

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario-director-editor

REDACTOR PRINCIPAL

A. VASCONCELLOS PORTO L. DE MENDONÇA E COSTA J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

Redacção e administração

TELEPHONE N.º 27

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa especial C. F. E. n.º 2 g. v., bilhetes de gare e 1.ª modificação à especial interna n.º 9 p. v., mercadorias.

SUMMARIO

SERVIÇO DOS CORREIOS, por R. Mesnier de Ponsard.....	369
A LINHA DA REGOA A CHAVES, por J. Fernando de Sousa.....	370
PART. OFFICIAL — Portaria de 6 de dezembro e editos de quinze dias do Ministerio das Obras Publicas.....	372
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	372
MELHORAMENTOS DE LISBOA, por O. S.	372
NOTAS DE VIAGEM — VI — Uma digressão interessante — O monte Lowe — Excursão ao Yosemite — Incommodos e encantos; solavancos e panoramas — Comidas pessimas.....	373
A NAVEGAÇÃO PARA A ARGENTINA.....	375
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	375
PART. FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhols.....	376 e 377
LINHAS PORTUGUEZAS — Pessoal da Companhia Real — Regoa a Villa Real — Villa Real ás Pedras Salgadas — Pedras Salgadas a Vidago — Tavira a Villa Real — O tunnel do Rocio — Material circulante de via reduzida — Jureys mixtos — Tarifa geral de via reduzida — Beira Alta — Estremoz a Castello de Vide — Mirandella a Bragança — Lourenço Marques — Benguela.....	378
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Italia — Baviera.....	379
COMPANHIA ATRAVÉS D'AFRICA — Relatório do Conselho de Administração (continuação).....	379
AVISOS DE SERVIÇO — ARREMATACOES.....	380
AGENDA DO VIAJANTE.....	381
ANNUNCIOS.....	382
HORARIO DOS COMBOIOS.....	383
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	384

Serviço dos Correios

Novo elevador contínuo para encomendas postaes

No constante proposito de melhorar os serviços de correio, tem o sr. conselheiro Alfredo Pereira applicado e continúa applicando, em todos os ramos da sua administração, a mais sollicita e distincta vigilancia illuminada por um alto e illustrado criterio, completando-se com uma infatigavel actividade.

Entre as muitas manifestações do cuidado, com que attende ás necessidades variadissimas de tão complicada manutenção, como é a dos correios, alinha-se hoje o novo elevador, movido pela electricidade, para o serviço das encomendas postaes, na sua installação nova, no edificio da alfandega de Lisboa.

O transporte e distribuição das encomendas postaes constitue um trabalho pesado e fatigante, envolvendo graves responsabilidades. Exigia até hoje manobras complicadas, um enorme pessoal e material, provocava atrasamentos e demoras, prejudiciaes á rapidez ideal que se espera encontrar nas operações de correio, e era

finalmente um continuo pesadello para o pessoal encarregado da manutenção e para o publico desejoso de ser rapidamente attendido.

O sr. conselheiro Alfredo Pereira, em face d'este estado de cousas, resolveu apellar para os processos mechanicos modernos, e encarregando do estudo da questão o illustre engenheiro chefe da 3.ª direcção das Obras Publicas, Pedro Arnaut de Menezes, resolveu-se a installação d'um elevador electrico contínuo, que desse vazão ao maior movimento presumivel de encomendas postaes, quer entrando quer sahindo.

Sendo escolhido o sistema da casa A. Piat & ses Fils, foi este executado e posto em exploração, com o mais brilhante exito, dando uma excepcional economia e rapidez a todo o trafego das encomendas postaes.

Basta dizer-se que o pessoal, antigamente necessario, de mais de trinta homens, é actualmente substituido por 3 homens apenas, no maximo, e que as encomendas postaes, do maior paquete de mala, são distribuidas com uma identica economia de tempo.

Vamos descrever este interessante elevador:

Entre o nivel do piso onde chegam as encomendas postaes e o nivel do recinto onde devem ser recebidas, ou d'onde serão expedidas, conta-se uma altura de 7^m,5 que o elevador vence verticalmente.

Para isso aloja-se numa armação metallica, partindo d'uma cavidade, aberta no piso inferior, atravessando o piso superior em abertura rectangular, onde constitue a estação superior. Toda esta armação é solidamente travada contra as paredes, estação inferior e estação superior.

Dentro d'esta armação o elevador, propriamente dito, é constituido por duas cadeias sem fim, paralelas, passando sobre tambores dentados, tambem paralelos, situados nos extremos da armação.

Cada cadeia tem pois um tambor superior e outro inferior. Os dois tambores superiores estão fixos a um mesmo eixo, sendo assim solidario o movimento de ambos. Estes são os tambores motores. Os tambores inferiores são só de tensão e de guia, para as cadeias, e como, apesar do grande rigor na execução das cadeias, é theoricamente impossivel garantir a mathematica extensão egual de ambas, devem estes dois tambores ser livres, cada um obedecendo ao seu aparelho independente de tensão.

As cadeias são, em toda a sua extensão, guiadas em montantes verticaes ligados á armação; formando estes montantes calhas de direcção para as cadeias; não podendo estas sair do interior das calhas.

Assim qualquer ruptura de cadeias nenhum perigo acarreterá, travando-se logo o sistema pelo attrito das malhas dentro das calhas.

Ligadas ás cadeias, e muito bem guiadas, estão dez plataformas que durante todo o seu movimento conservam a horizontalidade. São estas plataformas destinadas a transportar as encomendas postaes, sempre acondicionadas em cestos, saccoes, caixas ou envolvero de natureza qualquer, mas sempre apropriado ás plataformas, cuja natureza especial vamos descrever.

Estas plataformas são suspensas a dois pequenos tirantes, ligados cada um por um eixo á respectiva cadeia; os outros extremos dos tirantes ligam-se aos extremos

d'uma travessa horizontal abrangendo o espaço entre as duas cadeias, cortando esta travessa, em duas metades, a superfície rectangular da plataforma respectiva. Perpendicularmente á travessa, e de cada lado, fixa-se uma série de barras parallellas intervalladas de espaços vãos o que dá á plataforma a figura d'um pente, com duas ordens de dentes symetricamente fixados de cada lado d'um mesmo nucleo médio. E' por causa d'estes espaços vãos que devem as encomendas vir em envoltórios, com dimensões que os não deixem passar por elles.

As dez plataformas formam assim uma especie de nóra, e virão apresentar-se nas estações, superior e inferior, levando ou deixando carga, quando as cadeias estiverem em movimento conjugado.

As cadeias, levando as referidas plataformas, sobem assim, por um lado e descem pelo outro, sendo o sentido do movimento arbitrario. Mas seja qual for este sentido, sempre as plataformas das estações estão no mesmo lugar, e não se alternam, embora se alterne o sentido da marcha das cadeias.

Estas plataformas são formadas por grades fixas horizontaes, caracterizadas tambem por uma forma de pente, como as plataformas das cadeias, que descrevemos. Sómente a sua disposição é inversa; isto é: o cheio de umas corresponde ao vazio das outras; por esta disposição é claro que umas podem passar através das outras, sendo justamente este resultado o que se requer. Por isto, vae-se compreendendo facilmente o funcionamento do aparelho.

Um pequeno motor «Compound», (typo escolhido para velocidade constante, embora haja carga variavel), depois da redução de velocidade pelos competentes reductores, (aqui parafuso sem fim e engrenagens) transmite na estação superior, onde está collocado, a sua potencia aos tambores das cadeias. Estes, com as suas plataformas, põem-se em marcha num sentido, o escolhido, seja o ascensional, para as cargas.

As plataformas vão successivamente apresentar-se na estação inferior, surgindo do interior da cavidade, que dissémos aberta no piso, passando os cheios das plataformas moveis, pelos vãos das fixas.

O movimento das plataformas moveis é muito lento, deixando entre a passagem de duas successivas todo o tempo, e mais do que o necessario, para as manobras de collocar e retirar as encomendas postaes, sem precipitação nem difficuldades, e, como o movimento, apesar de lento, é continuo, o despacho é realmente consideravel.

Entre a passagem de duas plataformas moveis, deposita-se, pois, uma carga sobre a fixa da estação inferior; a movel vem topar contra a carga por baixo, levantando-a nos braços, figurados pelas barras; leva-a para a estação superior e dando a volta por cima do eixo dos tambores, deposita-a sobre a plataforma-grade d'esta estação, ao través da qual a movel (agora vasia) se escôa, no seu giro descendente. A carga é retirada pelos empregados de serviço, e logo ali é depositada outra, trazida pela plataforma seguinte e assim successivamente enquanto houver carga a subir.

Para a descida opera-se em tudo semelhantemente, tendo-se previamente invertido o movimento do motor.

A lentidão do movimento das plataformas, dando larga margem de tempo para todas as manobras de carga e descarga, nas estações extremas, exclue a hypothese de não ser retirada uma carga, podendo outra vir comprimi-la e travar a função do aparelho. Este mesmo receio é prevenido por um machinismo simples, que corta a corrente antes que uma carga toque noutra depositada na plataforma da estação, restabelecendo-se a seguir a corrente e por conseguinte o movimento, logo que se retire a carga esquecida.

Para facilitar ainda mais as manobras de carga e descarga, nas estações extremas as plataformas-grades d'estas estações inclinam-se num certo angulo acima ou abaixo da horizontal.

Eis a traços largos, e nas suas linhas principaes, o que constitue o elevador mecanico e electrico para as encomendas postaes, que a Direcção Geral dos Correios e Telegraphos mandou instalar, e que tem prestado e continuará a prestar, relevantes serviços.

E' um exemplo a seguir para tantas outras necessidades de meios de transporte, modernos, civilizados, que a actividade nacional reclama, e tão morosos são a implantar-se, quando d'elles derivariam os mais assignalados resultados de fomento.

R. Mesnier de Ponsard.

A LINHA DA REGOA A CHAVES

O traçado d'esta linha está dando lugar, mercê de paixões politicas e interesses locais, a queixas e reclamações, nem sempre bem orientadas, mercê da insciencia da critica.

Capitula-se de erroneo e imperfeito o traçado da parte em construcção até as Pedras Salgadas.

Antevê-se a ruina do commercio de Chaves, causada pelo caminho de ferro que tinha por fim beneficiá-lo, se entre as Pedras Salgadas e o Vidago o traçado seguir determinada directriz.

A imprensa regional discute acaloradamente o assunto, com mais paixão que proficiencia, achando echo as suas objurgatorias na de Lisboa.

Importa pois versar conscienciosa e serenamente o assunto, mostrando a falta de fundamento d'essas criticas e apreensões.

A linha da Regoa a Chaves foi mandada estudar por Emygdio Navarro, com os limites de 150^m de raio de curvas.

A secção entre Regoa e Villa Real apresentava numerosas obras de arte e importantes terraplenagens, que elevavam a cerca de 43:000\$000 réis por kilometro o seu custo, excessivo para uma linha secundaria. Menor, mas ainda elevado, era o das secções seguintes.

Ao mesmo tempo era estudada a linha de Vizeu a Chaves, que subindo o valle do Tamega, ia juntar-se com aquella no Vidago, para terem até Chaves um troço comum.

Mais tarde, em 1895, foi elaborado novo projecto da 1.^a secção, Regoa a Villa Real, pelos distinctos engenheiros Kopke de Carvalho e Antonio Moraes Sarmento, empregando em larga escala as curvas de 60^m, com o que conseguiram enorme redução do custo da linha, eliminando todos os tunneis e reduzindo as obras de arte a um viaducto metallico de um só vão de 60^m sobre o Tamega e a duas pontes de pequeno vão, uma de pedra na Ermida e outra de ferro na Peneda.

Serviu esse projecto de base a uma concessão, que não vingou, e mais tarde foi mandado executar por conta do Estado em 1903, tendo sido determinada a maxima rapidez no restabelecimento do traçado e no começo da construcção.

Se se dispuzesse de mais tempo, poder-se-hia ter feito a revisão do projecto, elevando a 75^m o limite dos raios das curvas, o que não agravaria talvez muito o custo, se bem que os engenheiros que o estudaram com tanta proficiencia declararam que as curvas de 60^m são indispensaveis para bem accomodar o traçado ao terreno.

A exploração far-se-ha, sem inconveniente, attingindo-se sem risco, velocidades sufficientes para uma linha secundaria, o que é facilitado pelos typos de material circulante adoptados e pela robustez da via.

Alem de Villa Real os estudos foram feitos pela Direcção do Minho e Douro e dos respectivos projectos tive já occasião de dar aqui noticia.

Até proximo de Villa Pouca o traçado mantem-se desde a foz do Corgo na margem esquerda d'este rio. Quando entra no formoso valle de Villa Pouca, vae no sopé da encosta, sem ter de atravessar o Corgo ao fundo do valle a juzante de Tourencinho e de seguir ao lado da estrada.

Esta directriz foi escolhida para evitar expropriações caras no valle e terrenos alagados.

Poucos centos de metros (300^m a 600^m) a separam da estrada, e se assim se distancia um pouco das povoações da margem direita, passa, em compensação, junto das da esquerda.

Se d'aquelle lado ficam Telões, Pontido, Castello, d'esta ha Gralheira, Zimão, Parada do Corgo.

Das excellentes condições do traçado em planta dá testemunho a seguinte nota das curvas e alinhamentos entre Tourencinho e o ponto em que a linha atravessa a estrada proximo de Villa Pouca:

Curva de 200^m de raio em 101^m,11.
 Alinhamento de 545^m,96.
 Curva de 300^m em 198^m,19.
 Alinhamento de 396^m,24.
 Curva de 100^m em 115^m,83.
 Alinhamento de 145^m,67.
 Curva de 100^m em 101^m,64.
 Alinhamento de 656^m,16.
 Curva de 300^m em 138^m,93.
 Alinhamento de 503^m,27.
 Curva de 500^m em 219^m,04.
 Alinhamento de 198^m,51.
 Curva de 500^m em 173^m,08.
 Alinhamento de 622^m,02.
 Curva de 1.000^m em 175^m,70.
 Alinhamento de 1.511^m,25.
 Curva de 1.000^m em 238^m,53.
 Alinhamento de 1.356^m,88.
 Curva de 150^m, em 155^m,53.

