

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

A. VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

1906

Anno do Jubileu dos Caminhos de ferro Portuguezes

Produziu a melhor impressão, entre a familia ferroviaria e mesmo fóra d'ella, a nossa iniciativa para a celebração, em 28 de outubro proximo, da grande festa do cincoentenario dos caminhos de ferro portuguezes, occupando-se d'ella, com louvores que muito agradecemos, muitos dos nossos collegas, e especialmente *O Commercio do Porto*.

A todos os nossos collegas da capital e provincia, aos quaes vamos enviar extractos do numero anterior e d'este, pedimos nos auxiliem na propaganda da ideia. Por esta fórma, chegando ella ao conhecimento de todos que se interessam pela celebração d'este grandioso anniversario, todos poderão auxiliar com as suas ideias e a sua boa vontade esta sympathica propaganda.

A realização de uma exposição retrospectiva está naturalmente indicada e será um dos numeros do programma que mais atenções precisa e que de maior numero de actividades carece.

SUMMARIO

LISBOA-VIGO, por O. S.	17
O VESTIBULO DA ESTACÃO DO PORTO, por J. Fernando de Sousa.	18
PARTES OFFICIAIS — Decreto de 4 de janeiro do Ministerio das Obras Publicas e decretos de 14 e 26 de dezembro do Ministerio da Marinha	19
TARIFAS DE TRANSPORTE.	20
BILHETES KILOMETRICOS.	20
NOTAS DE VIAGEM — VIII — Santa Cruz—Del Monte e o seu hotel—A festa da Independencia — A Serra Nevada—Salt Lake City—A seita dos mormons—Seis milhões de contos—O Lago do Sal.	20
OS FRETES NA AFRICA DO SUL.	21
EXCURSÃO DE «LE TOURISTES».	22
VIAGENS DIARIAS LONDRES LISBOA.	22
DUELLO DE LOCOMOTIVAS.	22
A LINHA DE SERRA LEOA.	22
AS CASAS DE TRABALHO.	23
PARTES FINANCEIRAS — Boletim da Praça de Lisboa — Maior e menor cotação mensal da annua da fundos portuguezes nas bolsas portugueza e estrangeiras — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receltas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.	22 a 25
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.	26
BRINDES E CALENDARIOS.	26
TRACÇÃO ELECTRIC.	26
AUTOMOBILISMO.	26
LINHAS PORTUGUEZAS — Dragagem do canal do Barreiro — Apparelhagem de manobra e encravamento de agulhas e signaes—Estação de Alhos Vedros — Estação de Villa Pouca de Aguiar — Alargamento da estação da Regoa — Viaducto de S. Lazaro — A ponte Maria Pia.	26 e 27
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Italia — Egypto — Tunisia — Dalmacia — China — Mexico.	27
COMPANHIA ATRAVÉS D'AFRICA — Relatorio do Conselho de Administração (conclusão).	27
ARREMAÇAÇÕES.	28
AGENDA DO VIAJANTE.	29
ANNUNCIOS.	30
HORARIO DOS COMBOIOS.	31
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.	32

Lisboa-Vigo

Não podemos querer mal aos nossos vizinhos, que porflam na cruzada do engrandecimento do porto de Vigo, empenhando todos os esforços para fazer realçar as suas vantagens sobre qualquer outro da Peninsula.

Desejariamos até dizer, que eram crédores dos applausos dos seus concidadãos e deveriam servir-nos de exemplo eloquente aquelles que, contra tudo e contra todos,

se obstinam em fazer avultar o que tenha de bom aquella vasta bahia e em attenuar o valor do nosso seguro estuario, excellente pela natureza e melhorado já por algumas obras dispendiosas.

Ha todavia limites de que se não póde sair na defesa ou no ataque, sem faltar á verdade dos factos, e não nos parece por isso de grande correcção lançar ao publico affirmações adrede mentirosas, que antes desautorizam do que patrocinam a causa.

Foi-nos obsequiosamente enviado por um nosso assignante um retalho do jornal madrileno *El País* em que se transcreve uma carta do sr. V. Martin Echegaray, o propagandista indefesso do porto de Vigo. Ataca-se nella o porto de Lisboa com affirmações de gravidade, embora facciosamente suspeitas.

Começa por dizer que só as companhias inglezas podem optar pelo nosso porto em virtude das relações commerciaes do nosso paiz com a Inglaterra, o que não chega a ser um argumento. Acrescenta que a companhia Hamburgueza, para demonstrar a excellencia do seu serviço, adoptou a escala por Lisboa, embora *este sea un puerto inadecuado para comunicación rapida con el resto de Europa lo que está comprobado en el último viaje del Danube*. Este navio da Mala Real Ingleza, tendo chegado de manhã cedo, só tinha podido desembarcar os passageiros no fim da tarde, enquanto que em Vigo desembarcou ás 9 horas os passageiros e alguns milhares de toneladas e ás 11 estava já fóra do porto!

Diz ainda que, como já affirmou no *Heraldo de Madrid*, o porto de Lisboa é cheio de difficuldades por si e para a sua ligação com a Europa, em communicações rapidas.

