

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR
A. VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director-editor

REDATOR PRINCIPAL

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

Redacção e administração

TELEPHONE N.º 27

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

Endereço telegraphico: Camiferro

LISBOA

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa especial C. F. E. n.º 2 g. v., bilhetes de gare e 1.ª modificação á 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
PARTE OFICIAL — 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 — Inconvenientes e encantos; solavancos e panoramas — Comidas pessimas.....	373
A NAVEGAÇÃO PARA A ARGENTINA.....	375
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	375
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos acionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	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 — Júry mixto — Tarifa geral de via reduzida — Beira Alta — Estremoz a Castello de Vide — Mirandella a Bragança — Lourenço Marques — Benguela.....	378
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Itália — Baviera.....	379
COMPANHIA ATRAVÉS D'AFRICA — Relatório do Conselho de Administração (continuação).....	379
AVISOS DE SERVIÇO — ARREMATAÇÕES.....	380
AGENDA DO VIJANTE	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 aplicado e continua applicando, em todos os ramos da sua administração, a mais sollicita e distinta vigilância illuminada por um alto e ilustrado criterio, completando-se com uma infatigável actividade.

Entre as muitas manifestações do cuidado, com que attende ás necessidades variadíssimas 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 instalação nova, no edifício 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 atraçamentos e demoras, prejudiciais á rapidez ideal que se espera encontrar nas operações de correio, e era

finalmente um continuo pesadelo 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 mecanicos 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 instalação 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 tráfego das encomendas postaes.

Basta dizer-se que o pessoal, antigamente necessário, 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.

Vâmos descrever este interessante elevador :

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

Para isso aloja-se numa armação metálica, 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 constituído 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 igual de ambas, devem estes dois tambores ser livres, cada um obedecendo ao seu apparelho independente de tensão.

As cadeias são, em toda a sua extensão, guiadas em montantes verticais 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 acarreteria, travando-se logo o sistema pelo atrito 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, saccos, caixas ou envolto 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 à travessa, e de cada lado, fixa-se uma série de barras paralellas intervalladas de espaços vazios o que dá à plataforma a figura d'um pente, com duas ordens de dentes symmetricamente fixados de cada lado d'um mesmo nucleo médio. E' por causa d'estes espaços vazios que devem as encommendas vir em envolucros, 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, sóbem 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 pôdem passar através das outras, sendo justamente este resultado o que se requer. Por isto, vae-se comprehendendo facilmente o funcionamento do apparelho.

Um pequeno motor «Compound», (typo escolhido para velocidade constante, embora haja carga variavel), depois da reducção 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 sucessivamente apresentar-se na estação inferior, surgindo do interior da cavidade, que dissémos aberta no piso, passando os cheios das plataformas moveis, pelos vazios 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 necessário, para as manobras de collocar e retirar as encommendas postaes, sem precipitação nem dificuldades, 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 movele 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 movele (agora vasia) se esconde, no seu giro descendente. A carga é retirada pelos empregados de serviço, e logo ali é depositada outra, trazida pela plataforma seguinte e assim sucessivamente 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 comprimí-la e travar a funcção do apparelho. 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 encommendas 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, mercé de paixões politicas e interesses locaes, a queixas e reclamações, nem sempre bem orientadas, mercé da inscência 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 conscientiosa 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 distintos engenheiros Kopke de Carvalho e Antonio Moraes Sarmento, empregando em larga escala as curvas de 60^m, com o que conseguiram enorme reducção do custo da linha, eliminando todos os tunneis e reduzindo as obras de arte a um viaducto metallico de um só vâo de 60^m sobre o Tâna e a duas pontes de pequeno vâo, 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 agravaría 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,41.
Alinhamento de 515^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 238,53.
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 críticas 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 Sarmento, 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. Sarmento 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 carácter pessoal, o engenheiro auctor dos artigos do *Flaviense*, logo a seguir aos periodos em que affirma o direito do sr. Sarmento 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. Sarmento!!!

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

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 descer 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 descer ao valle, indo o traçado ás proximidades do Seixo.

Esse estudo perfuntorio, 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 recommendar que as linhas secundarias procurem servir o melhor possivel o trafego local, ainda á custa de alargamentos, 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 intermédia, pois todas aquellas povoações teriam de vir á estação de Vidago, para o que seria necessário 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 saída de um planalto bastante povoado! E isto para quê? Para obrigar esses povos a irem a Chaves, sem o que o commercio flaviense será anniquilado.

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 sobressaltar 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. Sarmento, e condenar de antemão o estudo conscientioso de outra directriz?

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

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

Porque penso o contrario, não posso deixar sem esta annotação a investida contra o traçado em estudo, baseada em argumentos insubstinentes, que pesam na opinião local por emanarem de um technico. 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.

PARTÉ 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 atender os múltiplos requisitos d'esta obra, sob o ponto de vista das conveniências do tráfego que é destinado a servir:

Ha por bem determinar que, independentemente da solução que haja de ser tomada sobre o projecto elaborado em obediência 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 1903.—D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas

Editos de quinze dias

Faz-se publico nos termos e para os efeitos do artigo 14º 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 Estrela.

Todas as reclamações contra a aprovação d'este projecto devem ser presentes a esta Inspecção Geral.

Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas, em 1 de dezembro de 1903. — 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.—Diminui 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 ocupado, numa série interessante de artigos, das modificações que devem fazer-se na capital, para pôr em evidencia as suas belas 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 emfim.

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, cubicos 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 permaneceria, sem explorações gananciosas, convidá-lo a vir banhar-se na luz radiante do nosso formoso sol, a respirar as emanacões salinas das nossas praias, a oxigenar o sangue nos nossos pinhaes e florestas, a percorrer as nossas pittorescas serras, cidades, villas e thermas da província; 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 inverosimeis; e que está imitando a singular Suecia dos *fjords*.

Estamos por isso dedicadamente ao lado dos que pro-pugnam 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 à necessidade imperiosa de resolver o grave problema do tráfego da cidade, tanto o tráfego commercial e urbano, como o tráfego marítimo e ferroviario.

Não ha duas opiniões a respeito das deficiencias das comunicações 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, parallela ao rio, a grande estrada que leva para o Oceano.

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

Ruas paralelas, 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 propria 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 transito permitem que se espere o tempo necessário para as novas construções que tal ideia demandaria; nem a demolição da frente do edifício do Arsenal bastaria, porque apertada é também a rua entre a câmara municipal e o ministério das Obras Públicas, como é igualmente estreita a rua da Alfandega.

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

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

A primeira cousa que urge é estabelecer a ligação ferroviária na margem. Fazendo-se esta ligação, ao mesmo tempo se pôde estabelecer uma comunicação ordinária entre as duas partes da cidade a montante e a jusante do Arsenal, que conduza às 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 trânsito urbano, alguma cousa, e cousa simples, se deve também fazer na rua do Arsenal.

Vamos por partes.

A ligação essencial pelo lado do rio pôde realizar-se por molhes e viadutos metálicos desde o aterro, recentemente construído em frente do torreão do Tribunal do Comércio, até o aterro da ponte dos vapores.

Para o serviço da doca seca e docas ordinárias do Arsenal haveria pontes girantes, que são hoje construções correntes e de que há até exemplo na doca de Santos.

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

A estética da nossa notável e monumental praça do Comércio em nada se prejudicava, tendo no mar a linha elegante das rotulas d'um viaduto, que podia abrir-se ao meio quando fosse necessário.

Este viaduto e molhe, para comboios e para o transito ordinário, resolve a questão sem inutilizar construções dispendiosas e necessárias como são os estaleiros do Arsenal, as suas docas, os seus estaleiros e as suas oficinas.

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

Esta simples modificação, um novo e pequeno estreitamento nos passeios, deixavam estabelecer 4 linhas de transito para veículos: 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 «grades» 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 eléctricos, em que se adoptaram parte das modificações aconselhadas há 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 horrostrar os nossos edis.

Com um pouco de bom gosto e de coragem poder-se-ha fazer até uma cousa que realçaria a beleza da praça do Município, 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 análoga à do Carmo, e o prolongamento da rua assim rebaixada, em passagens inferiores, parte em quintaes, parte sob as casas existentes até próximo do canto norte da Praça do Município onde abriria uma nova passagem em arco, daria ainda novas facilidades ao trânsito.

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

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

A segunda obra é bem mais mesquinha e fácil do que tantas que o município tem executado com os próprios recursos. A elle pertence realizá-la, fazendo assim um notável serviço à 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 número de annos.

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

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

São indispensáveis as duas obras. A câmara, depois de executar aquela 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 necessárias para o bello prolongamento da Avenida D. Amelia até o largo do Intendente, não deve hesitar em obras tão mesquinhos.

Tem de desentupir o desfiladeiro da rua do Arsenal e tem também 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 eléctricos que funcionam em Los Angeles a mais importante é a *Pacific Electric* que tem uma rede de mais de 150 milhas (240 quilómetros) na cidade e fóra d'ella, algumas em leito próprio em grande extensão, e ainda o ascensor do Monte Lowe, uma das linhas mais interessantes da América, e sem dúvida das mais atrevidas que existem no mundo.

É passeio que ninguém, 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 edifício que a companhia possue na cidade, fazendo o ângulo 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 dependências, como para luxuosos bazares, sumptuosos restaurantes e outras accommodações, como é uso no país. Nos pavimentos superiores são os escriptórios 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 quilómetros, no carro eléctrico, é já muito pitoresco, atravessando-se sobre uma grande ponte o Arroio, as cidades secundárias de Pasadena e Altadena, o centro residencial dos millionários da região. Imagina-se por isso a beleza e riquesa das suas construções.

Chega-se depois ao Rubio, uma estreita ravina entre duas montanhas, estrangulando a estrada, que tem de terminar aí, onde vemos na nossa frente a linha de um elevador funicular eléctrico, de 900 metros de extensão, subindo a diferença de nível de 300 metros.

A perspectiva d'esta linha impõe-se ao viajante pela grande extensão d'aquella recta que sobe 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 iinhos ferreas.