Com estas ligeiras inflexões conseguiu-se um traçado de facil construcção, do qual desapareceram os tuneis, viaductos e consideraveis terraplenagens do projecto de 1888.

De Villa Pouca ás Pedras Salgadas havia que vencer um desnível de 155^m em 6 km., devendo-se ao mesmo tempo evitar o atravessamento da estrada e collocar a estação das Pedras Salgadas no local em que melhor servisse aquella estancia.

Isso se fez, cingindo o traçado ao terreno, descendo quasi sempre no limite maximo de inclinação, salvo no curto patamar destinado ao apeadeiro de Sampaio.

A linha ficou sempre abaixo da estrada, sem a cortar, e a estação é construida no angulo formado pela estrada de Chaves e pelo ramal de accesso da estancia de aguas, da qual dista 500^m apenas.

Pois é este traçado que a imprensa regional tem capitulado de inconveniente e defeituoso!

O peor é que d'essas criticas se tem feito porta-voz um engenheiro, revelando nos seus artigos desconhecimento do traçado e falta de informações seguras.

Começa por capitular de usurpação a direcção dos trabalhos por outrem que não seja o sr. Antonio Sarmiento, auctor do projecto da Regoa a Villa Real e que fez em 1888 os estudos entre Villa Pouca e Vidago, o que é uma flagrante injustiça.

Estava já á testa do serviço de construcção da direcção do Minho e Douro o sr. Affonso Cabral, quando o sr. Sarmiento pretendeu ser encarregado da construcção e estudos da linha de Regoa a Chaves, o que se não pôde realizar por ser mais moderno o chefe do serviço para que pretendia entrar.

Depois d'essa nota injusta e apaixonada de caracter pessoal, o engenheiro auctor dos artigos do *Flaviense*, logo a seguir aos periodos em que afirma o direito do sr. Sarmiento á direcção dos trabalhos da linha adduz, como prova da necessidade de lhe confiar, «o fiasco da primeira secção», em que o projecto executado é o do sr. Sarmiento!!!

Contra esse qualificativo de um amigo mal avisado deve protestar o auctor do projecto, que na execução sofreu apenas os melhoramentos e retoques usuaes em trabalhos d'esta natureza e cuja necessidade não diminue o merito do engenheiro que o delineou.

Com igual azedume são flageladas as *incongruencias* da segunda secção, Villa Real ás Pedras Salgadas, como preludio da longa critica do traçado em estudo entre Pedras Salgadas e Vidago, para o qual se declara intangivel, como um dogma, a directriz estudada em 1888 pelo sr. Sarmiento.

Collocava este a estação das Pedras Salgadas junto de Bornes a mais de 1 kilometro da estancia de aguas; dirigia-se á portella de Sabroso, para descender para a

ribeira de Oura. E como entre a portella e o Vidago ha um desnível de cerca de 250^m, forçoso era desenvolver o traçado. Para isso faziam-se varios lacetes nas encostas do Reigaz, valle que da portella de Sabroso vae ao Vidago.

Das Pedras Salgadas ao Vidago a extensão da linha seria de 19 kilometros, havendo apenas nas proximidades de Sabroso uma estação, e, quando muito, se poderia deixar uma paragem em curto patamar junto de Oura.

Para nascente de Sabroso ficam outras duas portellas, a de Soutelinho e a da Valloura, a mais alta de todas.

Fez-se por esta um reconhecimento, que obrigava a desenvolvimento excessivo para descender ao valle, indo o traçado ás proximidades do Seixo.

Esse estudo perfunctorio, que em rigor se dispensava, confirmou o que a carta chorographica mostrava: que a escolha devia ser feita entre as portellas de Sabroso e de Soutelinho. Partindo d'esta e desenvolvendo para nascente, consegue-se servir Valloura, Villa do Conde, Loivos e Villa Verde, descendo em boas condições e com um desenvolvimento que excede em pouco mais de 3 kilometros o traçado pelo Reigaz.

São os tratadistas da especialidade unanimes, em recomendar que as linhas secundarias procurem servir o melhor possivel o trafego local, ainda á custa de alongamentos, bem compensados pela maior utilidade da linha para a região. A esse principio incontestavel obedece o traçado em estudo, sendo superior ao do Reigaz, que em nada aproveita á região intermedia, pois todas aquellas povoações teriam de vir á estação de Vidago, para o que seria necessario construir uma estrada de 6 kilometros entre Vidago e Loivos.

O articulista do *Flaviense* investe com o traçado em estudo, como se elle seguisse o reconhecimento de Valloura, desautorizando assim a sua critica por mal informada.

A'parte este erro capital, originado por deficiencia indesculpavel de informações, baseia-se a argumentação em favor do traçado de Reigaz na necessidade de afastar o caminho de ferro de Loivos, povoação importante e natural saida de um planalto bastante povoado! E isto para quê? Para obrigar esses povos a irem a Chaves, sem o que o commercio flaviense será aniquilado.

Obrigar pois uma região a percorrer cerca de 15 kilometros d'estrada, para retroceder mais ainda em caminho de ferro, deve ser, na opinião de um engenheiro, o objectivo de um traçado!

Supponhamos que se adopta o traçado do Reigaz. Toda a região servida pela estação de Loivos irá, não a Chaves, mas á estação de Vidago, com percurso por estrada menor que o que teria para Chaves com economia de perto de 17 km. em caminho de ferro entre Chaves e Vidago. Portanto, se alguma deslocação de commercio ha de Chaves, dar-se-ha fatalmente a favor de Loivos e de Vidago, obrigando-se com o traçado do Reigaz um grande numero de localidades a percorrerem sem necessidade alguns kilometros d'estrada até Vidago, quando podiam ser servidas pelas estações de Valloura, Villa do Conde, Loivos e Villa Verde.

Da campanha aberta na imprensa resulta pois a mais cabal justificação do traçado por Loivos, que á custa de insignificante alongamento é muito mais util para a região. Se podesse ser admittida a doutrina de que os caminhos de ferro não devem ser feitos para bem servir as regiões atravessadas a fim de não alterarem as relações commerciaes existentes, a conclusão logica seria a limitação da linha á parte que vae da Regoa ás Pedras Salgadas.

O que é certo é que essa argumentação apaixonada alvejando um traçado que não é o que se está estudando, não passa de um acervo de paralogismos e de erros de facto, que foram sobresaltar injustificadamente os animos em Chaves. Nunca são demais os estudos technicos e ninguem se pôde jactar de ter encontrado a melhor solução sem ter considerado todas as que um problema de traçado comporta. Como se pretende agora declarar intangivel o traçado feito pelo sr. Sarmiento, e condemnar de antemão o estudo consciencioso de outra directriz?

Se o commercio de Chaves valesse tão pouco, que es-

tivesse á mercê de pequenas alterações no sistema de relações regionaes, que o caminho de ferro origina e são inevitáveis em qualquer hypothese, concluiríamos que uma linha ferrea para Chaves seria luxo dispensavel, não se justificando a sua construcção.

Porque penso o contrario, não posso deixar sem esta annotação a investida contra o traçado em estudo, baseada em argumentos insubsistentes, que pesam na opinião local por emanarem de um tecnico. Todos podem errar, mesmo quando estudem o assunto que versam. Que não succederá a quem esteja insufficientemente informado? E em que graves responsabilidades não incorre o profissional que assim procede?

J. Fernando de Sousa.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio
e Industria

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Alteza o Principe Real, Regente em nome do Rei, considerando quanto importa procurar a melhor solução para o traçado do prolongamento do ramal para o caminho de ferro da Alfandega do Porto até Leixões, reduzindo o seu custo sem deixar de attender os multiplos requisitos d'esta obra, sob o ponto de vista das conveniencias do trafego que é destinado a servir:

Ha por bem determinar que, independentemente da solução que haja de ser tomada sobre o projecto elaborado em obediencia ás determinações da portaria de 16 de junho do corrente anno, seja estudada pela Direcção do Minho e Douro uma variante que, sem tornar o traçado marginal a jusante do Ouro, facilite o estabelecimento de uma estação nesse local e reduza o mais possível a extensão da linha em tunnel.

Pago, em 6 de dezembro de 1905.—D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.

Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas

Editos de quinze dias

Faz-se publico nos termos e para os effeitos do artigo 14.º do regulamento das concessões, estabelecimentos e exploração das industrias electricas, de 28 de fevereiro de 1903, que estará patente nesta Inspecção Geral pelo prazo de quinze dias, a contar de 2 do corrente, o projecto apresentado pela Companhia Carris de ferro de Lisboa, para estabelecimento de cruzamentos nas linhas para exploração, por tracção, electrica, na Rua da Alfandega e Rua de S. Roque e uma linha de resguardo no Largo da Estrella.

Todas as reclamações contra a approvação d'este projecto deverão ser presentes a esta Inspecção Geral.

Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas, em 1 de dezembro de 1905. — O engenheiro Inspector Geral, Paulo Benjamin Cabral.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Vão com este numero as seguintes tarifas dos caminhos de ferro do Estado:

C. F. E. n.º 2—grande velocidade.—Fixa os preços de entrada nas gares das estações, substituindo uma antiga tarifa de 1880, do Sul e Sueste e outra, de 1900 do Minho e Douro, uniformizando as condições de admissão nas gares a pessoas que não seguem viagem.

Modificação da n.º 9—pequena velocidade.—Diminue o minimo de percurso para a applicação d'esta tarifa destinada ao transporte de fructas, hortaliças, oleos, insecticidas, etc., que distribuimos com o numero 393, do anno passado.

Melhoramentos de Lisboa

O nosso illustre collega da imprensa diaria *A Epoca*, tem-se occupado, numa série interessante de artigos, das modificações que devem fazer-se na capital, para pôr em evidencia as suas bellas naturaes, para aproveitar os recursos do seu vasto porto, para facilitar o transito nas suas ruas, para eliminar as maculas que a pejam e desfiguram, para a melhorarem enfim.

Tambem nestas columnas bastas vezes nos temos referido ao assunto, que merece attenção e estudo, porque os melhoramentos de Lisboa não consistem apenas na satisfação do bairrismo dos seus habitantes, cubiçosos de requintes de civilização parisiense ou londrina, mas interessa a todo o paiz que tem nesta cidade não só a sua capital, mas o seu melhor porto de mar, a sua maior praça commercial e a testa das suas linhas ferreas nacionaes ou internacionaes.

Attrair o viajante estrangeiro, pela facilidade da viagem e do ingresso, pelas commodidades que tiver na recepção e durante a sua permanencia, sem explorações gananciosas, convidá-lo a vir banhar-se na luz radiante do nosso formoso sol, a respirar as emanações salinas das nossas praias, a oxigenar o sangue nos nossos pinhaes e florestas, a percorrer as nossas pittorescas serras, cidades, villas e thermas da provincia; é contribuir efficazmente para a riqueza do paiz, é seguir o exemplo que nos dá a florescente Suissa das neves, das montanhas e dos hoteis, que tão bem cultiva a *sciencia de receber*; o exemplo que nos offerece a bella Italia artistica, dos museus classicos e das excursões ferroviarias a preços inverosímeis; e que está imitando a singular Suecia dos *fiords*.

Estamos por isso dedicadamente ao lado dos que propugnam na cruzada patriotica do engrandecimento da nossa cidade, que tem elementos naturaes para se converter numa das mais bellas, mais attrahentes e mais ricas da Europa.

Não podemos acompanhar o nosso collega na sua, já longa, série de artigos e exprimir a nossa opinião sobre cada um dos alvitres que aponta. Em muitos pontos discordamos no que respeita ao remedio, embora reconheçamos como elle a molestia que cumpre banir.

Por hoje apenas nos referiremos, mais uma vez, ao desfiladeiro da Rua do Arsenal e á necessidade imperiosa de resolver o grave problema do trafego da cidade, tanto o trafego commercial e urbano, como o trafego marítimo e ferroviario.

Não ha duas opiniões a respeito das deficiencias das communicações entre a cidade, a jusante do Arsenal de Marinha e a montante.

Ao genial architecto do Marquez de Pombal faltou a previsão da necessidade d'uma larga arteria marginal, parallelá ao rio, a grande estrada que leva para o Oceano.

Dois apertados esofagos a abrirem no Terreiro do Paço — a rua da Alfandega e a do Arsenal — estrangulam o movimento de peões e vehiculos num e noutro sentido.

Ruas parallelas, por onde possa fazer-se uma derivação da corrente, não existem.

Do lado do mar, a mesma falta.

A via ferrea que, pouco a pouco, deixou a estação de Santa Apolonia e veio estendendo os seus carris até a Alfandega, ahi parou; do lado de jusante estacou ao pé do Arsenal.

Este hiato, este parenthesis do passado, corta a ligação da estação de Santa Apolonia com a de Alcantara e com a própria estação para as linhas ferreas do Alentejo.

E' o Terreiro do Paço e o Arsenal que intercepta o movimento. E' o Arsenal sobretudo que estrangula a circulação da cidade.

Todos o reconhecem.

Como evitar este inconveniente?

Aqui variam os alvitres.

A primeira solução que se indica é a mais simples — camartello. Demolir o Arsenal alargando a rua e construindo novo Arsenal na margem esquerda.

Esta solução é, porém, impraticavel e insufficiente,

Nem as dificuldades crescentes no transitio permitem que se espere o tempo necessario para as novas construcções que tal ideia demandaria; nem a demolição da frente do edificio do Arsenal bastaria, porque apertada é tambem a rua entre a camara municipal e o ministério das Obras Publicas, como é egualmente estreita a rua da Alfandega.

Façam-se arcadas, dizem outros, perfure-se um tunel, lembram ainda.

Nada d'isso chega por si. Tem de attender-se ás necessidades de um porto commercial e ás relações d'uma população importante.

A primeira cousa que urge é estabelecer a ligação ferroviaria na margem. Fazendo-se esta ligação, ao mesmo tempo se pôde estabelecer uma comunicação ordinaria entre as duas partes da cidade a montante e a jusante do Arsenal, que conduza ás largas avenidas do aterro da Boa Vista e dos terrenos novamente conquistados ao Tejo, acima da Alfandega.

A verdadeira solução do problema está no rio.

A par d'isto, para facilitar o trafego urbano, alguma cousa, e cousa simples, se deve tambem fazer na rua do Arsenal.