O tocar em Lisboa é perder 24 horas.

Os passageiros que se destinam a paizes da Europa diferentes de Portugal e Espanha, desembarcando em Lisboa teem todos estes inconvenientes:

Demora no desembarque, incomodos para chegar á *longinqua* comunicação ferroviaria rebocando bagagens grandes e pequenas com perigo de extravios e deteriorações, desintelligencias, pela diversidade de linguas, com a alfandega, e antes de chegar a Paris duas fronteiras internacionaes com as suas alfandegas e registos aborrecidos, trasbordos, etc.

Quem nos lê está fazendo a critica summaria d'este tetrico quadro. Está conhecendo de certo a intenção malevolente com que se escureceram as suas tintas.

Um porto, onde os grandes navios podem acostar sempre, demora mais o desembarque do que o de Vigo em que não ha caes acostavel, nem pontes e em que, para o serviço se fazer é necessario que o estado do mar o permita!

A comunicação ferroviaria distante, é tal que estende as suas linhas ao longo do proprio caes acostavel!

Trasbordos, quando todos sabem que se pode ir de Lisboa á fronteira franceza sem se mudar de vagon!

Não é necessario que façamos commentarios; convém todavia frizar alguns factos.

Quem, de boa fé, comparar as qualidades que recomendam qualquer dos dois portos Lisboa ou Vigo, não pôde hesitar e tem de pronunciar-se pelo primeiro, tanto em attenção aos seus recursos naturaes — a sua situação geographica, a protecção que lhe dão os cabos que formam molhes a constituir-lhe a bahia de Cascaes e que lhe dá o seu ante-porto de Paço d'Arcos, a sua larga barra sempre accessivel, o seu seguro fundeadouro; como em attenção ás obras com que se dotou — estaleiros, caes, muros, e docas de reparação; como ainda em attenção ás suas comunicações telegraphicas e ferroviarias e á sua posição commercial adequada a entrepostos da Africa e da America.

Tirou-se, porém, do nosso porto todo o partido que podia e devia tirar-se?

Não se tirou ainda.

Alguna cousa se tem feito, é verdade. O Lazareto que foi mais terrivel que uma epidemia, está *attenuado* e já não enche de pavor os passageiros que elle engolia na digestão laborioza dos seus intestinos amarellos de pestíferos.

As vias ferreas osculam com as suas linhas os muros dos caes, em que os passageiros, as cargas e as malas postaes embarcam ou desembarcam, sem auxilio de escaleres, a qualquer hora, com qualquer tempo, bom ou mau.

O serviço marítimo é feito com regularidade e celeridade.

A balizagem e farolagem satisfazem.

Em Lisboa ha bons e confortaveis hoteis, communicações faceis e baratas.

Está a abrir um optimo estabelecimento moderno — «o posto de desinfecção na margem direita do Tejo» em lugar central e accessivel.

Alguna cousa havemos progredido nos ultimos 10 annos; bastante falta, porém, ainda a fazer.

A alfandega, o principal inimigo, vae tambem *attenuando* as suas imposições, como o Lazareto, compreendendo-se emfim, que o augmento de receita que resulta dos seus exagerados rigores não compensa o prejuizo resultante do horror que inspira aquella suspeitosa organização inquisitorial aos viajantes.

Civilizada já nas estações ferroviarias e nas fronteiras, tem-se tornado mais correcta nos portos de mar.

Não deve descoroçoar-se neste caminho.

Ha ainda a corrigir nos abusos de catraeiros, carroceiros e cocheiros, que possam explorar o viajante incauto em prejuizo do paiz.

É necessario que as auctoridades assumam a tutela pela policia do porto e pela policia civil.

Conviria mesmo fomentar ou promover a constituição de agencias que se occupassem com seriedade dos pequenos problemas relativos aos negocios e necessidades dos viajantes fatigados do enjoo, subtraindo-os ás mil dificuldades que encontram em terra extranha e desconhecida mediante uma pequena commissão.

Mas o meio d'acção e de propaganda, o mais effizaz é o que pôde ser exercido pelas companhias ferroviarias, e sabemos que ellas vão estabelecer diariamente viagens rapidas e commodas por preços rasoaveis, beneficios que poderão ampliar-se, organizando tarifas especiaes reduzidas, concedendo bilhetes de familia, conseguindo combinações favoraveis com as companhias que recebem o seu trafego, promovendo facilidades que attraíam os via-

jantes e façam dos primeiros que as experimentam os melhores propagandistas para os que se lhe seguirem.

Está isto uma verdadeira missão patriótica. Assim como é certo o velho aphorismo de que a carga é attraída pela bandeira do navio, tambem é certo que o viajante attrae a mercadoria.

Não devemos pensar apenas no magro lucro que podem deixar em alguns estabelecimentos da capital os viajantes que aqui desembarcarem, vindos da America do Sul com pressa de se internarem nas grandes e ultruantes cidades da Europa, acedados para atravessar a peninsula espanica fóra dos buloucos do mar.