Esta passa sobre vinte pontes, altas ravinas; continuamente temos, ora de um ora de outro lado precipícios 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 abyssmo em abyssmo, 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 sobem a cavallo ou em burro, e vem a propósito 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 agradavel passeio a Inspiration Point, sitio d'onde se disfruta um bello panorama do valle de S. Gabriel e sua floresta reservada à 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 raízes — 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 torná-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 vêr, nos arredores, algumas cousas interessantes, como os aviarios em que se eriam gallinhas e pombos aos milhares, o Canyon da Soledad, na grande curva com que rodeamos os montes de S. Gabriel, etc.

Depois anoutece e só se accordarmos cedo vemos que estamos parados em Berenda, estação de entroncamento para Raymond. Com efeito, 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 imprópria para despertar os excursionistas. Assim, os carros em que vão passageiros destinados ao Yosemite são desatrelados do rapido e ficam parados até ás 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 diligencias, 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 ahi uma comida desenxabida, mal cosinhada e peior 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 murmúrio, por mais que tenham que sujeitar-se a incomodos e faltas de attenções, 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 espíritos naquelle paiz de liberrimas instituições. Recalcitrar, protestar contra uma imposição que nos incomoda? Isso só os europeos o fazem por lá; o americano sujeita-se. Insurgir-se, era perder tempo, e este é precioso; prefere submitter-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, pobemente, mas emfim, é original a estada no acampamento; se porém, ha geada, frio intenso, o que é vulgar, o alojamento em *camping* pôde 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 giganteas, arvores de muitos séculos, e cujos troncos attingem, algumas, 10 metros de diâmetro, 37 metros de circumferencia e até 92 metros de altura.

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

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 diligencia é ainda mais incomodo, 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 ruinosas cascatas.

Do hotel do valle, onde se come detestavelmente, pôde-se subir, a cavallo, a varios pontos sobre os imponentes penhascos; mas quem quizer poupar-se a continuas cavalgadas pôde contentar-se em ir, a pé, vêr a cataracta, de que só, de perto, se vê a parte inferior, que tem 131 metros de altura, 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 disfrutam.

Mas, chegado ao alto, o excursionista dá por bem empregados todos os incomodos 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 graduação 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 incomodam com isso.

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

Ha quem ainda agradeça esta *bella* refeição (?) a 15000 réis por cabeça.

A volta faz-se no carro, pelo caminho directo até Wawona, de onde, na manhã seguinte, se regressa pelo mesmo trajecto 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 república 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 dezesete milhas.

Foi construído em Hamburgo em 1903. As instalações 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 trânsito aos passageiros, cortando de vez com todas as pées 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'estrangeiros a esta nesga da Europa que, ora estendendo-se em louras 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 dificuldades 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 à Europa, ou d'esta se dirigem para aquella.

E' necessário não dormir 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 atraír 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 elegância; mas um grande livro pela sua utilidade.

O seu auctor, considerado professor de linguas em Liverpool, conseguiu reunir num elegantíssimo 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 pôdem ser assunto de correspondencia, lá se encontram no util livrinho.

Não lhe bastava fazer só isto. Quis 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; acrescentou-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 ler 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 recomendam-o aos interessados.

O Diario de Noticias Ilustrado. Natal de 1906. Primoroso e finamente artístico o numero que temos presente.

Na capa, uma deliciosa aguarella de Roque Gameiro, fina, transparente de largos horizontes e artística 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 esmolas, 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, descansa da caminhada junto ao criado 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 reprodução d'un baixo relevo de Teixeira Lopes.

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

Uma pagina brilhante é a do *Pastor*. Pagina duplamente artística, 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 conhecido.

do, ilustrado 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 ilustrado do *Diario de Noticias*, Natal de 1906. Agradecemos.

Le Touriste, Revista ilustrada dedicada al fomento de los viajes por Espana y Portugal. — Ao olharmos o numero programma d'esta revista, que ha dias nos foi enviado, tivemos desejo de ver 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 atrair viajantes estrangeiros á peninsula.

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

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

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

PARTÉ FINANCIERA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes

Obrigações de 1.º grau

São prevenidos os srs. obrigacionistas de que a data de 2 de janeiro de 1906 inclusivé 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 23 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon frs. 7,09 liquidos 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 liquidos de impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.º 21 da nova folha d'elles, anexa 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 anexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % (segunda e terceira series), devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau de mesmo tipo, e recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 2 de janeiro de 1906 inclusivé, 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 tesouro portuguez em virtude do disposto no art. 5.º da lei de 29 de julho de 1899, publicada no *Diario do Governo* n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

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

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes em 13 de dezembro de 1905.—O Presidente da Comissão Executiva, *Victorino Vaz Junior*.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Através de Africa

Faço 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 comissão de competentes tem estudado detalhadamente o assunto, mas também que os ministros das obras publicas, marinha e fazenda se reuniram, ha dias, conjuntamente 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 causa que só é por enquanto do domínio 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 ocupar definitivamente o lugar 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 tambem 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 atrair a navegação estrangeira.

E' assim que, segundo refere um illustre collega, muitos navios ficam a meio do rio, tendo os interessados, comerciantes 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 Alemanha 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 amizade 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 amigável 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 acções legalmente averbadas ou nominativas, por titulos ao portador com os respectivos numeros dos coupons e tipo correspondente, logo que essa troca seja requerida á Companhia pelos proprietarios das mesmas acções.