Vamos por partes.

A ligação essencial pelo lado do rio pôde realizar-se por molhes e viaductos metallicos desde o aterro, recentemente construido em frente do torreão do Tribunal do Commercio, até o aterro da ponte dos vapores.

Para o serviço da doca sécca e docas ordinarias do Arsenal haveria pontes girantes, que são hoje construcções correntes e de que ha até exemplo na doca de Santos.

Para o serviço do caes das columnas proceder-se-hia do mesmo modo.

A esthetica da nossa notavel e monumental praça do Commercio em nada se prejudicava, tendo no mar a linha elegante das rotulas d'um viaducto, que podia abrir-se ao meio quando fosse necessario.

Este viaducto e molhe, para comboios e para o transitio ordinario, resolve a questão sem inutilizar construcções dispendiosas e necessarias como são os estaleiros do Arsenal, as suas docas, os seus estaleiros e as suas officinas.

A par d'isto, na rua do Arsenal, deveria construir-se uma arcada sob as casas da esquina para o largo do Pelourinho, que permittissem recolher dentro d'essa arcada o passeio, na extensão correspondente ao corpo saliente do edificio do Arsenal. Bastaria a expropriação de dois predios com 12 portas ao todo.

Esta simples modificação, um novo e pequeno estreitamento nos passeios, deixavam estabelecer 4 linhas de transitio para vehiculos: duas, as centraes, para trens e tremvias, duas lateraes para carroças, sendo em cada grupo uma ascendente e outra descendente e divididas as duas zonas de rodagem por «frades» ou grades.

Já assim se obtinha uma desobstrução, mais accentuada do que a que se conseguiu com as obras ali realizadas quando se assentaram os carris para os tremvias electricos, em que se adoptaram parte das modificações aconselhadas ha tempo neste lugar.

Como se limitavam as expropriações a uma pequena parte do rez do chão de duas casas, e não ao de todas as da rua do Arsenal, a despesa não seria para horroizar os nossos edis.

Com um pouco de bom gosto e de coragem poder-se-ha fazer até uma cousa que realçaria a belleza da praça do Municipio, demasiado monotona. Consistia em cortar em «pan-coupé» a esquina, até o 1.º andar, elevando-a depois em torreão saliente como se está fazendo nas casas em «gaveto» em tantas habitações de luxo nas cidades estrangeiras.

A eliminação da rampa que dá para o Ferregial, substituindo-a por uma escadaria analoga á do Carmo, e o prolongamento da rua assim rebaixada, em passagens inferiores, parte em quintaes, parte sob as casas existentes até proximo do canto norte da Praça do Municipio onde abriria uma nova passagem em arco, daria ainda novas facilidades ao trafego.

Parece-nos todavia que não seria necessario tão cedo recorrer a este ultimo meio, quando se empregassem os outros.

A primeira obra deve de ser construida pelo Estado como complemento das obras do porto, pois não se compreende uma linha de muros de caes que não esteja servida e ligada por uma via ferrea continua, e como complemento da rede ferroviaria do paiz que carece d'um nó no seu principal porto commercial.

A segunda obra é bem mais mesquinha e facil do que tantas que o municipio tem executado com os proprios recursos. A elle pertence realizá-la, fazendo assim um notavel serviço á cidade.

Podia depois executar a terceira, ou até contractar, com alguma empresa que se formasse, a sua construção mediante uma portagem limitada a um certo numero de annos.

Com o que deixamos dito não pretendemos affirmar que o Arsenal de Marinha deva ficar onde está. Tambem nos parece que se deve destinar-lhe outro local. Sómente julgamos que não podemos esperar pela sua transferencia que necessariamente virá demasiado tarde.

O problema demanda, cada vez com maior urgencia, uma solução.

São indispensaveis as duas obras. A camara, depois de executar aquella que depende de si, tem auctoridade para conseguir do Estado a execução da outra. Comece.

Quem se abalançou a demolir a igreja dos Anjos e a fazer as espropriações necessarias para o bello prolongamento da Avenida D. Amelia até o largo do Intendente, não deve hesitar em obras tão mesquinhas.

Tem de desentupir o desfiladeiro da rua do Arsenal e tem tambem de resolver outros problemas como o da viação na rua de S. Bento e na rua da Palma.

O. S.

NOTAS DE VIAGEM

VI

Uma digressão interessante. — O monte Lowe. — Excursão ao Yosemite. — Incomodos e encautos; solavancos e panoramas. — Comidas pessimas.

Das cinco companhias de carros electricos que funcionam em Los Angeles a mais importante é a *Pacific Electric* que tem uma rede de mais de 150 milhas (240 kilometros) na cidade e fóra d'ella, algumas em leito proprio em grande extensão, e ainda o ascensor do Monte Lowe, uma das linhas mais interessantes da America, e sem duvida das mais atrevidas que existem no mundo.

E' passeio que ninguem, que vá a Los Angeles, deve deixar de realizar, e diremos até que se deve preferir a todos os que d'ali podem fazer-se.

Os carros partem da estação principal, no grandioso edificio que a companhia possui na cidade, fazendo o angulo das ruas *Main* e 6.ª, construção enorme, elegante e de grande valor, prestando-se o rez do chão não só para estação dos carros e suas dependencias, como para luxuosos bazares, sumptuosos restaurantes e outras accomodações, como é uso no paiz. Nos pavimentos superiores são os escriptorios da direcção e administração, até a sua grande altura de 14 pavimentos.

Os carros são longos e largos, tendo nos dois extremos plataformas com bancadas e ao centro uma parte fechada para os não fumadores.

O percurso, de 27 kilometros, no carro electrico, é já muito pittoresco, atravessando-se sobre uma grande ponte o Arroio, as cidades secundarias de Pasadena e Altadena, o centro residencial dos millionarios da região. Imagina-se por isso a belleza e riqueza das suas construcções.

Chega-se depois ao Rubio, uma estreita ravina entre duas montanhas, estrangulando a estrada, que tem de terminar ali, onde vemos na nossa frente a linha de um elevador funicular electrico, de 900 metros de extensão, subindo a differença de nivel de 390 metros.

A perspectiva d'esta linha impõe-se ao viajante pela grande extensão d'aquella recta que sóbe a montanha

perdendo-se de vista, lá no alto, o carro, que parece tocar as nuvens.

Os vehiculos são como os do elevador do Bom Jesus, em Braga, mas sem cobertura.

Na subida e do alto a vista é lindissima, abrangendo toda a cidade e os campos, enorme extensão do Pacifico, com as suas pittorescas ilhas.

Saindo do ascensor, em Echo Mountain, temos na frente a geradora electrica que acciona os carros, e ao lado nos espera um pequeno carro electrico em que tomamos lugar.

A viagem é pittoresca e dá a medida do arrojo com que a engenharia americana constroe e explora linhas ferreas.

Esta passa sobre vinte pontes, altas ravinas; continuamente temos, ora de um ora de outro lado precipicios temerosos sobre os quaes a via não tem mais largura do que a indispensavel para os carris. Um descarrilamento ali seria a perda total de vehiculo e passageiros.

E entretanto o carro vae correndo de abysmo em abysmo, de monte em monte, até que, 13 kilometros depois, paramos na Alpine Tavern, extremo da linha, a 5.100 pés (1.530 metros) de elevação sobre o mar.

D'ahi ao cimo ha ainda 330 metros que se sóbem a cavallo ou em burro, e vem a proposito dizer que por este mesmo nome são designados estes animaes na America, conservando-se o termo de origem espanhola. O aluguer custa apenas um dollar.

A pé faz-se tambem sem fadiga um agradável passeio a Inspiration Point, sitio d'onde se disfructa um bello panorama do valle de S. Gabriel e sua floresta reservada á conservação dos indios.

E' mesmo já dentro d'este terreno reservado aos nativos que nos achamos, em Mont Lowe,—mas indios verdadeiros, indios authenticos, com os seus fatos que não sejam feitos por um alfayate caprichoso, vivendo da sua caça e comendo cruas plantas e raizes — é que não se encontram.

Muitas outras excursões se fazem de Los Angeles, ás ilhas dos canaes de S. Pedro e Santa Barbara, aos primorosos campos de flores e fructos que rodeiam a cidade, mas a nossa viagem tem que ser seguida para o norte e portanto, deixemos a encantadora capital da Baixa California para tomarmos o comboio da linha do Southern Pacific, que nos leva para o valle do Yosemite.

Para esta viagem quem não tiver bilhete deve tomá-lo no escriptorio da Southern Pacific, custando por pessoa, a excursão completa desde Los Angeles por Berenda e Raymond, com carro e hoteis durante 4 dias e $\frac{3}{4}$ e visita das grandes arvores, 48 dollars.

O melhor comboio é o *owl* (mocho) assim chamado por só andar de noute. E' um trem de luxo só composto de carros Pullmans e que marcha com grande rapidez.

A partida, ás 5 da tarde, deixa-nos ainda ver, nos arredores, algumas cousas interessantes, como os aviarios em que se criam gallinhas e pombos aos milhões, o Canyon da Soledad, na grande curva com que rodeamos os montes de S. Gabriel, etc.

Depois anoutece e só se acordarmos cedo vemos que estamos parados em Berenda, estação de entroncamento para Raymond. Com effeito, chegando o comboio ás 12 horas e 44 minutos da noute e havendo apenas 21 milhas de ramal a percorrer, se se partisse logo chegar-se-hia a destino ás 2 ou pouco mais, hora impropria para despertar os excursionistas. Assim, os carros em que vão passageiros destinados ao Yosemite são destrelados do rapido e ficam parados até as 4 horas e 45 minutos pondo-se então em marcha o comboio, chegando ás 6 da manhã.

Tomado um almoço no hotel, muito rasoavelmente servido, os carros, genero deligencias, põem-se em marcha para Ahwahnee, onde é servido o almoço do meio dia, ou o jantar, como os americanos lhe chamam.

A estrada que a principio é rasoavel e, tendo sido regada com borras de petroleo, tem pouca poeira, vae-se tornando menos boa, ao mesmo tempo que o calor aperta com os viajantes.

Chega-se coberto de pó ao sitio do restaurante e tem-se ali uma comida desenxabida, mal cosinhada e peor servida.

Nova subida para os carros, nova marcha, e então o martyrio torna-se horroroso.

Nuvens de poeira soffocam-nos; solavancos enormes derream-nos; o calor abafa. Deseja-se um bocado de sombra, uma paragem, um momento de descanso, mas não é possivel tê-lo, porque mesmo quando o carro se detem para mudar de cavallos, o calor abraza-nos.

Da 1 hora ás 6, tempo que dura este martyrio arrependemo-nos mil vezes de o termos procurado a nós proprios. A essa hora só, chegamos a Wawona, onde o corpo nos pede banho e socego, e a campainha do hotel nos manda para a mesa.

E ha que, feita uma modesta lavagem, ir logo: porque toda a gente vae logo; e se não fôr fica sem comer até o dia seguinte.

E' a eterna disciplina dos americanos. Obedecer, obedecer sempre, sem murmurio, por mais que tenham que sujeitar-se a incommodos e faltas de attensões, tendo pago bem, para serem bem servidos com commodidade e conforto.

A ideia traduzida entre nós na conhecida phrase policial «são ordens» domina em absoluto nos espiritos naquella paiz de liberrimas instituições. Recalcitrar, protestar contra uma imposição que nos incommoda? Isso só os europeos o fazem por lá; o americano sujeita-se. Insurgir-se, era perder tempo, e este é precioso; prefere submeter-se e seguir.

Os excursionistas que não queiram pagar mais 2 dollars por dia teem que ficar em *camping*, isto é, barracas de lona, sem commodidade nem conforto algum, installadas nos terrenos em volta do hotel.

Se faz calor, o que é raro ali, dorme-se, pobremente, mas emfim, é original a estada no acampamento; se porém, ha geada, frio intenso, o que é vulgar, o alojamento em *camping* póde ser fatal, pelo resfriamento nocturno.

O dia seguinte deve empregar-se na visita ao Bosque Mariposa (Mariposa Grove) onde se admiram as mais bellas arvores do mundo.

Vae-se no carro que precorre todos os sitios onde se veem os mais notaveis exemplares de sequias giganteadas, arvores de muitos seculos, e cujos troncos attingem, nalgumas, 10 metros de diametro, 37 metros de circumferencia e até 92 metros de altura.

Em tres d'estas arvores foram abertos tunneis, pelos quaes passam os carros sem difficuldade; e algumas outras que estão abatidas, comportam sobre o tronco tres omnibus tirados cada um por tres parellhas.

E' verdadeiramente admiravel este bosque em que o viajante se sente pequeno entre tão numerosos e tão imponentes exemplares arboreos.

O terceiro dia deve consagrar-se á viagem, de 42 kilometros, em carro, de Wawona ao valle, onde ha hotel para se pernoitar. O trajecto na deligencia é ainda mais incommodo, porque a estrada é pessima, mas muito mais interessante. Vamos no valle do rio, entre as gigantescas montanhas que sobre elle se debruçam, de algumas das quaes as aguas se precipitam em ruidosas cascatas.

Do hotel do valle, onde se come detestavelmente, póde-se subir, a cavallo, a varios pontos sobre os imponentes penhascos; mas quem quizer poupar-se a continuas cavalgadas póde contentar-se em ir, a pé, ver a cataracta, de que só, de perto, se vê a parte inferior, que tem 131 metros de allura, sendo por isso, a mais alta do mundo.

No dia seguinte deve-se ir, de carro, ao *Glacier Point*, o mais elevado penhasco, a 2.224 metros, do fundo do valle. Mas é preferivel tomar carro especial (2 dollars) ao *Mirror Lake* (lago Espelho) e d'ahi a cavallo (4 dollars) pelo caminho das cataractas ao *Glacier Point*.

O lago produz uma sensação deliciosa porque, pela sua situação e quietação das aguas, retrata fielmente todos os montes e arvoredos que o rodeiam.

D'ahi o caminho a cavallo pelas montanhas (4 horas) é bastante fatigante e algo perigoso; todavia é muito interessante a visita das cascatas e panoramas que se disfructam.

