70, 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 reis por dia até 1\$500.—Reducción de preços para caixeiros viajantes.

MONT'ESTORIL

Grand Hotel d'Itália.—De 1.^a ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas—Accommodações para famílias. Cozinha e serviço á francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr.—Petracchi Felice.

PARIS

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

PORTALEGRE

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

PORTO

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

PORTO

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

PORTO

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

PORTO

A La Ville de Paris.—Grande fabrica de corôas e flores artificiais—F. Delport, Successores.—Rua Sá da Bandeira, 249—Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.^a

PORTO

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

SETUBAL

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

SEVILHA

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

VALÈNCIA D'ALCANTARA

Justo M. Estellez.—Agente internacional de aduanas e transportes.

VIENNA

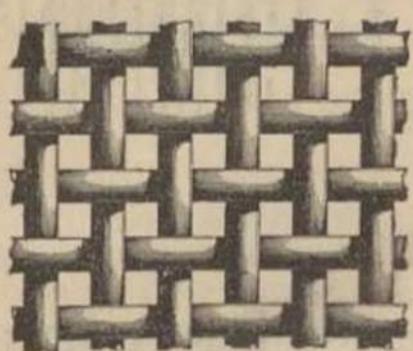
Hotel Metropole—Morzinplatz, 1 a 4 (Caes de Francisco José)—**Grandehotel de 1.^a ordem.**—Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto.—Safe Deposit-Caisse. L. Speiser, director.

Àos srs. subscriptores dos telephones MEMOTELEFONIO

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

Especialidade d'esta redacção

PRECO 1\$600 RS.



CASA FUNDADA
em 1854

TECIDOS METALLICOS ESPECIAIS

para o tratamento de MINERAES, TECIDOS METALLICOS
para todas as applicações INDUSTRIAES

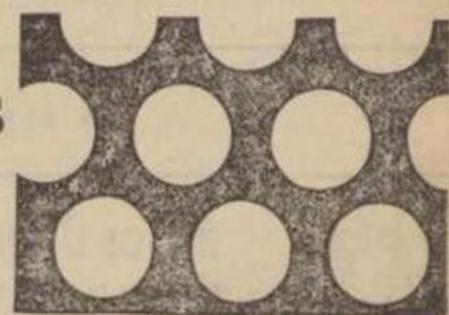
RÊDES DE TODAS AS CLASSES

RIVIÈRE

RONDA DE SAN PEDRO, 58
BARCELONA

ARAMES E ARTIGOS DE ARAME, CABOS, RÈDE,
CRIVOS, ESPINHO ARTIFICIAL, CHAPAS PERFORADAS

LAMPADAS DE SEGURANÇA
para MINAS



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

De 3 letras, de 12\$500 a 15\$750 réis	segundo o tamanho das letras
» 4 » » 13\$750 » 17\$000 »	
» 5 » » 15\$000 » 18\$250 »	
» 6 » » 16\$250 » 19\$000 »	

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

Machina de escrever em livros AMERICANA

Executando com a maior perfeição
a conta corrente e todos os trabalhos de escrita
UNICA QUE EXISTE EM PORTUGAL

Largura da linha 25 centimetros (100 letras)

Tabolador automatico aperfeiçoado
Mesa de carvalho, elegante e solida

Apesar da importancia e aperfeiçoamento, esta machina completa não custa mais que as machinas usuais sem mesa nem tabolador

PREÇO DA FABRICA: 33 LIBRAS OU 175\$000 RÉIS

Pode ser examinada e encontra-se á venda nesta redacção

RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 6 de Novembro sairá o paquete **Nile** para

Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Suez), vapor alemão **Kronprinz**. Sairá a 20 de novembro.

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



Antuerpia e Bremen, vapor alemão **Anchen**. Sairá a 8 de novembro.

Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Bonn**. Sairá a 7 de novembro.

Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Bordeos, vapor frances **Amazone**. Sairá a 15 de novembro.

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



Cabedello, Maceió, Desterro e Rio Grande do Sul, vap. alemão **Rio Negro**. Sairá a 8 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. frances **Atlantique**. Sairá a 13 de novembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.^o



Espanha, Genova, India e Macau, vapor espanhol **Isla de Panay**. Sairá a 1 ou 2 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Hamburgo, vapor alemão **San Nicolas**. Sairá a 15 de novembro.

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



Havre e Hamburgo, vapor alemão **Paranaguá**. Sairá a 7 de novembro.

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



Iquitos, vapor inglez **Husscar**. Sairá a 11 de novembro.

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



Liverpool, vapor inglez **Tagus**. Espera-se a 2 de novembro.

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



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Benguela**. Sairá a 7 de novembro. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor alemão **Mendoza**. Sairá a 2 de novembro.

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



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Anselm**. Sairá a 7 de novembro.

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



Pará, Maranhão, Geará e Parnahyba (via Madeira), vapor inglez **La Plata**. Sairá a 13 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vap. inglez **Jerome**. Sairá a 17 de novembro.

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



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão **Tijuea**.

Sairá a 3 novembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Prinz Eitel Friedrich**. Sairá a 8 de novembro.

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



Pernambuco e Cabedello, vap. ingl. **Traveller**. Sairá a 9 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Rotterdam e Hamburgo, vap. alemão **Bahia**. Sairá a 8 de novembro.

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



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St. Cruz), S. Jorge (Callieta), Lages do Pico, Fayal e Flores, vap. portuguez **Funchal**.

Sairá a 5 de novembro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vapor inglez **Orita**. Sairá a 4 de novembro.

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



Tanger, Barcelona, Cete e Marselha, vapor frances **saint Jacques**. Sairá a 7 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Nile**. Sairá a 6 de novembro.

Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 34, 1.^o



Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Santos**. Sairá a 17 de novembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Vigo, La Pallice e Liverpool, vap. inglez **Panamá**. Sairá a 4 de novembro.

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