O mercado bolsista continuou 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: acções 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...	31 3/16	—	Desconto no Banco
» cheque...	30 13/16	50 11/16	de Portugal...
Paris 90 d/v.....	559 1/2	—	No mercado...
» cheque.....	564	566	Cambio do Brazil.
Berlim 90 d/v.....	228 1/2	—	Premio da libra...
» cheque....	231 1/2	232 1/2	230
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 : Inscripções 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 % 1888.....	-	-	-	20 200	-	-	-	-	20.400	20.400	-	20.400	-	-
» 4 % 1890 assent	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 % 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.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções 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 grau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » 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	69,50	69,70	69,65	69,55	69,50	69,50	69,57	69,35	-
Acções Comp. Real	-	-	-	-	-	-	-	-	373	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 grau	-	-	-	-	-	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	69,87	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	-	-	-	-	-	-	-	93,50	94,75	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Período de exploração	1905		1904		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de		
		Kil.	Totais Réis	Kilom.	Kil.	Totais Réis	Kilom.	1905 Réis	1904 Réis	
COMPANHIA REAL	de a									
Antiga rede e nova não garantida...	1925 Nov 26	2 Dez	693 »	88.216.000 88.668.000	127.295 127.948	693 »	86.037.255 85.023.443	124.180 122.688	4.411.995.000 4.498.663.000	4.374.352.503 4.459.375.946
Nova rede garantida	1925 Nov 26	2 Dez	380 »	12.395.000 12.657.000	82.618 33.307	380 »	12.344.745 12.250.557	32.486 32.238	620.406.000 633.063.000	620.518.497 632.769.054
Vendas Novas	1925 Nov 26	2 Dez	70 »	1.815.000 1.724.000	25.929 24.628	70 »	1.491.000 1.579.000	21.300 22.557	85.783.000 87.507.000	76.532.000 78.111.000
Sul e Sueste										
Minho e Douro	1925 Nov 29	10 Out 4 Nov	343 253	45.506.367 13.872.104	132.671 54.830	343 253	39.941.851 14.289.941	116.448 56.481	1.151.195.660 374.621.623	1.083.307.154 374.103.078
Beira Alta	1925 Nov 12	18 21	» »	8.308.005 7.603.543	32.837 30.053	» »	10.162.405 8.471.953	40.167 33.485	382.929.628 390.533.171	384.265.483 392.737.436
Nacional — Mirandella e Vizeu	1925 Nov 17 23 Set 24 30	29 119	» »	3.842.440 3.120.413	28.087 26.221	105 »	2.898.800 2.472.305	27.607 23.545	71.716.251 74.836.664	70.479.486 72.951.191
Guimarães	1925 Nov 11 20	7 Out »	» 34	2.538.008 2.726.235	21.327 80.183	» 34	2.617.111 2.978.640	24.924 87.607	77.374.672 82.240.212	75.568.902 81.187.499
Porto à P. e Famalicão	1925 Nov 11 17	17 Nov 64	»	3.681.781	2.501.539	Ps. Ps.	679.3681 Ps. 2.573.881 Ps.	699 Ps. 97.432.676 Ps.	99.168.577	1.735.901
Norte de Espanha	1925 Nov 18 24	24 »	»	2.657.994	722	»	2.630.106	719	100.090.670	101.798.683
Madrid — Zaragoza — Alicante	1925 Nov 12 18	18 Nov 3650	»	2.914.301	551.3650	»	2.041.266	559	90.041.672	91.013.346
Andaluzes	1925 Nov 12 25	18 Nov »	»	3.106.7	358.974	1067 336	2.133.349	584	92.185.098	93.146.691
Madrid-Caceres	1925 Nov 19 26	2 Dez	429 »	89.242 69.701	208 162	429 »	98.310 65.664	229 153	4.177.704 4.247.406	4.316.635 4.382.299
Zafra a Huelva	1925 Nov 19 26	2 Dez	180 »	56.226 58.686	312 314	180 »	44.461 45.580	247 252	2.408.582 2.467.267	1.956.255 2.001.484

LINHAS PORTUGUEZAS

Pessoal da Companhia Real. — Um nosso estimado collega diario 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 submetida á aprovação do conselho de administração em reunião que só se efectuará no fim do mes.

O que é certo é que o distinto engenheiro sr. Simões de Carvalho deixa o logar de sub-director da companhia, para ir ocupar 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 (60m), sendo necessário industriá-lo e fazê-lo observar as minuciosas precauções que demanda a natureza especial da linha.

A infrastructura está concluída com a maior perfeição. As chuvas do outono determinaram recalques dos aterros sem os quaes teria sido prematuro o assentamento.

Os edifícios estão muito adeantados e esmeradamente construídos.

Está-se procedendo ás obras do alargamento da estações 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 Sarmento.

Villa Real ás Pedras Salgadas. — A execução da infrastructura 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 edifícios, e adquirido 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 Vidaço. — 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 kilómetros para chegar a Villa Real. Para facilidade de balastragem, não convém abrir o troço de Tavira a Cacella (13 km.), desde já, pois os comboios d'exploração embraçariam 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 provisória. Está já elaborado o plano da estação definitiva que vae ser submetido á aprovação 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 intimara 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 Apolonia.

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 afirmar cathegoricamente que nada ha que possa motivar tão phantasmoso boato, pois que o tunnel se conserva em perfeito estado, sem que apresente o mais leve indicio de ruina.