Mas, chegado ao alto, o excursionista dá por bem empregados todos os incommodos e canceiras, por-

que o panorama d'ahi, sobre a cadeia da Serra Nevada, que confirma o seu titulo, mostrando-nos, mesmo no verão, os seus elevados picos cobertos de neve, é positivamente encantador.

De hotel ahi não falemos; parece que uma gradação calculada faz que a comida percorra toda a escala entre o bom e o horrivel. Estamos no extremo da viagem do Yosemite e portanto no ultimo hotel; não admira, pois, que o almoço seja indigno de estomagos humanos; e não só indigno como pobre, servindo-se apenas um prato de ossos de cordeiro com batatas, um quarto de empada de fructas, sem assucar, e uma chavena de mau café.

Já se vê que os visitantes americanos não se incommodam com isso.

— Então? dizem elles muito conformados, se não nos deram mais... é porque não podem...

Ha quem ainda agradeça esta *bella* refeição (?) a 1\$000 réis por cabeça.

A volta faz-se no carro, pelo caminho directo até Wawona, de onde, na manhã seguinte, se regressa pelo mesmo tracto até Raymond, onde chegamos extenuados, com uma enorme camada de poeira sobre a pelle. Ha, porém, o tempo de se proceder a uma lavagem, preparando-nos para o jantar que é incomparavelmente o melhor de todos os que temos tido durante a excursão.

Bem se vê que estamos de novo no ponto de partida.

Navegação para a Argentina

Levantou ferro do nosso porto no dia 12, ao meio dia em ponto, o primeiro paquete da *La Plata Line* que, partindo de Hamburgo para a Argentina, fez escala por Lisboa.

Ficou assim inaugurado o serviço que põe em rapida comunicação a Europa Central com a prospera republica americana. As malas que hontem seguiram tiveram um avanço de 24 horas.

O paquete era o «Cap Blanc»; um bello barco, arqueando 7.523 toneladas, medindo 440 pés e meio de comprimento, 52 e meio de pontal, e 29 e meio de calado. Tem duas helices,apparelhos de telegraphia sem fio, e a velocidade de dezeseite milhas.

Foi construido em Hamburgo em 1903. As installações são luxuosas, chegando a ter aposentos completos com quarto de cama, sala, casa de banho, etc. E' um hotel ambulante.

A Companhia Hamburgueza de Navegação faz mensalmente duas carreiras para a Argentina, tocando em Lisboa.

Grande é a vantagem que para nós advem de tal serviço, pois que sendo, como é, combinado com o serviço do Sud-Express, deve trazer a Portugal todos os passageiros que da Argentina se dirijam ao centro da Europa e vice-versa.

Se o governo promover a maxima facilidade de transito aos passageiros, cortando de vez com todas as pês que até agora embaraçavam quem desejasse sair de Portugal, o Sud-Express passará nesta primavera a ser diario, o que mais facilitará a vinda d'estrangeros a esta nesga da Europa que, ora estendendo-se em lousas praias recebe as caricias do Oceano, ora debruçando-se sobre elle se levanta em abruptas costas como que procurando ao longe sobre as ondas movediças a esteira deixada pelos nossos galeões ao partirem em demanda de novos horizontes, novas terras e mundos novos.

E tão importante se antolha o futuro do movimento cosmopolita do nosso porto que já a *Cunard Line*, que faz o serviço entre Liverpool e Nova York pensa em fazer escala por Lisboa, bem como a Norddeustcher Lloyd, que faz carreiras entre Bremen e Nova York.

O momento é pois azado para que o governo pense a sério em remover e aplanar difficuldades aos passageiros, facilitando-lhes os embarques e desembarques, a desinfecção e verificação de bagagens, tornando emfim convidativa a ideia de tomar o Sud-Express em Portugal

aos que veem da America com destino á Europa, ou d'esta se dirigem para aquella.

E' necessario não dormirar sobre o caso, porque a vizinha Espanha não deixa de trabalhar a fim de desviar para o seu porto de Vigo a corrente que conseguimos atrair para o nosso porto.

Ganhámos a primeira vantagem; agora é preciso saber aproveitá-la.

Publicações recebidas

Portuguese Commercial Correspondence, por W. N. Cornett. Um livrinho, pelo formato e pela elegancia; mas um grande livro pela sua utilidade.

O seu auctor, considerado professor de linguas em Liverpool, conseguiu reunir num elegantissimo volume de 176 paginas tudo quanto pôde servir de elemento para inglezes e portuguezes aprenderem a fazer a correspondencia commercial na lingua da pessoa a quem escrevem.

Nada esqueceu ao auctor. Todos os casos previstos, e até os imprevistos, que podem ser assunto de correspondencia, lá se encontram no util livrinho.

Não lhe bastava fazer só isto. Quiz fazer um trabalho completo, e juntou-lhe um vocabulario de todos os termos, phrases e formulas adoptadas no commercio, tanto em Portugal como em Inglaterra, modelos de conhecimentos de embarque, de apolices de seguro; accrescentou-lhe ainda a equivalencia de moedas, pesos e medidas entre Portugal e Inglaterra, formulas de protestos de letras, formulas de cheques, ordens, etc. Emfim, tudo quanto um commerciante portuguez queira encontrar para estabelecer uma correspondencia commercial com qualquer casa ingleza encontra-o folheando o livro do sr. Cornett.

O auctor do livro não é absolutamente desconhecido dos nossos leitores porque foi durante muito tempo correspondente da *Gazeta*, e temos a vaidade de ter sido o interesse que elle tinha em poder lêr o nosso periodico que lhe despertou o desejo de aprender o portuguez, que hoje conhece tão bem como a sua lingua patria.

Agradecemos a offerta e recomendamos-o aos interessados.

O Diario de Noticias Illustrado. Natal de 1906. Primoroso e finamente artistico o numero que temos presente.

Na capa, uma deliciosa aguarella de Roque Gameiro, fina, transparente de largos horisontes e artistica composição. A scena passa-se em Espanha. Uma *capilla* eleva-se junto a um annoso tronco, numa curva do caminho. Ao longe o sol baixo, de inverno, avermelha a casaria do logarejo. Uma familia de camponezes, com os trajes caracteristicos da Andaluzia, que passou pela *capilla*, apeia-se. O criado, de cabeça descoberta e as mãos religiosamente unidas, faz oração.

A mulher, ajoelhada, insinua a uma criança o sentimento religioso, elevando-a até o tronco das esmolos, onde o garoto com sorriso alegre deixa cair o *cuarto*. O pae revê-se na creança e na mãe, encostado á jumenta, enquanto esta retouça descuidada a herva do chão, e um cão, deitado, descança da caminhada junto ao creado que está guardando as alimarias.

Uma delicia de composição.

Pelas folhas que seguem, a promessa que a capa nos faz é rigorosamente cumprida. Um desenho de S. M. a Rainha, um outro de S. M. El-Rei abrem a galeria.

Segue-se a reproducção d'um baixo relevo de Teixeira Lopes.

Vem depois um episodio historico devido á pena do eximio escriptor Campos Junior, illustrado pelo distincto pintor Salgado. Cada gravura uma maravilha.

Uma pagina brilhante é a do *Pastor*. Pagina duplamente artistica, pois que é uma composição musical de Keil encimada por uma primorosa aguarella do mesmo senhor.

Encontra-se depois um trecho da *Musa Alemtejana*, do Conde de Monsaraz, mimoso poeta bastante conheci-

do, illustrado com uma delicadissima aguarella de Coelho.

Boa collaboração litteraria, admiravel collaboração artistica e inexcidivel execução typographica: tal é a impressão que nos deixa o numero illustrado do *Diário de Noticias*, Natal de 1906. Agradecemos.

Le Touriste, *Revista illustrada dedicada al fomento de los viajes por España y Portugal*. — Ao olharmos o numero programma d'esta revista, que ha dias nos foi enviado, tivemos desejo de vêr ao nosso lado o seu fundador o sr. Janer Ferrant para lhe apertarmos a mão, como a um amigo.

E' que não só o nosso paiz figura ao lado da Espanha no alto do jornal, como, entre as photogravuras que ornamentam a capa, lá está Lisboa e Porto, em honrosa companhia de Madrid, Barcelona, Granada, Escorial e Cordova; e ainda e muito especialmente, é ao nosso paiz dedicada uma boa parte da propaganda que o primoroso jornal se propõe fazer para attrair viajantes estrangeiros á península.

Como se vê preside á fundação d'esta folha não só uma ideia sympathica como um espirito alevantado e digno do maior applauso nosso.

Mas não só por isso a interessante revista que tem por director litterario o distincto academico sr. D. Damião Isern, ha pouco nomeado pelo seu governo membro da commissão promotora do excursionismo, e que já era presidente do Touring Club Espano-Portuguez.

O *Touriste* apresenta ideias novas, offerecendo brinde e varias regalias aos seus assignantes, o que por certo concorrerá para a sua larga publicidade.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes

Obrigações de 1.º grau

São prevenidos os srs. obrigacionistas de que a datar de 2 de janeiro de 1906 inclusivê será pago o coupon, ouro, do 2.º semestre de 1905 das obrigações privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 25 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon frs. 7,09 líquidos de impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.º 24 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 4 %, recebendo por cada coupon frs. 9,40 líquidos de impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.º 21 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % primeira série 1886 (Beira Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 % recebendo por cada coupon 6 marcos;

Pela apresentação do coupon n.º 20 da nova folha d'elles annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % (segunda e terceira series), devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau de mesmo typo, e recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 2 de janeiro de 1906 inclusivê, em Lisboa na sede da Companhia, todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 2 da tarde, pelo cambio do dia e com isenção de imposto de rendimento para o thesouro portuguez em virtude do disposto no art. 5.º da lei de 29 de julho de 1899, publicada no *Diário do Governo* n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

O pagamento em França, Londres, Allemenha e Belgica será realizado nos termos acima, desde a mesma data nos cofres dos correspondentes da Companhia Real, de accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes em 15 de dezembro de 1905. — O Presidente da Commissão Executiva, *Victorino Vaz Junior*.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Através de Africa

Fago publico que no dia 21 do corrente, pelas doze horas da manhã, na sede da companhia á Rua Bellomonte, n.º 49, se procederá ao sorteio das obrigações a amortizar d'esta companhia.

Porto, 12 de dezembro de 1905. — Pela Companhia Real dos Caminhos de ferro Através de Africa, o Presidente do Conselho de Administração, *Carlos Lopes*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de dezembro de 1905.

Os paquetes da *Hamburg-Sud-Amerika* já iniciaram as suas carreiras para a America do Sul com escala pelo porto de Lisboa.

Pelo que respeita a facilidades a proporcionar a navios bem como a passageiros que se destinem a Lisboa ou aqui desembarquem em transito, dizem os jornaes que não só uma commissão de competentes tem estudado detalhadamente o assunto, mas também que os ministros das obras publicas, marinha e fazenda se reuniram, ha dias, conjunctamente com os representantes de varias companhias de navegação nacionaes e estrangeiras para accordarem na melhor forma de se conceder aos navios e aos passageiros as vantagens que encontram nos outros portos da Europa.

O que ha já feito ou o que se tenciona fazer é cousa que só é por enquanto do dominio dos deuses.

O que será para desejar é que a tradicional preguiça e incuria dos nossos governantes, ou ainda outro mal, nada inferior áquelles, e que é muito peculiar ao nosso meio — as peias burocraticas — não venham mais uma vez illudir as aspirações do commercio e os bons desejos de todos quantos patrioticamente se interessam por que o porto de Lisboa venha a occupar definitivamente o logar que pelas suas excepcionalissimas condições lhe compete entre os portos de primeira ordem.

Um outro assunto que reclama immediata resolução é o que diz respeito á acostagem dos grandes paquetes ás muralhas do porto.

Não se trata sómente das dragagens permanentes e methodicas, consideradas indispensaveis, a que alludimos no nosso ultimo numero.

Trata-se também da elevadissima taxa que pela omnipotente empresa exploradora do porto é exigida aos navios que aproveitam a acostagem, o que numa grande maioria dos casos inutiliza por completo um dos melhores elementos com que se conta para attrair a navegação estrangeira.

E' assim que, segundo refere um illustre collega, muitos navios ficam a meio do rio, tendo os interessados, commerciantes e passageiros, de recorrerem ás fragatas, tornando-se assim inutil a dispendiosissima obra do porto de Lisboa.

Parece terem chegado ao seu termo as negociações estabelecidas para se celebrarem com a Allemenha e a Suissa convenções commerciaes.

Ao cabo de tantos annos de reclamações para se concluirem tratados de commercio com varios paizes estrangeiros, achamos na verdade bem pouco.

Não basta conquistar a amisade e a sympathia dos outros paizes, promovendo as visitas mutuas dos chefes d'Estado.

Como é sabido, actualmente o movel de toda a politica internacional é o interesse, principalmente economico e financeiro.

Não nos é pois licito continuar no papel platonico que até agora nos temos limitado a desempenhar.

A approximação amigavel é sem duvida um passo importante, mas... é preciso fazer o resto.

Está marcada para a proxima segunda feira, 18, a assembleia geral do Banco de Portugal.

Tratar-se ha das modificações a introduzir nos estatutos de molde a unificar a constituição das assembleias do Banco.

O Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de ferro auctorizou, na sua sessão de 14, a troca de todas as accções legalmente averbadas ou nominativas, por titulos ao portador com os respectivos numeros dos coupons e typo correspondente, logo que essa troca seja requerida á Companhia pelos proprietarios das mesmas accções.

O mercado bolsista continou a apresentar durante a quinzena hontem finda tendencias bastante frouxas, menos com relação ás cotações dos diversos valores do que a respeito do numero de transacções a contado e a prazo.