Convém ter na lembrança que por esta forma se torna conhecido o nosso paiz, que por este meio se contribue para estabelecer ligações commerciaes ou para se accrescentarem as existentes.

A Espanha, no meio das suas desgraças, não pára desanimada.

Bilbao desenvolve, melhora, dia a dia o seu porto, dotando-o de installações que o estão tornando um ponto de ligação da peninsula com as Antilhas, o Mexico e as proprias republicas sul-americanas, e d'este modo os productos das suas acerarias entram já em competencia com os da America, d'onde ainda ha pouco a companhia dos «Altos hornos de Viscaya» recebeu a encomenda de 15.000 toneladas de carnis.

Vigo não descança, como não descançam em Antwerp, Marselha, nem em qualquer porto marítimo que não queira succumbir na lucta.

A Argentina reconheceu a necessidade d'uma ligação com a Europa, por paquetes directos. A lei sancionada pelo congresso para subsidiar esta navegação, nem teve necessidade de se applicar porque as empresas, dispensando-a, vão estabelecendo essas carreiras.

E pela nossa parte, tanto estamos fazendo por tornar apparentes as vantagens do porto de Lisboa, que já nos são quasi indifferentes criticas tão apaixonadas como as de D. Martin Echegaray.

E' que os factos encarregam-se, por si proprios, de desmentir-lo. Basta apontar o mais recente, que se deu com os passageiros vindos da Argentina pelo «Chili», os quaes tão agradavelmente surpreendidos ficaram com as facilidades que tiveram em Lisboa para o seu desembarque e o das suas bagagens, que 15 d'elles que haviam tomado bilhete para Bordeus preferiram ficar em Lisboa, seguindo por terra.

Esperamos que com tal resultado, que já foi telegraphado para a Argentina, nos proximos paquetes já aqui fique maior numero de passageiros que seguirão por terra, a provar... que o sr. Echegaray (Martin) não tem razão.

O. S.

O vestibulo da estação do Porto

Em todas as manifestações da sua actividade procura o homem alliar á consecução da utilidade a satisfação d'essa irreprimivel ancia do ideal, que o enaltece e constitue uma das caracteristicas da sua eminente dignidade. Não ha uma só das suas obras, da mais tosca á mais perfeita, na infancia como na idade adulta, na barbaaria ou na mais requintada civilização, que não accuse um intuito artistico, uma preocupação esthetica, instinctiva e grosseira, ou reflectida e segura de si. Na construção dos edificios, determinada quasi sempre por um fim utilitario, é exactamente onde essas tendencias artisticas mais se manifestam, encontrando larguissimo campo para o seu exercicio. A architectura não procura apenas a resolução de um problema tecnico, tendo em mira a solidez e a appropriação do edificio ao seu destino. Na harmonia das proporções, na pureza das linhas, na variedade dos ornatos esforça-se por fixar na materia uma scintilha d'esse ideal infinito e incoercivel de belleza, que attrae irresistivelmente o espirito humano.

Mal avisado andaria o engenheiro, que rastejando nos dominios do mais soez utilitarismo, se mostrasse divorciado do sentimento artistico e que, ainda na mais mo-

desta das suas obras, desprezasse essa união do útil e do bello, que tanto satisfaz o nosso espirito.

Nos caminhos de ferro, cuja construção mais parece avessa a preocupações estheticas, não falta ensejo para a manifestação do gosto e para a criação de verdadeiras obras de arte. E' sobretudo nos edificios das estações, e nomeadamente nas de mais importancia, que esse ponto de vista se impõe, por fôrma que o seu delineamento reclama o concurso dos especialistas providos do necessario cabedal de conhecimentos architectonicos ao serviço do talento artistico.

Hajam vista as magnificas estações que aformoseiam tantas cidades.

Não fará vergonha a nova estação central do Porto, em adeantada construção e cuja fachada principal foi reproduzida em gravura nas paginas da *Gazeta*.

O seu projecto foi estudado com amor por um architecto talentoso, e á medida que o edificio cresce do solo, melhor se antevê o bello effeito que devem produzir a nobreza das suas linhas e a riqueza sem intemperança da sua ornamentação, tornando-o digno da cidade.

Pena é que não fique na sua frente uma praça ampla, offerecendo ponto de vista asado para uma perspectiva desafogada.

Não quiz a Administração que o interior deixasse de corresponder ao exterior, aligeirando até a impressão da severa nobreza do granito da fachada em cantarias esmeradamente lavradas.

Carecia-se, no vestibulo, de uma ornamentação menos pesada, não demandando resguardo, inalteravel, onde a pintura ordinaria a oleo ou a fresco e os estuques rendilhados, ephemero lustro e duração teriam.

Os azulejos artisticos tinham ali excellent applicação, constituindo o regresso á tradição artistica do nosso paiz, attestada por tão bellos trabalhos em egrejas, conventos, palacios e universidades.