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 máquinas Mallet fabricadas pela casa Henschel.

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

O fabrico d'este material tem sido cuidadosamente fiscalizado pelo distinto 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 forma 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 locaes, 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, prometeu envidar os seus esforços para aplanar as dificuldades que se oponham 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 vagons destinados ao transporte de terras, carvão, cereaes ou quaesquer materiaes a granel.

Um d'estes vagons 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.

Benguela. — Continuam com actividade os trabalhos de construção entre Lobito e Monte Sahoá, 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 Sahoá 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 construção 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 lugar 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 pôrta 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 à 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 lugares sentados e 40 de pé; duas carruagens mixtas de primeira e segunda tendo, respectivamente 9 e 48 lugares; 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 machine 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 vagons. No caso de impossibilidade do machinista suspende a marcha do comboio, para o que deve saber fechar as torneiras de vapor.

Este serviço vae 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
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 adeantamentos	116:319\$699
Juros da conta de suprimentos por contrato de 17 de janeiro de 1896	5:310\$720
A diversos	37:809\$805
Redução no rendimento do café.	
	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
Moveis 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 centraes.—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 miúdo, 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, aceite, petroleo, cebó, 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	1.033:351\$863
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)	342:959\$147
Saldo	276:798\$882
	1.033:351\$863

Exploração

Segundo 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	85:000\$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\$536	1899-1900	846\$503
1892-1893	432\$009	1900-1901	793\$527
1893-1894	476\$5678	1901-1902	846\$4685
1894-1895	577\$5972	1902-1903	820\$5159
1895-1896	670\$5021	1903-1904	923\$5159
1896-1897	691\$5033	1904-1905	875\$5119
1897-1898	591\$5320		

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

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

A applicação d'este aumento 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 reducção 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 922:6678 réis por kilometro, se não se fizesse essa reducção.

O movimento de passageiros foi no :

	2.º semestre de 1904	1.º semestre de 1905
1.ª classe	78 ou 2,51 %	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 aumento na 3.ª classe, havendo porém, na totalidade, um aumento de 23,42 % na quantidade e de 15,35 % no rendimento.

Mercadorias

Em grande velocidade transitaram	Em pequena velocidade
De 1903-1904	387 ton.
De 1904-1905	316 »
Diferença: menos	71 »
	Diferença: mais

Houve, pois, em mercadorias um aumento 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 elas a vossa esclarecida atenção.

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

Do anexo C vereis que continuamos a enviar para Loanda o material necessário para manter a linha no melhor estado de conservação possível, melhorando-a mesmo em alguns pontos onde havia pequenas dificuldades 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, comissionado pelo governo francês 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 distinto 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 minério, sendo de opinião que a Companhia deveria mandar para ali pesquisadores de sua conta.

(Continua)

AVISOS DE SERVIÇO

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Paragem em Cabrela

Desde 15 de dezembro, próximo futuro, os comboios n.º 3 e 4 da linha do Sul terão a paragem de um minuto na estação de Cabrela, 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 Setúbal em comemoração do 1.º centenario do poeta Bocage

Conferencias litterarias, cortejo cívico, 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 principais e extremas das outras linhas para Setúbal, válidos para a ida: de 18 a 21 de dezembro, regresso até 22 inclusivé.

Comboio especial de regresso, na noite de 21 de dezembro, de Setúbal às 11.39 noite, 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 Portugueses

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 secção, evaporação ou derrame, anexo à Tarifa Geral, o peixe fresco acondicionado em gelo, com as percentagens seguintes:

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

Percorrendo mais de 350 quilómetros e além dos 16% acima indicados, mais 3% por cada fracção indivisível de 100 quilómetros.

Lisboa, 29 de novembro de 1905.

Apeadeiro de Mira

Desde 15 do corrente, o apeadeiro de Gulpelhares situado ao quilómetro 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 prentes fica annullado o Aviso ao Púlico B. 1452 de 17 de novembro próximo passado, continuando, portanto em vigor as disposições constantes do Aviso ao Púlico 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 sofrer trasbordo na estação de Pampilhosa.

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

Prolongamento d'este serviço en'r. Mangualde e Guarda. — A's segundas, quartas, sextas-feiras e sábados 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 Portugueses

Fornecimento de drogas, tintas e pinceis

No dia 8 de janeiro de 1906 pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão 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 Armazéns (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis das 10 horas da manhã às 4 da tarde.

O depósito 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 comissão 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 armazéns (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis das 10 horas da manhã às 4 da tarde.

O depósito 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 Comissão 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 armazéns (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis das 10 horas da manhã às 4 da tarde.

O depósito 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 edifício de passageiros da estação de Santa Apolónia, 1.º andar e sala das sessões da comissão administrativa das Caixas de Socorros e de Reformas e Pensões, perante a delegação da mesma comissão, serão recebidas em carta fechada e abertas as propostas para o fornecimento de:

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

2.º—Carnes verdes de vaca, vitella, porco, carneiro e mudezas destinadas aos armazéns de viveres de Lisboa, Entroncamento, Gaia, Torres Vedras e Castelo Branco.