Os valores sobre que principalmente incidiu a especulação foram: accções das Companhias do Assucar de Moçambique, Norte e Leste, Gaz, Phosphoros, Tabacos, Moçambique e Zambezia, e obrigações da Companhia dos caminhos de ferro da Beira Alta, Norte e Leste—2.º grau, etc.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	51 3/16	—	Desconto no Banco de Portugal...	5 1/2 %
» cheque...	50 13/16	50 11/16	No mercado...	—
Paris 90 d/v...	559 1/2	—	Cambio do Brazil...	16 29/32
» cheque...	561	566	Premio da libra...	230
Berlim 90 d/v...	228 1/2	—		
» cheque...	231 1/2	232 1/2		
Francfort 90 d/v...	228 1/2	—		
» cheque...	231 1/2	—		
Madrid cheque...	740	745		

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	DEZEMBRO													
	1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	
Lisboa : Inscriptões de assent.	42,20	42,90	43	43	42,95	42,95	-	43,10	43,10	43,15	43,15	43,15	43,15	-
» coupon ..	41,85	41,80	41,85	41,80	41,85	41,85	-	41,95	41,90	41,85	41,85	41,85	41,80	-
Obrig. 4 1/2 % 1888.....	-	-	-	20 200	-	-	-	-	20 400	20 400	-	20 400	-	-
» 4 1/2 % 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 % 1890 coupon ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 % assent.....	-	-	60 300	60 500	-	-	-	60 300	-	60 200	60 200	-	66 400	-
» 4 1/2 % coupon int ..	59 800	59 800	-	60 000	-	-	-	60 000	60 000	-	60 000	60 000	60 000	-
» externo 1.ª série.....	-	66 300	66 100	66 000	66 100	66 000	-	66 100	66 000	66 200	66 100	-	66 000	-
» 3 % 1905.....	-	-	8 950	8 950	-	-	-	8 950	9 000	9 050	9 100	9 150	9 200	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accções B. de Portugal.....	178 000	178 000	-	178 000	-	-	-	-	178 000	178 100	-	178 500	178 500	-
» » Commercial.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » Nac. Ultramarino.....	103 400	-	103 100	103 000	103 000	-	-	103 000	103 000	-	-	-	-	-
» » Lisboa & Açores.....	-	-	-	119 500	-	-	-	-	119 500	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	109 000	-	-	109 500	109 500	-	109 500	-	109 000	-
» Comp. Phosphoros.....	66 600	66 600	66 700	66 700	66 700	66 900	-	67 200	67 500	68 000	68 800	68 800	68 900	-
» » Real.....	-	-	-	-	-	-	-	70 200	-	70 200	70 200	70 000	-	-
» » Nacional.....	12 000	12 000	12 000	11 850	-	11 700	-	11 700	-	-	12 000	12 400	12 350	-
Obrig. prediaes 6 %.....	-	93 200	-	-	-	-	-	-	-	93 300	93 200	93 200	-	-
» » 5 %.....	-	89 250	89 200	89 100	89 100	89 100	-	89 000	-	89 150	89 100	-	89 000	-
» C.ª Beira Alta.....	-	35 800	35 800	-	-	-	-	35 750	-	35 700	-	35 800	-	-
» » Real 3 % 1.º gran.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » » 3 % 2.º ».....	58 050	58 050	58 000	57 950	57 900	58 800	-	-	-	-	58 000	57 950	-	-
» » Nacional 1.ª série.....	70 600	-	70 600	70 600	-	-	-	70 600	-	-	70 900	71 000	70 900	-
» » Atravez d'Africa.....	-	-	-	89 000	-	89 400	-	89 200	89 400	89 300	89 300	89 400	89 300	-
Paris : 3 % portuguez 1.ª série.....	69,95	69,25	69,50	69,50	69,50	69,70	69,65	69,55	69,50	69,50	69,57	69,55	-	-
Accções Comp. Real.....	-	-	-	-	-	-	-	-	373	373	373	372	-	-
» Madrid-Caceres.....	35,50	35,25	35,50	35,25	35,25	-	-	35,25	-	-	-	34,25	-	-
» Madrid-Zaragoza.....	290	286	284	288	287	289	288	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes.....	-	171	162	170	-	170	173	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º gran.....	-	-	-	-	-	387	-	385	-	-	385	-	-	-
» » 2.º ».....	307	307	305	305	-	307	307,50	-	-	-	-	-	-	-
» » Beira Alta.....	188,75	190	189	189	188,50	188	188,25	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	125,50	-	125	-	127	125,50	125,50	125	125	-	125	125	-	-
Londres : 3 % portuguez.....	70	70	69,50	69,75	69,75	69,75	69,75	69,75	69,75	69,87	69,87	69,87	-	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa.....	-	-	-	-	-	-	-	93,50	94,75	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Período de exploração	1905			1904			Totales desde 1 de janeiro		Diferença a favor de		
		Kil.	Totales	Kilom.	Kil.	Totales	Kilom.	1905	1904	1905	1904	
	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
COMPANHIA REAL	19 25 Nov	693	88.216.000	127.295	693	86.037.255	124.180	4.411.995.000	4.374.352.503	37.642.497	-	
	26 2 Dez	"	88.668.000	127.948	"	85.023.443	122.688	4.498.663.000	4.459.375.946	39.287.054	-	
	19 25 Nov	380	12.395.000	32.618	380	12.344.745	32.486	620.406.000	620.518.497	-	112.497	
	26 2 Dez	"	12.657.000	33.307	"	12.250.557	32.238	633.063.000	632.769.054	293.946	-	
	19 25 Nov	70	1.815.000	25.929	70	1.491.000	21.300	85.783.000	76.532.000	9.251.000	-	
	26 2 Dez	"	1.724.000	24.628	"	1.579.000	22.557	87.501.000	78.111.000	9.396.000	-	
	Sul e Sueste.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Minho e Douro.....	1 10 Out	343	45.506.367	132.671	343	39.941.851	116.448	1.151.195.660	1.083.307.154	67.888.506	-
	Beira Alta.....	29 4 Nov	253	13.872.104	54.830	253	14.289.941	56.481	374.621.623	374.103.078	518.545	-
		5 11 "	"	8.308.005	32.837	"	10.162.405	40.167	382.929.628	384.265.483	-	1.335.855
		12 18 "	"	7.603.543	30.053	"	8.471.953	33.485	390.533.171	392.737.436	-	2.204.265
	Nacional — Mirandella e Vizeu.....	17 23 Set	119	3.342.440	28.087	105	2.898.800	27.607	71.716.251	70.479.486	1.236.765	-
	24 30 "	"	3.120.413	26.221	"	2.472.305	23.545	74.836.664	72.951.191	1.885.473	-	
	1 7 Out	"	2.538.008	21.327	"	2.617.111	24.924	77.374.672	75.568.902	1.805.770	-	
Guimarães.....	11 20 "	34	2.726.235	80.183	34	2.978.640	87.607	82.240.212	81.187.499	1.052.713	-	
Porto á P. e Famalicão	-	64	-	-	64	-	-	-	-	-	-	
Norte de Espanha. ...	11 17 Nov	3681 Ps.	2.591.539 Ps.	679 3681 Ps.	2.573.881 Ps.	699 Ps.	97.432.676 Ps.	99.168.577	-	1.735.901		
	18 24 "	"	2.657.994	722 "	"	2.630.106	719	100.090.670	101.798.683	-	1.708.015	
Madrid — Zaragoza — Alicante.....	12 18 Nov	3650	2.014.301	551 3650	2.041.266	559	90.041.672	91.013.316	-	971.674		
	19 25 "	"	2.143.426	587 "	2.133.349	584	92.185.098	93.146.694	-	961.596		
Andaluzes.....	12 18 Nov	1067	371.967	348 1067	394.649	369	18.619.308	19.679.210	-	1.059.932		
	19 25 "	"	358.974	336 "	371.195	347	18.978.282	20.050.435	-	1.072.153		
Madrid-Caceres.....	19 25 Nov	429	89.242	208 429	98.310	229	4.177.704	4.316.635	-	138.931		
	26 2 Dez	"	69.701	162 "	65.664	153	4.247.406	4.382.299	-	134.893		
Zafra a Huelva.....	19 25 Nov	180	56.226	312 180	44.461	247	2.408.582	1.956.255	452.327	-		
	26 2 Dez	"	58.686	314 "	45.530	252	2.467.267	2.001.484	465.484	-		

LINHAS PORTUGUEZAS

Pessoal da Companhia Real. — Um nosso estimado collega diário publicou hontem uma noticia sobre importantes modificações no pessoal superior d'esta companhia, para o proximo anno.

Sabemos que essa noticia é, pelo menos, prematura, como o prova o facto da proposta para qualquer movimento nesse pessoal só poder ser feita pela commissão do orçamento, que apenas foi nomeada em sessão da administração de 14 e ainda não se constituiu, proposta que será submettida á approvação do conselho de administração em reunião que só se effectuará no fim do mez.

O que é certo é que o distincto engenheiro sr. Simões de Carvalho deixa o logar de sub-director da companhia, para ir occupar o seu posto de vogal do conselho superior d'obras publicas.

Regoa a Villa Real. — Estão já assentes 10 km. de linha sendo a balastragem feita com a machina para isso comprada á fabrica Hohenzollern. A principio o assentamento foi moroso porque o pessoal não estava habituado a essa operação em curvas de tão pequeno raio (60^m), sendo necessario industriá-lo e fazê-lo observar as minuciosas precauções que demanda a natureza especial da linha.

A infraestrutura está concluida com a maior perfeição. As chuvas do outomno determinaram recalques dos aterros sem os quaes teria sido prematuro o assentamento.

Os edificios estão muito adeantados e esmeradamente construidos.

Está-se procedendo ás obras do alargamento da estação da Regoa.

A abertura á exploração effectuar-se-ha no principio de abril e poderia mesmo effectuar-se antes se não fosse perferivel ultimar desafogadamente e sem precipitações todos os trabalhos.

A construção d'este troço tem sido dirigido com zelo, actividade e competencia não vulgares pelo engenheiro sr. José Antonio Moraes Sarmiento.

Villa Real ás Pedras Salgadas. — A execução da infraestrutura entre Villa Real e o ribeiro das Varges, está adeantado, sendo de esperar que no fim do verão de 1906 se possa começar o assentamento.

Entre o ribeiro das Varges e as Pedras Salgadas estão feitas as expropriações e vão começar dentro de poucos dias as terraplenagens.

Vae ser aberto concurso para os edificios, e adquirindo o material de via para os 36 km. de Villa Real ás Pedras Salgadas.

Envidam-se esforços para activar os trabalhos, de modo que em maio de 1907 se possa abrir á exploração todo o troço.

Pedras Salgadas a Vidago. — Estão muito adeantados os trabalhos de campo do projecto aos quaes nos referimos noutro local.

Tavira a Villa Real. — Estão quasi concluidas as terraplenagens d'este troço. O assentamento de via e balastragem vão já além de Cacella faltando poucos kilometros para chegar a Villa Real. Para facilidade de balastragem, não convem abrir o troço de Tavira a Cacella (13 km.), desde já, pois os comboios d'exploração embarçariam os serviços da construção, por ter de ir a pedra britada de partes áquem de Cacella.

Com mais algumas semanas de demora, abre-se a linha até Villa Real com uma estação provisoria. Está já elaborado o plano da estação definitiva que vae ser submettido á approvação superior.

O tunnel do Rocio. — Terça feira ultima correu por Lisboa o boato terrorista de que o tunnel do Rocio ameaçava desabar, em vista do que o governo intimára a Companhia Real a fechar a estação central, devendo todo o serviço de partida e chegada de comboios ser feito, como antigamente, na estação de Santa Apollonia.

Os jornaes, porém, encarregaram-se de acalmar a excitação causada pela alarmante noticia, desmentindo no dia seguinte aquella pura invenção dos novelleiros.

Pela nossa parte, podemos affirmar cathegoricamente que nada ha que possa motivar tão phantastico boato, pois que o tunnel se conserva em perfeito estado, sem que apresente o mais leve indicio de ruína.

Material circulante de via reduzida. — Foram montadas nas officinas de Campanhã e estão sendo transportadas para a Regoa sobre rodados de via larga as 4 machinas Mallet fabricadas pela casa Henschel.

Está-se procedendo á montagem de 22 vagon de bogie com freio de vacuo fabricados pela *Compagnie Centrale de Haine-Saint-Pierre*. Devem sair da Belgica por este mez as carruagens, os salões, os fourgons e 6 vagon d'eixos radiaes, de modo que até fevereiro deverá estar pronto para entrar em serviço todo o material circulante sufficiente para a exploração até as Pedras Salgadas.

O fabrico d'este material tem sido cuidadosamente fiscalizado pelo distincto engenheiro Zacharias Sant'Anna.

Jurys mixtos. — Foi resolvido que no jury dos concursos para sub-inspectores, inspectores e chefes de secção das direcções dos caminhos de ferro do Estado estejam representadas as duas direcções, presidindo o director ou sub-director d'aquella em que ha a vaga a preencher.

Tarifa geral de via reduzida. — A Administração dos Caminhos de ferro do Estado vae submeter ao exame do Conselho de tarifas o projecto da tarifa geral para as novas linhas de via reduzida.

Beira Alta. — A camara municipal da Figueira da Foz representou ao sr. ministro das obras publicas, pedindo que o alinhamento da construção da vedação da linha ferrea da Beira Alta e margem do troço na Avenida Saraiva de Carvalho, seja modificado de fôrma que siga o prolongamento do alinhamento formado pelas construções marginaes do lado norte da mesma Avenida, na parte em que já está construido o muro caes, formando assim, ao lado da referida Avenida, um unico alinhamento recto em toda a sua extensão.

Estremoz a Castello de Vide. — Reuniram ha dias em Lisboa os representantes das camaras d'Aviz, Estremoz, Marvão, Fronteira, Niza e Crato e outras auctoridades e influentes locais, para accordarem nos termos em que deveriam representar ao governo, instando pela construção da linha d'Estremoz a Portalegre e seu prolongamento a Castello de Vide, resolvendo-se pedir ao sr. ministro das obras publicas:

Que o caminho de ferro de Estremoz a Portalegre e Castello de Vide seja de via larga e não de via reduzida; que o entroncamento do ramal de Aviz seja em Souzel e não em Fronteira; e que o concessionario Pedro Mattos comece sem demora a construção da linha, sob pena de lhe ser retirada a concessão.

Redigido um memorial neste sentido a commissão procurou o sr. D. João d'Alarcão que a attendeu e debatendo pormenorizadamente o assunto, prometteu envidar os seus esforços para aplanar as difficuldades que se oppoñham á realização d'esses desejos.

Mirandella a Bragança. — A commissão de pontes foi proceder ao exame do lanço de Macedo de Cavalleiros a Sendas que deve ser aberto á exploração dentro de poucos dias e fazer as experiencias da ponte de 20 metros nella existente.