Não havia muito que um pintor de talento, o sr. Jorge Collaço, procurava fazer reviver esse ramo tão interessante da nossa ceramica. A sua tentativa encontrou um Mecenas esclarecido no sr. conde de Paço Vieira, que o encarregou da decoração do hotel do Bussaco e da escola medica de Lisboa com paineis de azulejos. O exame d'esses trabalhos suscitou á Administração dos caminhos de ferro do Estado a idéa de adoptar identica decoração no grande vestibulo da estação do Porto.

Occupa este a parte central do edificio, e é formado por um extenso rectangulo, tendo nos lados mais compridos grandes portas para o exterior e para a *gare* e nos outros, portas que dão para as salas de expedição e entrega de bagagens.

Em volta do vestibulo correm inferior e superiormente o sócco, o cordão e a cornija de cantaria, que formam, com pilastras, grandes paineis, limitados tambem pelas pilastras e archivoltas da cantaria das portas. O granito aparelhado d'essas cantarias fôrma pois a moldura de numerosos retabulos de fôrmas variadas, que sendo revestidos de azulejos artisticos, de duração indefinida e que facilmente se lavam, constituem uma bella e perduravel decoração.

As bilheteiras ficam em pavilhão no centro do vestibulo, não havendo pois junto das paredes nada que as corte e se oponha á applicação dos paineis de azulejos.

Foi pois convidado o referido pintor a propôr um plano de decoração adequado ao local pela escolha dos assuntos, pedidos, aos aspectos da paisagem regional, aos costumes pitorescos e á historia patria no que mais interessa ao norte do paiz.

O plano proposto foi o seguinte:

Na parte superior e em volta de todo o vestibulo correrá um grande friso representando, numa série de scenas características, os diferentes meios de transporte entre nós usados, desde as epochas mais remotas até a actualidade.

Um segundo friso polycromico mais estreito, com motivos adequados ao estylo architectonico do edificio; correrá por baixo do primeiro.

Os restantes espaços serão preenchidos com paineis representando paisagens, costumes populares ou scenas historicas.

Em volta dos frisos e dos paineis haverá ligeiras cer-

caduras de folhas de arvores da região, devidamente estylizadas.

Nos topos do vestibulo ficam dois grandes paineis, representando um a entrada solemne de D. João I no Porto, para contrahir matrimonio com D. Filipa de Lencastre, assunto que se presta á combinação de grande numero de figuras com trajos pitorescos. No outro topo será representada a celebre carga de cavalaria comandada por Saldanha durante o cerco do Porto. Os paineis serão encimados respectivamente pelas armas de Portugal e do Porto.

Por baixo d'esses grandes retabulos e separados d'elles pelo friso de cantaria outros assuntos da historia local serão representados, em pequenos paineis.

Nas paredes longitudinaes, será uma decorada com uma série de paineis representando scenas pitorescas da vida popular na região, taes como uma romaria, uma vindima, uma esfolhada, uma feira, etc. Na outra reproduzir-se-hão paisagens da zona atravessada pelas linhas do Minho e Douro. As portas serão encimadas por escudos com as armas das principaes povoações do extremo norte do paiz.

Tal é, esboçado a larguissimos traços, o plano proposto e aprovado.

As superficies a decorar sommam 551 metros quadrados. Esse enorme trabalho tem de ser feito em dois annos, prazo proposto pelo artista.

O fabrico dos azulejos e vitrificação da pintura são por elle confiados á fabrica de Sacavem. A perfeição dos processos empregados assegura a inalterabilidade e duração do trabalho.

Deve pois constituir a decoração do vestibulo da estação do Porto uma bella e original obra de arte, unica no seu genero e digna de atrair a attenção dos viajantes.

J. Fernando de Sousa.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de administração

Pedindo a Companhia Nacional de Caminhos de ferro que para a construção da linha de Mirandella a Bragança, de que a mesma companhia é concessionaria, seja declarada a urgencia da expropriação, por utilidade publica, de oito parcelas de terreno, todas situadas na freguesia de Sortes, concelho e districto de Bragança, de que é proprietario João Miranda, que tambem se assigna João Francisco de Miranda, e são as seguintes: n.º 325, com 329 metros quadrados de lavradio; n.º 325-A, um lameiro medindo 353 metros quadrados; n.º 327, lameiro com 440 metros quadrados; n.º 333, horta medindo 314 metros quadrados; n.º 333-A, vinha com a superficie de 126 metros quadrados; n.º 333-B, pateo, 63 metros quadrados; n.º 333-C, uma casa com a superficie de 229 metros quadrados; e n.º 333-D, horta com 370 metros quadrados de superficie;

Considerando que esta expropriação se acha compreendida nas disposições do artigo 2.º da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 28 de dezembro de 1905, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859, as mencionadas expropriações marcadas nas plantas parcelares que baixam com o presente decreto assignadas pelo ministro e secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo ministro e secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 4 de janeiro de 1906. — REI — Antonio Ferreira Cabral Paes do Amaral.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