O caderno de encargos patente na repartição das Caixas de Socorros e de Reformas e Pensões, edifício de passageiros da estação de Santa Apolónia, 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 sobreescrito «Proposta para o fornecimento de...» (pão ou carne) devem ser dirigidas à delegação da Caixa de Socorros e entregues com o recibo do depósito 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-MÉMOIRE AU VOYAGEUR

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

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

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da 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**. — Explendios panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1.500 réis a 2.500 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 Tourist. — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de inexcusaveis commodidades e aceio tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires

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

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

LISBOA Bragança-Hotel. — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.º ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

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

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

MAFRA Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. Bellas accommodações desde 1.000 réis por dia ate 1.500. — Reducción de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

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

PORTO Soño Pinto & Irmão. — Despachantes. — Rua Mousinho 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 do Bandeira, 39, 1.º

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança. — Avenida Todt, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1.200 a 2.500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

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

VIENNA Hotel Metropole — Morzinplatz, 1 a 4 (Caes de Francisco José) — Grandehotel de 1.º 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 especiaes 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.º reserva.....	garrafa	1.200
" " secco.....	"	1.200
" " extra-secco.....	"	1.200
" " Grande vinho espumante Extra reserva	"	1.200
" " " " Primordials	"	1.200
" " " " Bruto	"	1.200
" " " " Nectar	"	1.240
" " " " Assis Brasil	"	1.200
" " " " Victoria	"	1.200
" " " " Fim de Seculo	"	1.200
Amarante tinto meio espumante.....	"	500

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

Representante: LEOPOLDO WAGNER

Deposito Filial: Rua do Alecrim, 117

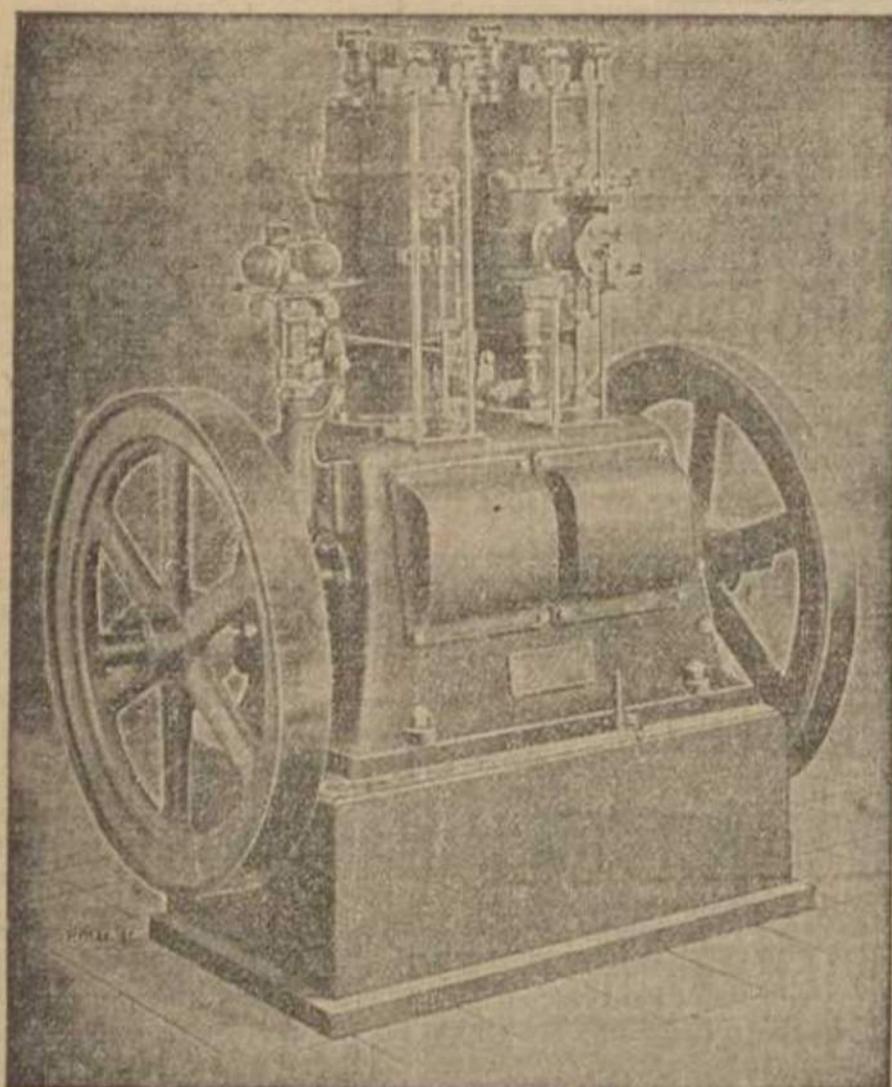
Filial do Deposito: R. do Ouro, 72



MOTORES

*da celebre fabrica
americana*

**Marinette Iron Works
Manufacturing Co.**



Para gaz de illuminação, gaz
pobre e gazolina, com
inflammation electrica garantida