Lourenço Marques. — Para serviço d'esta linha e da de Mossamedes apresentou a casa Arthur Koppel, de Berlim, ao sr. ministro da marinha dois modelos, em aço, de vagon destinados ao transporte de terras, carvão, cereaes ou quaesquer materiaes a granel.

Um d'estes vagon pôde descarregar o material que transporta pelo fundo e o outro vertical ou lateralmente, sem mudar de posição qualquer d'elles. Cada vagon comporta cerca de 52 toneladas.

Benguella. — Continuam com actividade os trabalhos de construção entre Lobito e Monte Sahoia, circulando diariamente os comboios de trabalho desde o Lobito até o Lengue, na extensão de 50 kilometros.

Estão concluidos os estudos e acabados os projectos do caminho de ferro, na extensão de 200 kilometros para além do Monte Sahoia em direcção a Caconda; continuam os estudos para a conclusão dos projectos da linha até Caconda, devendo proceder-se a um reconhecimento d'esse ponto em deante para se fixar a melhor directriz.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

A direcção geral da companhia dos caminhos de ferro do Sul de Espanha ordenou que se termine com a maxima brevidade a construcção da estação de Granada, para que possa ser inaugurada no mesmo dia em que fôr aberto ao publico a linha de Guadix a Bara, o que deve ter logar nos fins do proximo janeiro.

*

Espera-se que nos primeiros dias do proximo anno seja inaugurado o troço de Bacaironte a Agres, por Virgen de la Luz, da linha de Villena a Alcoy e Yecla, o que tornará mais commoda e economica a viagem de Alcoy a Alicante.

ITALIA

Reuniram-se em Roma os representantes de todas as Camaras do Commercio italianas, com excepção da de Bolonha, para discutir a forma como ha de ser reorganizado o serviço de transportes ferroviarios.

Deu origem a esta reunião o facto de demorarem muito os transportes entre a Alta e Baixa Italia, devido á falta de material adequado á importancia do trafego.

BAVIERA

A administração dos caminhos de ferro do Estado introduziu o mez passado, entre Wiesau e Eger, um serviço especial de comboios a que deu o nome de comboios ligeiros.

O comboio é formado por duas carruagens de terceira classe com 132 logares sentados e 40 de pé; duas carruagens mixtas de primeira e segunda tendo, respectivamente 9 e 18 logares; uma ambulancia postal; um *fourgon* para bagagens; e um vagon para mercadorias ou animaes.

O peso total do comboio é de 101 toneladas, e o pessoal formado apenas por dois empregados: o machinista e o revisor. Ao primeiro compete tambem o serviço de fogueiro, e deve além d'isso verificar em todas as estações o bom funcionamento da machina e carruagens. O revisor ajuda o machinista verificando os signaes e examinando a linha, verifica o funcionamento dos freios e nas estações dirige as manobras de atrelagem e desatrelagem de vagon. No caso de impossibilidade do machinista suspende a marcha do comboio, para o que deve saber fechar as torneiras de vapor.

Este serviço vai ser estabelecido em outras linhas em que o trafego não seja muito intenso.

Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho d'Administração

(Continuação do n.º 430)

Annexo B

Desenvolvimento da conta de Reclamações

Saldo do anno anterior	5.515:846\$423	
Diferença de cambio durante o anno:		
Em coupon	59:778\$803	
Em material e diversos	5:771\$426	65:500\$229
Juros pagos durante o anno:		
Ao thesouro pelo contrato de 20 d'outubro de 1894	71:895\$085	
Ao Banco de Portugal (garantido pelo governo)	26:639\$005	
Ao ministerio da fazenda por adiantamentos	116:319\$699	
Juros da conta de supprimentos por contrato de 17 de janeiro de 1896	5:310\$720	
A diversos	37:809\$805	257:974\$314
Reducção no rendimento do café	17:202\$378	
	5.856:583\$344	

Annexo C

Desenvolvimento da conta de exploração

Debito

Material circulante.—Valor do existente a mais do caderno d'encargos	96:840\$874
Movéis e utensilios.—Idem, idem	51:107\$204
Machinas e accessorios.—Idem, idem	36:470\$407
Combustivel.—Existente	151\$552
Via e obras.—Material existente	10:250\$104
Armazens geraes.—Material existente	126:380\$586

Tracção e officinas.—Idem, idem	17:384\$731
Contas a liquidar.—Importancia d'estas	18:154\$828
Gastos geraes d'exploração a saber:	
Direcção e serviços contraes.—Vencimento do director, pessoal e despesas	38:869\$251
Movimento.—Vencimento do pessoal e despesas	44:014\$995
Via e obras.—Férias, despesas e material empregado na linha	163:709\$609
Tracção e officinas.—Material miudo, vencimento do pessoal e despesas	62:338\$948
Armazens geraes.—Vencimento do pessoal e despesas	8:320\$781
Serviço medico e do hospital.—Vencimento do medico, pessoal e despesas	5:933\$420
Lubrificação e iluminação.—Óleos, azcote, petroleo, cebo, etc	6:054\$675
Combustivel.—Carvão	30:193\$818
Passagens.—Do pessoal para Loanda	3:523\$640
Importancia passada para Lucros e Perdas (rendimento da linha)	318:652\$430

Credito

Rendimento da linha	318:652\$430
Diferença nas tarifas do café	74:941\$404
Importancia transferida para a conta de Lucros e Perdas (Gastos geraes d'exploração)	362:959\$147
Saldo	276:798\$882
	1.033:351\$863

Exploração

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

O rendimento da linha foi em:

1889-1890	17:000\$000	1897-1898	177:000\$000
1890-1891	35:000\$000	1898-1899	216:000\$000
1891-1892	62:000\$000	1899-1900	306:000\$000
1892-1893	97:000\$000	1900-1901	288:000\$000
1893-1894	120:000\$000	1901-1902	308:000\$000
1894-1895	164:000\$000	1902-1903	299:000\$000
1895-1896	201:000\$000	1903-1904	336:000\$000
1896-1897	207:000\$000	1904-1905	318:000\$000

em numeros redondos.

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

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

e que neste exercicio com relação ao anterior houve uma diminuição de 5,17 %.

O augmento de tarifas rendeu, durante o anno economico, 106:000\$000 réis.

A applicação d'este augmento produziu em média 50,14 % quando devia produzir 75 % segundo a lei.

Comparado este rendimento com o do anno anterior, nota-se uma diferença de 17:000\$000 réis para menos.

A diminuição proveniente da redução da tarifa do café foi de 17:000\$000 réis. Se juntarmos esta verba ao rendimento acima, vê-se que o rendimento geral da linha seria de 335:000\$000 réis, ou 922\$678 réis por kilometro, se não se fizesse essa redução.

O movimento de passageiros foi no:

	2.º semestre de 1904	1.º semestre de 1905
1.ª classe	78 ou 2,54 %	36 ou 2,30 %
2.ª "	132 " 4,34 %	111 " 3,88 %
3.ª "	2.839 " 93,12 %	2.689 " 93,82 %

Vê-se que a proporção se conservou quasi a mesma do exercicio anterior na 1.ª classe, notando-se uma diminuição na 2.ª classe e um augmento na 3.ª classe, havendo porém, na totalidade, um augmento de 23,42 % na quantidade e de 15,35 % no rendimento.

Mercadorias

Em grande velocidade transitaram	Em pequena velocidade
De 1903-1904	De 1903-1904
De 1904-1905	De 1904-1905
Diferença: menos	Diferença: mais

Houve, pois, em mercadorias um augmento de 2.970 toneladas no peso, o que dá a percentagem de 16,17 %; no rendimento houve porém uma diminuição de 22:000\$000 réis, numeros redondos, o que corresponde a uma percentagem de 8,03 %.

SENHORES ACCIONISTAS:—Em cumprimento do disposto no nosso estatuto, vimos apresentar-vos as contas do exercício de 1904-1905, chamando para ellas a vossa esclarecida attenção.

A exploração da nossa linha continua a fazer-se com a mesma regularidade, graças à boa direcção que lhe imprime o nosso engenheiro-director-técnico o Ex.^{mo} Sr. Antonio Guedes Infante, cuja competencia, zelo e dedicação pelos interesses da Companhia conbecis de sobra.

Do annexo C vereis que continuamos a enviar para Loanda o material necessario para manter a linha no melhor estado de conservação possível, melhorando-a mesmo em alguns pontos onde havia pequenas difficuldades para a circulação dos comboios.

O seu estado é tal que, tendo nós tido a honra de receber em Loanda a visita de Mr. Salesses, director do caminho de ferro de Konakzy ao Niger, commissionado pelo governo francez para visitar todas as linhas africanas, fez este cavalheiro os mais rasgados elogios à nossa linha, que visitou e examinou detidamente, terminando por dizer que lá fora não se faz uma ideia do que ella seja.

Este cavalheiro que é também um distincto engenheiro de minas, disse que, entre Zenza e Oeiras, devem existir importantes jazigos de carvão e que, ao longo da linha, deve haver por toda a parte muito minerio, sendo de opinião que a Companhia deveria mandar para ali pesquisadores de sua conta.

(Continúa)

Avisos de serviço

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Paragem em Cabrella

Desde 15 de dezembro, proximo futuro, os comboios n.º 3 e 4 da linha do Sul terão a paragem de um minuto na estação de Cabrella, para tomar e deixar passageiros, partindo respectivamente da referida estação, o comboio n.º 3 às 7 horas e 30 minutos da tarde e o comboio n.º 4 às 3 horas e 40 minutos da manhã.

Lisboa, 10 de dezembro de 1905.

Festejos na cidade de Setubal em commemoração do 1.º centenario do poeta Bocage

Conferencias litterarias, cortejo civico, illuminações, etc.
de 19 a 21 de dezembro de 1905

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos de todas as estações entre Lisboa e Palmella e das principaes e extremas das outras linhas para Setubal, validos para a ida: de 18 a 21 de dezembro, regresso até 22 inclusivè.

Comboio especial de regresso, na noute de 21 de dezembro, de Setubal às 11,59 noute, chegada a Lisboa, 1,45 manhã.

Para mais esclarecimentos vejam-se os respectivos cartazes.
Lisboa, 11 de dezembro de 1905.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Transportes de peixe fresco acondicionado em gelo

Desde 10 de dezembro de 1905 considerar-se-ha incluído no quadro da quebra natural das mercadorias por seccação, evaporação ou derrame, annexo à Tarifa Geral, o peixe fresco acondicionado em gelo, com as percentagens seguintes:

Percorrendo até 125 kilometros, 10 %; de 126 a 250 kilometros, 12 %; de 251 kilometros em diante 16 %.

Percorrendo mais de 350 kilometros e além dos 16 % acima indicados, mais 3 % por cada fracção indivisivel de 100 kilometros.
Lisboa, 29 de novembro de 1905.

Apeadeiro de Mira

Desde 15 do corrente, o apeadeiro de Gulpelhares situado ao kilometro 323,8 da linha do Norte, entre as estações de Granja e Valladares, passa a denominar-se Mira.

Lisboa, 7 de dezembro de 1905.

Carruagem directa de 1.ª e 2.ª classes entre Lisboa-Rocio, Mangualde e Guarda

Pelo presente fica annullado o Aviso ao Publico B. 1452 de 17 de novembro proximo passado, continuando, portanto em vigor as disposições constantes do Aviso ao Publico B. 1337 de 31 de maio de 1904 isto é, na composição dos comboios correios, n.º 15, que sae de Lisboa-Rocio às 9-30 da tarde e n.º 8, que chega a Lisboa-Rocio às 5-49 da manhã, entrará uma carruagem de 1.ª e 2.ª clas-

ses para o transporte directo de passageiros destinados às estações da linha da Beira Alta, ou d'ali procedentes, sem que tenham de soffrer trasbordo na estação de Pampilhosa.

Serviço entre Lisboa-Rocio e Mangualde. — O serviço da carruagem directa é diario, tanto no sentido de Lisboa-Rocio-Mangualde como no sentido Mangualde-Lisboa-Rocio.

Prolongamento d'este serviço entre Mangualde e Guarda. — A's segundas, quartas, sextas-feiras e sabados a referida carruagem continuará até a Guarda, regressando d'ali nos mesmos dias, sem trasbordo, até Lisboa-Rocio.—Lisboa, 12 de dezembro de 1905.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de drogas, tintas e pinceis

No dia 8 janeiro de 1906 pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas, tintas e pinceis.

As condições estão patentes em Lisboa, na Repartição Central do Serviço dos Armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã às 4 da tarde.

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

Lisboa, 9 de dezembro de 1905.

Fornecimento de cordas

No dia 8 de janeiro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de cordas.

As condições estão patentes em Lisboa na repartição central do serviço dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã às 4 da tarde.

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

Lisboa, 13 de dezembro de 1905.

Fornecimento de vidros

No dia 8 de janeiro pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Commissão Executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de vidros.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do serviço dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã às 4 da tarde.

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

Lisboa, 13 de dezembro de 1905.

Fornecimento de viveres

No dia 29 de dezembro corrente pelas 2 horas da tarde, no edificio de passageiros da estação de Santa Apolonia, 1.º andar e sala das sessões da commissão administrativa das Caixas de Soccorros e de Reformas e Pensões, perante a delegação da mesma commissão, serão recebidas em carta fechada e abertas as propostas para o fornecimento de:

1.º—Pão de trigo, destinado aos armazens de viveres de Lisboa, Entroncamento, Gaia, Torres Vedras e Castello Branco.

2.º—Carnes verdes de vacca, vitella, porco, carneiro e miudezas destinadas aos armazens de viveres de Lisboa, Entroncamento, Gaia, Torres Vedras e Castello Branco.

O caderno de encargos patente na repartição das Caixas de Soccorros e de Reformas e Pensões, edificio de passageiros da estação de Santa Apolonia, 1.º andar, ala norte, todos os dias não feriados desde as 10 horas da manhã até as 4 horas da tarde e nas estações d'esta Companhia.

As propostas formuladas conforme o modelo junto ao caderno de encargos e com a designação exterior no sobrescripto «Proposta para o fornecimento de...» (pão ou carne) devem ser dirigidas à delegação da Caixa de Soccorros e entregues com o recibo do deposito provisório antes de começarem a ser abertas.