7.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Publica

Com fundamento no artigo 2.º do decreto de 27 de maio de 1903 e nas disposições do artigo 32.º, §§ 1.º e 2.º da carta de lei de 24 de novembro de 1904, provisoriamente mandadas vigorar no

exercício de 1905-1906 nos termos do artigo 7.º da carta de lei de 3 de abril de 1896, pela portaria de 27 de junho ultimo: hei por bem, em nome de El-Rei, tendo ouvido o Conselho de Ministros e guardadas as prescrições do § 9.º do artigo 1.º da carta de lei de 30 de junho de 1891 e do artigo 1.º do decreto n.º 2 de 15 de dezembro de 1894, determinar que no Ministerio dos Negocios da Fazenda seja aberto um credito especial devidamente registado na Direcção Geral da Contabilidade Publica, a favor do Ministerio da Marinha e Ultramar, Direcção Geral do Ultramar, pela importancia de 300:000\$000 réis, destinada a satisfazer despesas com a construcção de um caminho de ferro desde o porto de Mossamedes ao planalto da Chella, devendo a mesma importancia ser inscrita na tabella da despesa extraordinaria do exercício de 1905-1906, sob a seguinte rubrica:

Capitulo 3.º—Despesas com a construcção do caminho de ferro de Mossamedes—300:000\$000 réis.

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

O Presidente do Conselho de Ministros e os Ministros e Secretarios de Estado dos Negocios de todas as Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 14 de dezembro de 1905.—PRINCIPE REGENTE.—José Luciano de Castro—Eduardo José Coelho—Arthur Pinto de Miranda Montenegro—Manoel Affonso de Espregueira—Sebastião Custodio de Sousa Telles—Manoel Antonio Moreira Junior—Antonio Eduardo Villaça—D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.

Direcção Geral do Ultramar

2.ª Repartição

1.ª Secção

Attendendo ao que me requereu a Companhia de Moçambique, tendo ouvido a Junta Consultiva do Ultramar e o Conselho de Ministros, e usando da auctorização concedida ao Governo pelo § 1.º do artigo 15.º do Acto Adicional à Carta Constitucional da Monarchia, de 5 de julho de 1852: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º E' concedida aos magistrados ou funcionarios administrativos ao serviço da Companhia de Moçambique a garantia do § unico do artigo 13.º do decreto de 1 de dezembro de 1869, nos termos do artigo 357.º do Código Administrativo de 1842.

Art. 2.º A auctorização a que se refere o artigo 357.º do Código Administrativo de 1842, na sua applicação, conforme o artigo 1.º do presente decreto, será concedida ou denegada pelo Governo, pelo Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar, competindo apenas ao governador dos territorios, sob a administração da Companhia de Moçambique, a faculdade de sustar provisoriamente o andamento do processo até resolução definitiva do Governo, ao qual, sob sua responsabilidade, enviará immediatamente os documentos e informações que o habilitem a conceder ou a denegar a respectiva licença.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrario.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 26 de dezembro de 1905.—REL.—Manoel Antonio Moreira Junior.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Tarifa especial n.º 3 p. v. do Sul e Sueste.—Foi concedida a reciprocidade na applicação do preço especial que ha nesta tarifa para as madeiras expedidas de Lisboa, Barreiro ou Setubal, a fim de facilitar as remessas de madeiras do norte pela linha de Setil para Setubal ou Barreiro.

Bilhetes kilometricos

Por uma combinação com a Agência Central Continental, encarregada pelas companhias espanholas da venda de toda a qualidade de bilhetes especiaes, podemos offerer, aos nossos assignantes e ao publico, fornecer-lhes aqui **bilhetes kilometricos** para viagens em Espanha, ou **circulatorias** de itinerarios facultativos, **sem aumento de preço.**

Os **bilhetes kilometricos** são tão vantajosos em preços que mesmo quem tiver de ir a França, ainda perdendo 330 kilometros de percurso lucra 4 a 5 pesetas tomando d'estes bilhetes.

Os **bilhetes kilometricos** são tão economicos que a sua base desce até 7 réis e meio por kilometro em 1.ª classe, 6 réis em 2.ª e 3,7 em 3.ª.

Estes bilhetes serão aqui entregues a quem os sollicite no prazo de 4 dias, isto é mais depressa do que os que se sollicitem em Espanha.

Para os nossos assignantes este serviço é **absolutamente gratuito**; para o publico não assignante é estabelecida uma leve commissão.

NOTAS DE VIAGEM

VIII

Santa Cruz.—Del Monte e o seu hotel.—A festa da Independencia.—A Serra Nevada—Salt Lake City.—A seita dos mormons.—Seis milhões de contos.—O Lago de Sal.

Já se falou aqui dos carros electricos de S. Francisco, mas deve-se explicar que não é este o unico sistema de viação naquella cidade: o tremvia-cabo está ali muito em uso e foi o salvaterio, no seu tempo, em vista das fortissimas rampas que se elevam do Oeste, tão repetidas que o carro, subindo umas e descendo outras com a rapidez do relampago, nos dá a ideia de que andamos nas chamadas «montanhas russas», divertimento que lá por fora anda muito em voga e entre nós, apoz uma experiencia, ha bons 50 annos, nunca mais appareceu. Pois daria boa receita no nosso Parque Zoologico ou em feiras e outros locais semelhantes.