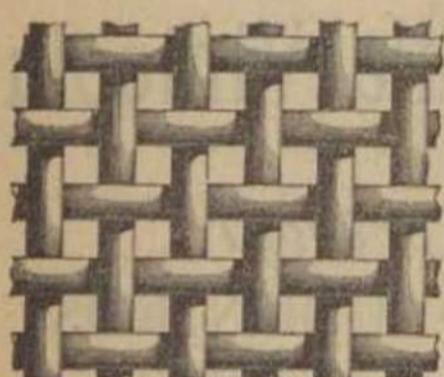
RUBEROIDE e productos P. & B. para substituir os
telhados ordinarios, para coberturas de edificios, estações,
barracas, vagons, terraços, chalets e pavilhões ornamen-
tados, para confecção de camaras frigorificas, tanques,
piscinas e depositos de agua, para tornar as habitações
confortaveis e abrigá-las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

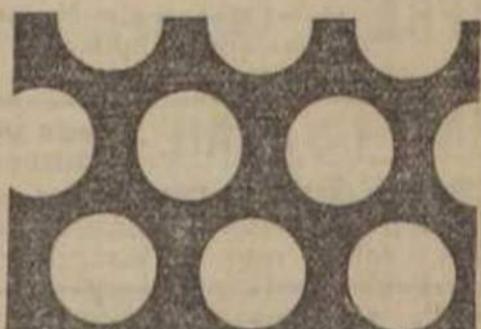
RÊDES DE TODAS AS CLASSES

RIVIÈRE

RONDA DE SAN PEDRO, 58
BARCELONA

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

LAMPADAS DE SEGURANÇA
para MINAS



AGUAS CHLORETTADAS DA AMIEIRA

• Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

O successivo augmento no consumo d'estas aguas atestam bem a sua efficacia. Usam-se no tratamento da escrofulose, rheumatismo, molestias de pelle, ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos de estomago, figado, baço, inflammations de quaesquer orgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrhreas, anemias chlorose.

• Deposito no escriptorio da Companhia, rua de S. Julião, 142; pharmacia Azevedo, Filhos, Rocio; José Feliciano Azevedo, Drogaria, Rua do Príncipe, 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
 » 5 » » 15\$000 » 18\$250 » das letras
 » 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
5-30 m.	5-44 m.	5-30 m.	5-45 m.
6-5 m.	6-4 m.	6-23 m.	6-38 m.
6-35 m.	6-49 m.	6-45 m.	7-0 m.
7-0 m.	7-44 m.	7-30 m.	7-45 m.
7-20 m.	7-31 m.	7-53 m.	8-8 m.
8-30 m.	8-44 m.	8-18 m.	8-33 m.
8-50 m.	9-4 m.	9-25 m.	9-40 m.
9-35 m.	9-49 m.	10-50 m.	10-45 m.
10-0 m.	10-14 m.	10-53 m.	11-8 m.
10-25 m.	10-39 m.	11-15 m.	11-30 m.
11-5 m.	11-19 m.	12-0 m.	12-15 m.
11-30 m.	11-44 m.	12-23 t.	12-38 t.
11-50 m.	12-4 t.	12-45 t.	1-0 t.
12-35 t.	12-49 t.	1-30 t.	1-45 t.
1-0 t.	1-14 t.	1-51 t.	2-8 t.
1-20 t.	1-34 t.	2-15 t.	2-30 t.
2-5 t.	2-19 t.	3-0 t.	3-15 t.
2-30 t.	2-44 t.	3-23 t.	3-38 t.
2-50 t.	3-4 t.	3-43 t.	4-0 t.
3-35 t.	3-49 t.	4-30 t.	4-45 t.
4-0 t.	4-14 t.	4-53 t.	5-8 t.
4-20 t.	4-31 t.	5-45 t.	6-0 t.
5-30 t.	5-44 t.	6-15 t.	6-38 t.
5-50 t.	6-4 t.	6-23 t.	6-39 t.
6-25 t.	7-9 t.	7-39 t.	7-45 t.
7-20 t.	7-34 t.	8-15 n.	8-30 n.
8-5 n.	8-19 n.	9-0 n.	9-15 n.
8-30 n.	8-44 n.	9-23 n.	9-38 n.
8-50 n.	9-4 n.	9-45 n.	10-0 n.
9-35 n.	9-49 n.	10-33 n.	10-48 n.
10-0 n.	10-14 n.	10-51 n.	11-8 n.
11-30 n.	11-44 n.	12-23 n.	12-38 n.

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.
12-30 n.	1-3 n.	9-43 m.
		10-16 m.

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
6-15 m.	7-20 m.	7-21 m.
7-45 m.	8-30 m.	8-47 m.
a 9-10 m.	a 8-26 m.	9-2 m.
9-15 m.	10-20 m.	10-0 m.
a 10-40 m.	11-16 m.	a 9-56 m.
10-15 m.	10-48 m.	11-54 m.
12-15 t.	11-26 m.	12-2 t.
a 1-40 t.	12-18 t.	1-24 t.
1-45 t.	2-50 t.	1-48 t.
a 2-10 t.	3-46 t.	a 2-26 t.
3-15 t.	4-29 t.	3-2 t.
a 4-10 t.	5-16 t.	a 3-56 t.
4-15 t.	5-50 t.	4-32 t.
a 5-20 t.	6-5 t.	5-26 t.
a 6-10 t.	6-45 t.	6-18 t.
6-15 t.	7-20 t.	7-32 t.
a 7-40 t.	8-16 t.	8-8 t.
7-45 t.	8-50 m.	8-54 t.
a 9-15 n.	9-18 n.	10-24 n.
a 10-40 n.	11-16 n.	a 2-56 n.
10-45 n.	11-50 n.	10-48 n.
12-25 n.	11-15 n.	a 11-8 n.