Lisboa, 14 de dezembro de 1905.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE AU VOYAGEUR

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

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

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

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

CINTRA Hotel Nunes. — Expendidos 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 um dos melhores da provincia, de incediveis commodidades e aceio tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires

HAMBURGO Walter Muths & Sautier. — Commissões, transportes maritimos 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, commissões, 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 — 1.st class. English family hotel — proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

LISBOA C. Mahony & Amaral. — Commissões, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.^o

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VALENCIA 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.



Real Companhia Vinicola

DO

Norte de Portugal

VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

Procedencia garantida do Douro. Preços desde 300 réis a 2\$150 réis cada garrafa.

VINHOS DE MEZA

qualidades espeziaes do Douro e verdes superiores de Amarante, Minho e Basto

VINHOS ESPUMOSOS

rivalizando em qualidade com as mais acreditadas marcas de Champagne e custando menos de metade.

Alto Douro Crystal 1. ^a reserva.....	garrafa	1\$000
" " " secco.....	"	1\$000
" " " extra-secco.....	"	1\$000
" " Grande vinho espumante Extra reserva	"	1\$200
" " " " " «Primordial»	"	1\$200
" " " " " «Bruto»	"	1\$200
" " " " " «Nectar»	"	1\$400
" " " " " «Assis Brazil»	"	1\$200
" " " " " «Victoria»	"	1\$200
" " " " " «Fim de Seculo»	"	1\$600
Amarante tinto meio espumante.....	"	500

Ha tambem as mesmas qualidades em 1/2 garrafas. Encontra-se nas principaes confeitarias, mercearias, restaurants e hoteis

Representante: LEOPOLDO WAGNER

Deposito Filial: Rua do Alecrim, 117

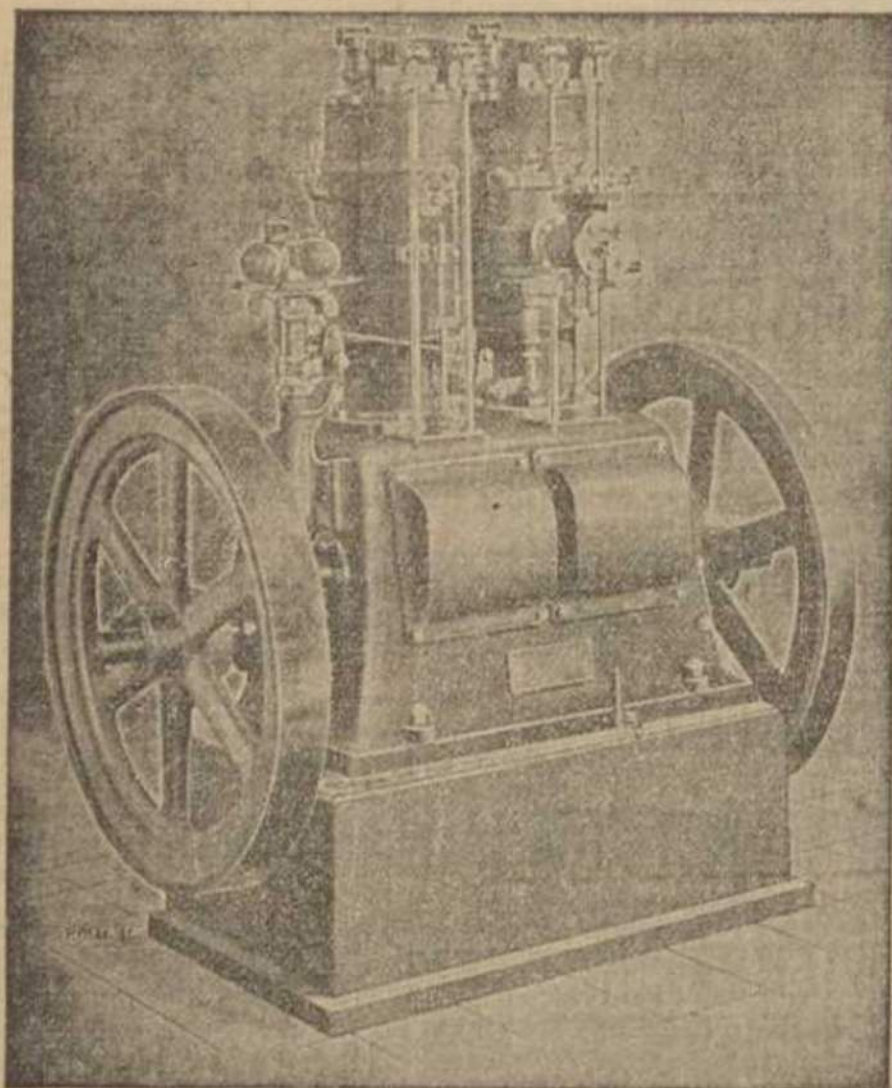
Filial do Deposito: R. do Ouro, 72

MOTORES

da celebre fabrica
americana

**Marinette Iron Works
Manufacturing Co.**

Para gaz de iluminação, gaz
pobre e gazolina, com
inflammção electrica garantida

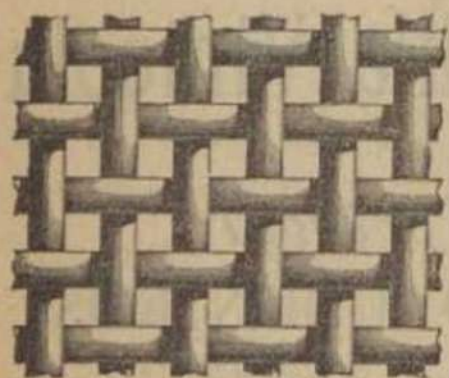


RUBEROIDE e productos P. & B. para substituir os
telhados ordinarios, para coberturas de edificios, estações,
barracas, vagons, terraços, chalets e pavilhões ornamen-
tados, para confecção de camaras frigorificas, tanques,
piscinas e depositos de agua, para tornar as habitações
confortaveis e abrigá-las contra a humidade e contra as
grandes variações de temperatura.

UNICO REPRESENTANTE EM PORTUGAL

M. HERRMANN

CALÇADA DO LAVRA, 6 a 10
LISBOA



TECIDOS METALLICOS

ESPECIAES

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

RÊDES DE TODAS AS CLASSES

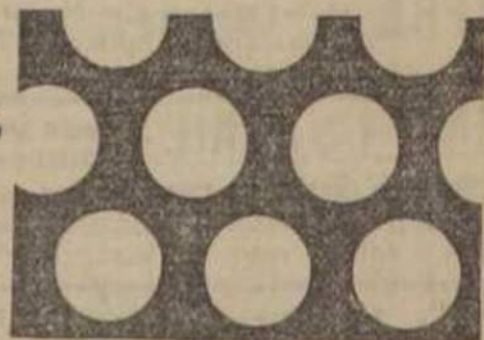
CASA FUNDADA
em 1854

RIVIÈRE

RONDA DE SAN PEDRO, 58
BARCELONA

ARAMES E ARTIGOS DE ARAME, CABOS, RÊDE,
CRIVOS, ESPINHO ARTIFICIAL, CHAPAS PERFURADAS

LAMPADAS DE SEGURANÇA
para MINAS



AGUAS CHLORETADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

O successivo augmento no consumo d'estas aguas attestam bem a sua efficacia. Usam-se no tratamento da escrophulose, rheumatismo, molestias de pelle, ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos de estomago, figado, baço, inflammções de quaesquer órgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrhæas, anemias chlorose.

Deposito no escriptorio da Companhia, rua de S. Julião, 142; pharmacia Azevedo, Filhos, Rocio; José Feliciano d'Azevedo, Drogaria, Rua do Principe, 37 a 43.

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

» 4 » » 13\$750 » 17\$000 »	} segundo o tamanho das letras
» 5 » » 15\$000 » 18\$250 »	
» 6 » » 16\$250 » 19\$000 »	

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

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de Dezembro de 1905

COMPANHIA REAL

C. Sodré		Algés		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-30 m.	5-44 m.	5-30 m.	5-45 m.	5-30 m.	5-45 m.
5-50 m.	6-4 m.	6-23 m.	6-38 m.	6-30 m.	6-45 m.
6-35 m.	6-49 m.	6-43 m.	7-0 m.	7-0 m.	7-15 m.
7-0 m.	7-14 m.	7-30 m.	7-45 m.	7-30 m.	7-45 m.
7-20 m.	7-34 m.	7-53 m.	8-8 m.	8-8 m.	8-23 m.
8-30 m.	8-44 m.	8-18 m.	8-33 m.	8-33 m.	8-48 m.
8-50 m.	9-4 m.	9-25 m.	9-40 m.	9-40 m.	9-55 m.
9-35 m.	9-49 m.	10-50 m.	10-45 m.	10-45 m.	10-60 m.
10-0 m.	10-14 m.	10-53 m.	11-8 m.	11-8 m.	11-23 m.
10-25 m.	10-39 m.	11-15 m.	11-30 m.	11-30 m.	11-45 m.
11-5 m.	11-19 m.	12-0 m.	12-15 m.	12-15 m.	12-30 m.
11-30 m.	11-44 m.	12-23 m.	12-38 m.	12-38 m.	12-53 m.
11-50 m.	12-4 m.	12-45 m.	1-0 t.	1-0 t.	1-15 m.
12-35 t.	12-49 t.	1-30 t.	1-45 t.	1-45 t.	2-0 m.
1-0 t.	1-14 t.	1-54 t.	2-8 t.	2-8 t.	2-23 m.
1-20 t.	1-34 t.	2-15 t.	2-30 t.	2-30 t.	2-45 m.
2-5 t.	2-19 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-30 m.
2-30 t.	2-44 t.	3-23 t.	3-38 t.	3-38 t.	3-53 m.
2-50 t.	3-4 m.	3-45 t.	4-0 t.	4-0 t.	4-15 m.
3-35 t.	3-49 t.	4-30 t.	4-45 t.	4-45 t.	5-0 m.
4-0 t.	4-14 t.	4-53 t.	5-8 t.	5-8 t.	5-23 m.
4-20 t.	4-34 t.	5-15 t.	5-30 t.	5-30 t.	5-45 m.
5-30 t.	5-44 t.	6-0 t.	6-15 t.	6-15 t.	6-30 m.
5-50 t.	6-4 m.	6-23 t.	6-38 t.	6-38 t.	6-53 m.
6-25 t.	6-39 t.	6-59 t.	7-5 t.	7-5 t.	7-20 m.
6-55 t.	7-9 t.	7-30 t.	7-45 t.	7-45 t.	8-10 m.
7-20 t.	7-34 t.	8-15 m.	8-30 m.	8-30 m.	8-45 m.
8-5 n.	8-19 n.	9-0 n.	9-15 n.	9-15 n.	9-30 m.
8-30 n.	8-44 n.	9-23 n.	9-38 n.	9-38 n.	9-53 m.
8-50 n.	9-4 n.	9-45 n.	10-0 n.	10-0 n.	10-15 m.
9-35 n.	9-49 n.	10-33 n.	10-48 n.	10-48 n.	11-0 m.
10-0 n.	10-14 n.	10-51 n.	11-8 n.	11-8 n.	11-23 m.
11-30 n.	11-44 n.	12-23 n.	12-38 n.	12-38 n.	1-0 m.

Mais todos os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a

C. Sodré		P. Arcos		C. Sodré	
8-5 m.	8-33 m.	8-52 m.	9-20 m.	12-30 m.	1-3 n.
12-30 m.	1-3 n.	9-45 m.	10-16 m.		

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré		Cascaes		C. Sodré	
6-15 m.	7-20 m.	6-18 m.	7-24 m.	6-15 m.	7-20 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-48 m.	8-54 m.	7-45 m.	8-50 m.
8-10 m.	9-15 m.	8-25 m.	9-30 m.	8-10 m.	9-15 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-30 m.	10-35 m.	9-15 m.	10-20 m.
10-40 m.	11-45 m.	10-55 m.	12-0 m.	10-40 m.	11-45 m.
10-45 m.	11-50 m.	10-58 m.	12-03 m.	10-45 m.	11-50 m.
12-15 t.	1-20 t.	12-20 m.	1-25 t.	12-15 t.	1-20 t.
1-40 t.	2-45 t.	1-48 t.	2-53 t.	1-40 t.	2-45 t.
1-45 t.	2-50 t.	1-51 t.	3-0 m.	1-45 t.	2-50 t.
2-10 t.	3-15 t.	2-25 t.	3-30 t.	2-10 t.	3-15 t.
3-15 t.	4-20 t.	3-18 t.	4-24 t.	3-15 t.	4-20 t.
4-40 t.	5-45 t.	4-48 t.	5-54 t.	4-40 t.	5-45 t.
4-45 t.	5-50 t.	4-51 t.	6-0 m.	4-45 t.	5-50 t.
5-20 t.	6-25 t.	5-25 t.	6-30 t.	5-20 t.	6-25 t.
6-10 t.	7-15 t.	6-18 t.	7-24 t.	6-10 t.	7-15 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-21 t.	7-27 t.	6-15 t.	7-20 t.
7-40 t.	8-45 t.	7-48 t.	8-54 m.	7-40 t.	8-45 t.
7-45 t.	8-50 m.	7-51 t.	9-0 m.	7-45 t.	8-50 m.
9-15 n.	10-20 n.	9-18 n.	10-24 n.	9-15 n.	10-20 n.
10-40 n.	11-45 n.	10-55 n.	12-0 n.	10-40 n.	11-45 n.
10-45 n.	11-50 n.	10-58 n.	12-03 n.	10-45 n.	11-50 n.
12-25 n.	1-30 n.	12-30 n.	1-35 n.	12-25 n.	1-30 n.

Lisboa-Rocio		Quefuz		Lisboa-Rocio	
9-50 m.	10-21 m.	10-36 m.	11-6 m.	9-50 m.	10-21 m.
11-50 m.	12-21 m.	12-33 t.	1-3 t.	11-50 m.	12-21 m.
1-30 t.	2-21 t.	2-33 t.	3-3 t.	1-30 t.	2-21 t.
3-50 t.	4-21 t.	4-33 t.	5-3 t.	3-50 t.	4-21 t.
7-20 t.	7-51 t.	8-33 n.	9-3 n.	7-20 t.	7-51 t.
9-50 n.	10-21 n.	11-33 n.	12-13 n.	9-50 n.	10-21 n.