Foi por isso San Francisco a segunda cidade onde os tremvias de cabo foram installados.

Estação de caminho de ferro terrestre ha só uma, a do Southern Pacific que serve as pequenas linhas de Santa Cruz e Monterey, pontos obrigatorios de excursão para quem vae áquella cidade.

Para aproveitar o tempo póde-se ir a Santa Cruz, partindo, ou pelo vapor que atravessa a bahia e d'ahi no comboio de via reduzida, ou sair da estação a que acima nos referimos no comboio de via larga e trahbordando em San José para a via reduzida, porque entre este ponto e Santa Cruz deve tomar-se este caminho á ida, para atravessar o bosque de sequias gigantes, algumas das quaes teem 21 metros de circumferencia.

Santa Cruz é uma bonita praia de banhos, com algumas ruas animadas, hotéis vastos e bello casino.

Neste, fundado mesmo sobre a praia, ha toda a casta de attractivos e divertimentos, sendo publicas as salas de jogos, bazares e outras. Só a de bailes e concertos é reservada ao socios.

Note-se que por *jogos* não se entende ali a bella roleta que é absolutamente prohibida em toda a America como... nos demais paizes civilizados.

Passando ahi, o viajante portuguez poderá falar tambem o seu idioma, porque ha por lá varios compatriotas. Na propria estação do caminho de ferro poderá encontrar mr. Mitchel, o agente de mercadorias, e ficará surpreendido de descobrir que, afinal, este nome não é mais que o estropiamento do appellido Machado d'aquelle nosso compatriota.

E se falar a este e for a sua casa terá então a agradável impressão de apreciar o *home* luso-americano, admirando a fina educação de duas encantadoras creanças, vivas, intelligentes, para as quaes a musica, a pintura, a litteratura mesmo, são a applicação favorita.

Ao lado da praia de banhos funda-se, no verão, o *camping*, cidade volante de barracas de lona onde uma população enorme se installa e vive alguns mezes.

A tarde e a noite são sufficientes para Santa Cruz, na manhã seguinte póde-se partir para Monterey, ou melhor El Monte, onde o grande attractivo, é por bem dizer, o maravilhoso hotel da companhia dos caminhos de ferro.

Esta esplendorosa construcção foi mandada fazer, primitivamente, para diversão exclusiva dos directores da companhia, suas familias e pessoas d'amizade, que ali passavam a temporada de verão. Mais tarde resolveu-se ampliá-la de forma a ser franqueada ao publico, que ali afflue em numerosa romaria a ponto de ser raro encontrar-se alojamento, apesar dos quartos serem 650 comportando mais de mil pessoas.

Não ha comparação possivel entre este hotel e qual-

quer dos mais sumptuosos da Europa; o luxo, o conforto, a riqueza, a bella cosinha (estilo francez) são acima de tudo, mesmo de quasi tudo da America. O parque é delicioso e vasto; o lago enorme, as estradas para passeio a cavallo e principalmente em automovel são excellentes.

Uma volta muito interessante chamada «das 17 milhas» faz-se, de trem, por 5 dollars, em 3 horas, em redor da península que se prolonga entre as bahias de Monterey e Carmelo.

O regresso pôde fazê-lo no mesmo dia, quem não puder dispôr de mais tempo para permanecer naquella encantadora estancia, tomando o comboio que segue ou a San Francisco directamente por terra ou a Oakland, atravessando-se a bahia.

Antes de partir de San Francisco, e para continuar as notas sobre os costumes americanos, fallemos da festa do anniversario da Independencia, que ali se realizou no dia 4 de julho.

Estas festas são celebradas nos Estados Unidos por um completo feriado, um cortejo e fogos d'artificio como nos nossos festejos populares de S. João. Não ha, porém, rodinhas, queimadas das janellas nem as fogueiras; não é permittido queimar fogo do alto; mas é consentido deitá-lo, e em pasmosa quantidade do baixo.

Depois a pyrotechnia americana exerce-se de fórma bem differente da que se usa na Europa.

Por lá é tudo ruído: bombas, tiros, explosões, um estampido enorme a cada passo; um estouro, por dentro de cada ouvido; um relampago por deante de cada olho; um petardo, um trovão a cada momento; quem tiver lesão cardiaca rebenta como um morteiro — augmenta a festa.

Cada individuo traz consigo um bastão, especie de bengala, oco, em que, pela parte superior, se introduzem umas pastilhas de dynamite; por meio de uma mola essas pastilhas vão passando uma a uma entre outra mola que, batendo-se no chão com a ponteira da bengala, se fazem estalar com um estampido ensurdecedor.

Calcule-se agora que mais de metade dos cidadãos, creanças, novos e velhos, que andam nas ruas (e tudo anda nas ruas porque é dia feriado) trazem d'estas bengalas, sem fallar nos grupos que estacionam por toda a parte deitando milhares de bombas, disparando pistolas, fazendo arder cachos de grandes estallos japonezes, e ter-se-ha uma ideia da inferneira que é uma cidade americana no dia e noite da Independencia.