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio
9-50 m.	10-21 m.	10-36 m.
11-30 m.	12-21 t.	12-33 t.
1-30 t.	2-21 t.	3-3 t.
3-30 t.	4-21 t.	4-33 t.
7-20 t.	7-51 t.	8-63 n.
9-50 n.	10-21 n.	11-15 n.

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio
6-35 m.	7-38 m.	5-0 m.
7-25 m.	8-32 m.	6-40 m.
8-50 m.	9-54 m.	7-53 m.
9-35 m.	11-32 m.	9-5 m.
11-21 m.	12-1 t.	11-0 m.
12-30 t.	1-50 t.	1-4 t.
3-3 t.	4-7 t.	3-4 t.
4-25 t.	5-32 t.	a 4-40 t.
5-25 t.	6-18 t.	5-15 t.
6-20 t.	7-24 t.	5-55 t.
8-50 n.	9-48 n.	6-40 t.
9-0 n.	12-4 t.	9-10 n.
12-20 n.	1-24 n.	10-45 n.

Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-10 m.	7-31 m.	9-40 m.	10-24 m.
8-15 m.	8-59 m.	10-30 m.	11-14 m.
9-42 m.	10-26 m.	11-44 m.	12-28 t.
10-42 m.	11-26 m.	12-0 t.	1-21 t.
11-42 m.	12-26 t.	1-40 t.	2-24 t.

Lisboa-Rocio Povo	Povo Lisboa-Rocio
a-56 m.	6-13 m.
12-32 t.	1-40 t.
2-32 t.	2-26 t.
3-32 t.	3-24 t.

Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
p-37 t.	c-6 t.	c-5-25 m.	p 6-35 m.
4-42 t.	6-6 t.	5-25 m.	6-48 m.
5-12 t.	7-7 t.	2-26 t.	3-24 t.
p 6-0 t.	c 7-7 t.	6-24 t.	7-47 t.
10-42 n.	12-6 n.	8-0 n.	9-23 n.

Lisboa-Rocio Setil Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
12-30 n.	2-45 m.	7-8 m.	p 8-68 m.
—	—	—	9-7 m.
Setil	Vendas Novas	Setil	
4-15 m.	7-10 m.	4-5 m.	6-52 m.
8-20 m.	10-12 m.	11-0 m.	2-5 t.
8-17 t.	—	7-49 t.	9-25 n.

Lisboa-Rocio Santarem Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
3-30 m.	5 t.	8-10 n.	11-0 n.
12-30 n.	3-41 m.	—	—
Lisboa-Rocio Entroncamento Lisboa-Rocio			
0-20 m.	9-18 m.	5-10 m.	9-2 m.
—	—	9-13 m.	12-12 t.

Setil Entroncamento Santarem Setil

Partida	Chegada	Partida	Chegada
</tbl



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 teem magnificas accommodações 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.º — 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 alemão **Burgermeister**

Sairá a 18 de dezembro.
Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Pernambuco**. Sairá a 29 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



Barcelona, Saint Barnabé 24. Cette e Marselha, vapor frances **24.**
Sairá a 26 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Bordeos, vapor frances Atlantique.
Sairá a 28 de dezembro.
Messageries Marítimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.º



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. frances **Magellan**. Sairá a 22 de dezembro.
Messageries Marítimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.º



Espanha, Isla de Luzon. Sairá a 27 ou 28 de dezembro.
Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Hamburgo, vap. alemão Petropolis.
Sairá a 19 de dezembro.
Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



Hamburgo, vap. alemão Prinz Eitel Friedrich. Sairá a 31 de dezembro.
Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



Havre e Hamburgo (via Madeira), vapor alemão **Mendoza**. Sairá a 18 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.º, R. dos Fanqueiros, 10, 1.º



Iquitos, vapor inglez Bolivar. Sairá a 23 de dezembro.
Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Londres, vapor inglez Lisbon. Sairá a 19 de dezembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.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.º, Rua de El-Rei, 34, 1.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 20 de dezembro.
Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



Pará e Manaus (via Madeira), vap. inglez **Augustine**. Sairá a 17 de dezembro.
Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **bidense**. Sairá a 27 de dezembro.
Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão Prinz Sigismund. Sairá a 20 de dezembro.
Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão Assunção. Sairá a 3 de janeiro.
Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



Rotterdam e Hamburgo, vap. alemão Tijucá. Sairá a 26 de dezembro.
Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, S. Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, Loanda. Sairá a 22 de dezembro. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.º



S. Thomé, Loanda, Lourenço Marques, Beira África. Sairá a 1 de janeiro. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.º



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vap. inglez Gallie. Sairá a 27 de dezembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.º, 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
Porto ou Campanhã	15000 "
Bilhete mensal....	800 "
Vianna, Braga e Regoa	600 "
Lisboa ou qualquer outra estação.....	

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, comandante 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 comum;

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*.

..... com a 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 annuladas 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

I.^a MODIFICAÇÃO Á 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.