Lisboa-Rocio		Cintra		Lisboa-Rocio	
6-35 m.	7-38 m.	5-0 m.	5-57 m.	6-35 m.	7-38 m.
7-25 m.	8-32 m.	6-40 m.	7-39 m.	7-25 m.	8-32 m.
8-50 m.	9-54 m.	7-53 m.	8-50 m.	8-50 m.	9-54 m.
10-35 m.	11-39 m.	9-5 m.	10-3 m.	10-35 m.	11-39 m.
11-21 m.	12-1 t.	11-0 m.	12-3 t.	11-21 m.	12-1 t.
12-50 t.	1-50 t.	1-4 t.	2-3 t.	12-50 t.	1-50 t.
3-3 t.	4-7 t.	3-4 t.	4-3 t.	3-3 t.	4-7 t.
4-35 t.	5-32 t.	4-40 t.	5-15 t.	4-35 t.	5-32 t.
5-25 t.	6-18 t.	4-55 t.	5-55 t.	5-25 t.	6-18 t.
6-20 t.	7-24 t.	5-44 t.	6-36 t.	6-20 t.	7-24 t.
8-50 n.	9-48 n.	6-40 t.	7-39 t.	8-50 n.	9-48 n.
1-0 n.	12-1 n.	9-10 n.	10-3 n.	1-0 n.	12-1 n.
12-20 n.	1-24 n.	10-45 n.	11-37 n.	12-20 n.	1-24 n.

Lisboa-Rocio		Sacavem		Lisboa-Rocio	
7-40 m.	7-54 m.	9-40 m.	10-24 m.	7-40 m.	7-54 m.
8-45 m.	8-59 m.	10-30 m.	11-14 m.	8-45 m.	8-59 m.
9-42 m.	10-26 m.	11-44 m.	12-28 t.	9-42 m.	10-26 m.
10-42 m.	11-26 m.	12-10 t.	1-21 t.	10-42 m.	11-26 m.
11-42 m.	12-26 t.	1-40 t.	2-24 t.	11-42 m.	12-26 t.
1-42 t.	2-26 t.	3-40 t.	4-23 t.	1-42 t.	2-26 t.
2-42 t.	3-26 t.	4-40 t.	5-21 t.	2-42 t.	3-26 t.
3-42 t.	4-26 t.	5-27 t.	6-11 t.	3-42 t.	4-26 t.
6-42 t.	7-26 t.	7-40 t.	8-24 n.	6-42 t.	7-26 t.
8-5 n.	8-49 n.	9-27 n.	10-11 n.	8-5 n.	8-49 n.
9-42 n.	10-26 n.	11-5 n.	11-50 n.	9-42 n.	10-26 n.

Lisboa-Rocio		Povoá		Lisboa-Rocio	
8-45 m.	8-33 m.	7-2 m.	8-0 m.	8-45 m.	8-33 m.
12-42 t.	1-40 t.	2-16 t.	3-24 t.	12-42 t.	1-40 t.

Lisboa-Rocio		V. Franca		Lisboa-Rocio	
4-37 t.	5-6 t.	5-25 m.	6-35 m.	4-37 t.	5-6 t.
4-42 t.	6-6 t.	5-25 m.	6-48 m.	4-42 t.	6-6 t.
5-12 t.	7-7 t.	6-26 t.	7-34 t.	5-12 t.	7-7 t.
6-0 t.	7-7 t.	6-24 t.	7-47 t.	6-0 t.	7-7 t.
10-42 n.	12-6 n.	8-0 n.	9-23 n.	10-42 n.	12-6 n.

Lisboa-Rocio		Setil		Lisboa-Rocio	
12-30 n.	2-45 m.	7-8 m.	8-58 m.	12-30 n.	2-45 m.

Setil		Vendas Novas		Setil	
4-15 m.	7-40 m.	4-5 m.	6-52 m.	4-15 m.	7-40 m.
8-20 m.	10-15 m.	11-0 m.	2-5 t.	8-20 m.	10-15 m.
5-17 t.	1-0 t.	7-49 t.	9-25 n.	5-17 t.	1-0 t.

Lisboa-Rocio		Santarem		Lisboa-Rocio	
3-30 t.	5-1 t.	8-10 n.	11-0 n.	3-30 t.	5-1 t.
12-30 n.	3-41 m.	—	—	12-30 n.	3-41 m.

Lisboa-R.		Entroncamento		Lisboa-R.	
6-20 m.	9-15 m.	5-10 m.	9-9 m.	6-20 m.	9-15 m.
—	—	9-13 m.	12-12 t.	—	—

Setil		Entronc.		Santarem		Setil	
2-20 t.	4-21 t.	4-30 m.	8-9 m.	2-20 t.	4-21 t.	4-30 m.	8-9 m.

Lisboa-Rocio		Pampilhosa		Lisboa-Rocio	
9-15 m.	1-16 t.	7-16 t.	11-23 n.	9-15 m.	1-16 t.

Lisboa-Rocio		Porto		Lisboa-Rocio	
7-0 m.	8-59 t.	4-38 m.	5-42 t.	7-0 m.	8-59 t.
9-20 m.	12-11 n.	10-39 m.	11-57 n.	9-20 m.	12-11 n.
11-15 m.	10-26 n.	1-50 t.	3-14 m.	11-15 m.	10-26 n.
4-30 t.	10-26 n.	1-50 t.	3-14 m.	4-30 t.	10-26 n.
7-5 t.	11-35 m.	4-20 t.	10-25 n.	7-5 t.	11-35 m.
9-30 n.	7-24 m.	8-5 n.	5-49 m.	9-30 n.	7-24 m.

Aveiro		Porto		Aveiro	
3-55 m.	6-39 m.	7-4 m.	9-45 m.	3-55 m.	6-39 m.
10-15 m.	1-2 t.	6-0 t.	8-44 n.	10-15 m.	1-2 t.
4-43 t.	7-39 t.	—	—	4-43 t.	7-39 t.

Ovar		Porto		Ovar	
7-30 m.	9-17 m.	10-11 m.	11-57 m.	7-30 m.	9-17 m.
2-10 t.	3-56 t.	4-41 t.	6-38 t.	2-10 t.	3-56 t.
7-6 t.	8-56 n.	12-31 n.	2-21 n.	7-6 t.	8-56 n.

Esmeriz		Porto		Esmeriz	
4-30 m.	5-47 m.	—	—	4-30 m.	5-47 m.

Espinho		Porto		Espinho	
7-0 m.	8-7 m.	5-41 m.	6-44 m.	7-0 m.	8-7 m.
9-50 m.	10-57 m.	8-21 m.	9-24 m.	9-50 m.	10-57 m.
1-40 t.	2-48 t.	11-54 m.	12-58 t.	1-40 t.	2-48 t.
4-35 t.	5-39 t.	3-6 t.	4-17 t.	4-35 t.	5-39 t.
8-40 n.	9-47 n.	7-16 t.	8-9 n.	8-40 n.	9-47 n.
11-31 n.	12-35 n.	9-22 n.	10-31 n.	11-31 n.	12-35 n.

Coimbra		Figueira		Coimbra	
6-0 m.	7-46 m.	5-50 m.	7-34 m.	6-0 m.	7-46 m.
9-30 m.	10-41 m.	7-55 m.	9-20 m.	9-30 m.	10-41 m.
1-25 t.	3-15 t.	11-0 m.	12-36 t.	1-25 t.	3-15 t.
—	—	12-30 t.	3-5 t.	—	—
—	—	10-0 n.	11-50 n.	—	—

Lisboa		Badajoz		Lisboa	
9-20 m.	8-43 n.	5-35 m.	3-42 t.	9-20 m.	8-43 n.
11-15 m.	7-5 t.	6-40 t.	5-14 m.	11-15 m.	7-5 t.
9-30 n.	6-30 m.	—	—	9-30 n.	6-30 m.

Lisboa		V. Alcantara		Lisboa	
9-20 m.	6-30 t.	8-45 m.	3-42 t.	9-20 m.	6-30 t.
11-15 m.	7-5 t.	11-0 m.	12-36 t.	11-15 m.	7-5 t.
9-30 n.	7-3 m.	5-25 t.	5-14 m.	9-30 n.	7-3 m.

Lisboa		Guarda		Lisboa	
9-20 m.	2-59 n.	4-5 t.	5-14 m.	9-20 m.	2-59 n.
11-15 m.	7-5 t.	—	—	11-15 m.	7-5 t.
9-30 n.	9-4				



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 18 de Dezembro sairá o paquete **Danube** para
Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa

	Africa Oriental (via Suez), vapor allemão Burgermeister . Sairá a 18 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o		Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires , vapor inglez Danube . Sairá a 18 de dezembro. Agentes, James Rawes & C. ^a , Rua de El-Rei, 31, 1. ^o
	Bahia, Rio de Janeiro e Santos , vapor allemão Pernambuco . Sairá a 29 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o		Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira Graciosa (Praia), S. Jorge (Villa das Vellas), Caes do Pico e Fayal , vapor portuguez S. Miguel . Sairá a 26 de dezembro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2. ^o
	Barcelona, Cete e Marselha , vapor francez Saint Barnabé 24. Sairá a 26 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		Pará e Manaus (via Madeira) , vap. inglez Augustine . Sairá a 17 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Travessa da Ribeira Nova, 26, 1. ^o
	Bordeos , vapor francez Atlantique . Sairá a 28 de dezembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1. ^o		Pará e Manaus (via Madeira) , vapor inglez bidense . Sairá a 27 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Travessa da Ribeira Nova, 26, 1. ^o
	Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires , vap. francez Magellan . Sairá a 25 de dezembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1. ^o		Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos , vapor allemão Prinz Sigismund . Sairá a 20 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o
	Espanha, India e Macau , vapor espanhol Isla de Luzon . Sairá a 27 ou 28 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos , vap. allemão Assunção . Sairá a 3 de janeiro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o
	Hamburgo , vap allemão Petropolis . Sairá a 19 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o		Rotterdam e Hamburgo , vap. allemão Tijuca . Sairá a 26 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o
	Hamburgo , vap. allemão Prinz Eitel Friedrich . Sairá a 31 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o		S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, St. Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre , vapor portuguez Loanda . Sairá a 22 de dezembro. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1. ^o
	Havre e Hamburgo (via Madeira) , vapor allemão Mendoza . Sairá a 18 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , R. dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		S. Thomé, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique , vapor portuguez Africa . Sairá a 1 de janeiro. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1. ^o
	Iquitos , vapor inglez Bolivar . Sairá a 23 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Travessa da Ribeira Nova, 26, 1. ^o		S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico , vapor inglez Gallie . Sairá a 27 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o
	Londres , vapor inglez Lisbon . Sairá a 19 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o		

Aos 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

PREÇO 1\$000 RS.



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcções do { Sul e Sueste
Minho e Douro

TARIFA ESPECIAL C F E N.º 2 — GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes de Gare

PREÇOS

Bilhete para uma só entrada.....	50 réis
Bilhete mensal.... { Porto ou Campanhã	15000 »
{ Vianna, Braga e Regoa	800 »
{ Lisboa ou qualquer outra estação.....	600 »

CONDIÇÕES

1.ª

A nenhuma pessoa, incluindo as creanças maiores de tres annos, que não esteja munida com bilhete para poder seguir viagem pelos comboios ou vapores, é permittido o accesso ás plataformas das estações ou pontes de embarque, na occasião da chegada ou partida dos comboios e vapores, não apresentando *Bilhete de Gare*.

Exceptuam-se d'esta disposição:

1.º Os Ministros e Secretarios de Estado, as auctoridades locaes (governador civil, secretario geral, commandante e officiaes das guardas municipaes, commissarios e chefes de policia, administrador do concelho ou bairro e seu secretario, procurador regio e seus delegados, juiz de direiro) agentes da guarda fiscal e das alfandegas em serviço, empregados dos caminhos de ferro do Estado e as pessoas munidas de passes de livre circulação, e empregados da Direcção Fiscal de Exploração dos caminhos de ferro nas estações de serviço commum;

2.º Os officiaes do exercito de terra e mar devidamente uniformisados, que tenham de comparecer nas gares ou pontes em virtude de recepção ou cumprimentos officiaes ou ainda precedendo aviso da auctoridade militar.

2.ª

Os *Bilhetes de Gare mensaes* dão direito á entrada na ponte ou plataforma da estação n'elles designada, sómente na occasião da partida ou chegada de qualquer comboio ou vapor ordinario.

Estes bilhetes são pessoaes e intransmissiveis, e serão cassados se forem encontrados em poder de outras pessoas que não sejam aquellas a favor de quem forem passados.

3.ª

Os *Bilhetes de Gare* de uma só entrada dão direito apenas a assistir á chegada ou partida do vapor ou comboio para que forem vendidos.

4.ª

Para ser collada sobre a condição correspondente da tarifa especial C. F. E. n.º 2 — grande velocidade — **Bilhetes de gare.**

Quem contra esta disposição ser-ines-na cassado o bilhete, sem que por isso tenham direito a indemnisação ou reembolso, sendo além d'isso lavrado auto de noticia e os delinquentes entregues á auctoridade competente.

5.ª

As pessoas munidas de auctorisação para circular a pé na linha não poderão servir-se d'ella para entrar nas estações ás horas da partida ou chegada dos comboios ou vapores, salvo por motivo de serviço publico.

6.ª

Ficam pela presente annulladas a tarifa de 11 de Agosto de 1880, da Direcção do Sul e Sueste, e a tarifa especial n.º 11 g. v, de 15 de Outubro de 1900, da Direcção do Minho e Douro.

Lisboa, 1 de Dezembro de 1905.

O Presidente do Conselho de Administração

Antonio Augusto Pereira de Miranda.



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

1.^a MODIFICAÇÃO À TARIFA ESPECIAL N.º 9 INTERNA DE PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 29 de novembro de 1905)

DESDE 10 DE DEZEMBRO DE 1905

O minimo de percurso dos preços especiaes é modificado como se segue:

Minimo de percurso para os preços A e C	— 60 kilometros	{ ou pagando como tal
» » » » » B e D	— 30 »	

Lisboa, 1 de dezembro de 1905.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.