Ha tambem nos dias de festa nacional — esta e outras — o costume, muito sympathico, do uso da bandeira nos vestuarios, especialmente em creanças e pessoas novas. Todos se enfeitam com bandeirinhas, de seda, de algodão ou de papel — bandeiras só americanas, já se vê — pondo-as, as senhoras, nos chapéus, por entre as tranças do cabello, ou no peito; as creanças são mesmo vestidas com fazendas das cores e na disposição do symbolo da patria. O effeito de uma rua ou de um parque onde circula muita gente é maravilhoso.

A passagem do prestito as familias formam interessantes grupos, nas ruas, elevando sobre um banco ou sobre os hombros, as creanças, todas embandeiradas.

Estes prestitos, porém, apesar de muito concorridos, são de pouco effeito scenico porque lhes falta o colorido, o dourado, as fardas, os carros allegoricos e outros elementos decorativos.

Um simples batalhão de soldados, corporações civis com os seus uniformes simples, o seu estandarte e a sua philharmonica, e por fim alguns trens vulgares, com bandeiras aos lados e sobre os cavallos, em que vae o presidente do estado e outras auctoridades, de sobrecasaca ou rabona e chapéu de côco.

Algumas corporações vão em galeras ou trens diversos com os fatos que usam, e até succede que os cervejeiros, em continuas libações do seu producto, vão em mangas de camisa.

Para se pôr a vontade não ha como um americano.

Para não deixar de se visitar as preciosidades naturaes que a Serra Nevada e o Colorado offerecem á admiracão do visitante ha que partir de San Francisco para Leste ainda pelas bellas linhas do Southern, em direcção a Ogden, com muita pena de se não percorrer a via

Schasta, linha de montanhas entre aquelle ponto e Portland (onde iremos mais tarde por outra via) offerecendo primorosos panoramas; mas emfim, nem tudo se pôde conseguir em viagem.

A linha para Ogden segue até Sacramento pelo caminho mais longo porque na via mais curta, temos obstaculos que nos demorariam, como o trasbordo do comboio entre as duas margens do Suisun.

Se se parte de manhã, ás 11 horas, no grande expresso, todo vehiculos de luxo, convém passar a noite em Reno, porque seguindo sempre chegar-se-hia a Salt Lake City ás 3 e meia da manhã, o que é má hora.

Mas partir naquella comboio é indispensavel, para se admirar a majestade grandiosa da Serra Nevada cujo cimo (2.140 metros) attingimos pelas 8 horas da noite.

Frequentes vezes passa o comboio entre paredes de madeira preta, valentes sustentaculos para proteger o trem contra os blocos de neve que caem dos altos da montanha. Em volta veem-se diversos picos cobertos de neve.

Em Reno esperamos, num hotel semi-rasoavel, o comboio que passa 12 horas depois e assim vamos vendo, de dia, a continuação da serra.

A umas 30 milhas ao sul de Reno é a Virginia-City, onde ha as celebres minas de Comstock que teem sido profundadas até 825 metros e teem produzido ouro na bagatella de 6.000 milhões de dollars, ou seja seis milhões de contos de réis; e a 200 milhas ao sul descobriram-se agora as minas de Torropeach de que, só em tres annos, se extraiu ouro no valor de 50 milhões de dollars (50 mil contos).

A parte que passamos na noite seguinte não é interessante; convém, porém, despertar cedo porque nos achamos, no terceiro dia, em terrenos de lagos seccos, salgados, e o proprio afamado Lago de Sal o atravessamos no fim da viagem.

A paragem em Salte Lake City (Cidade do Lago de Sal) é obrigatoria, não só para se vêr a cidade que é interessante, como para visitar os templos dos *santos*, os *mormons*, fundadores da cidade, em 1852, que ali estabeleceram o dogma da polygamia.

A cidade, sob aquelle regimen, prosperou rapidamente, como era natural, e attraiu muitos immigrants europeos que parece se davam muito bem com a religião nova...

Tomando o comboio para o lago — uns verdadeiros carros de lixo mais proprios para mercadorias do que para gente — vae-se, em meia hora, vêr o singular phenomeno d'um lago enorme de liquido por tal fórma saturado de sal que basta mergulhar nelle uma mão para a retirar coberta de uma camada salina que não sae á primeira lavagem em agua doce.

Muitas pessoas aproveitam o passeio para tomar banho no lago, em grande animação, tendo o cuidado de não molhar a cabeça e especialmente os olhos, mantendo-se facilmente á superficie do liquido vista a grande proporção do sal (25 %) que o carrega.

O estabelecimento balnear, sobre o lago, é enorme, contendo hotel, varios restaurantes, bazares, grande sala de baile e vasto salão onde cada qual que leva comida faz as suas refeições, sem ter que pedir licença a pessoa alguma.

Vista a cidade e o lago partamos pela lindissima linha do Denver & Rio Grande, linha que, só para percorrê-la, vale empreender a viagem, e só para descrevê-la, merece que nos reservemos para outro artigo.

Os fretes na Africa do Sul

No dia 2 d'este mez teve logar a ultima sessão da conferencia ácerca dos fretes marítimos para a Africa do Sul, realizada em Londres.

Os representantes das colonias inglezas assignaram o relatorio. Os representantes portuguezes não se consideraram auctorizados a ligar o governo a qualquer determinação precisa, mas fizeram todos os esforços para chegarem a um accordo que nos assegure um tratamento que não seja prejudicial para os nossos portos.

Em todo o caso a questão ha de ser difficil de vencer porque não é logico que os parlamentos locais na Africa do Sul abdicuem de mão beijada das suas vantagens em nosso favor. Todo o seu esforço ha de tender a desviar o commercio para os seus portos, embaratecendo a tal ponto os transportes que possam equilibrar a grande vantagem que nós temos da mais curta distancia para o interior.

Excursão de «Le Touriste»

Está em Lisboa o nosso collega sr. Janer Ferrant, director de «Le Touriste» o novo e sympathico periodico madrilheno a que ha pouco nos roferimos.

A empresa d'este jornal propõe-se, como então dissémos, promover por todas as fórmulas o turismo em Espanha e Portugal, e entre estas a realização de determinadas excursões com bilhetes especiaes (para o que já tem combinações com varias companhias) ou por meio de comboios expressos.

A primeira d'essas excursões, resolveu «Le Touriste» que fosse de Madrid a Lisboa, por occasião das festas do carnaval, fazendo partir um trem especial d'aquella para a nossa capital no dia 23, com carruagens só de 1.ª e 2.ª classes em que os preços dos bilhetes, compreendendo um passeio a Cascaes, será de 60 pesetas e 35 pesetas, ida e volta.

Aqui se preparará uma amavel recepção aos excursionistas os quaes, depois de assistirem ás festas poderão ainda ficar uns dias em Lisboa porque os bilhetes serão validos para o regresso pelos trens ordinarios até o fim da semana, cremos.

Por este motivo o proximo numero de «Le Touriste» será todo consagrado a Portugal, com vistas de Lisboa e arredores e noticias descriptivas da cidade, artigos diferentes sobre as bellezas d'este paiz, etc.

E' um bello serviço que «Le Touriste» presta aos seus assignantes e, ao mesmo tempo, uma prova de actividade da sua redacção, e para o nosso paiz uma amabilidade penhorante pelo que nos torna perfeitamente sympathico aquelle jornal.

O escriptorio em Lisboa, para assignaturas e annuncios, foi estabelecido na sede da Agencia Havas.

Viagens diarias Londres — Lisboa

Devido aos patrioticos esforços da Camara de Commercio Anglo-Portugueza, com sede em Londres, é de esperar que Portugal conte em breve com mais uma ligação rapida para o estrangeiro cujos effeitos essenciaes se devem tornar bastante sensiveis.

Trata-se de organizar um serviço diario rapido e directo entre Inglaterra e Portugal por via de Paris.

Sendo o povo inglez o que mais facilidade tem em deslocar-se, contando-se por milhares o numero de inglezes que annualmente saem do seu paiz para viajarem por toda a parte onde os encantos da arte ou da natureza se encontram, é facil de prevêr a concorrência que a Portugal ha de trazer este novo serviço de comunicação internacional.

Necessario, porém, se torna para não desviar a corrente dos viajantes que não só a iniciativa do governo como também dos particulares se oriente de fôrma a evitar-lhes embaraços, e a proporcionar-lhes diversões e comodidades.

O serviço do desembarque dos paquetes é pessimamente regulado e horrorosamente policiado. O serviço de trens de praça é feito com uma tão ignobil exploração ao estrangeiro que pede immediatas providencias da policia. O serviço dos hotéis deixa muito a desejar sob o ponto de vista da hygiene e do conforto.

Quanto a diversões estamos ainda atrasados dois seculos. Apenas theatros e nada mais. Não ha onde, durante o dia, se possa entreter uma hora á espera d'um comboio; de noite não ha um *music-hall*, não ha cafés-concertos, não ha espectaculos de variedades excéntricas,

nada de leve e attraente que sirva de ponto de reunião, onde se converse, se coma, se beba, se fume ao mesmo tempo que se assiste a um espectaculo que nos entretenha sem nos massar.

Isto quanto á iniciativa particular.

Quanto á iniciativa do governo deve exercer-se promovendo facilidades nos embarques e desembarques, tolerancia e cortezia nos empregados da fiscalização, cortar por completo com o anachorismo dos passaportes.

A diminuição da receita que d'ahi pôde advir é sobejamente coberta com o augmento de rendimento das linhas ferreas, dos hotéis, das casas de espectaculos, das empresas de viação urbana, de todo o commercio em fim, de cujo rendimento o governo auferirá a sua parte.

Quanto aos monumentos nacionaes também o governo tem muito a fazer. A conservação d'esses monumentos é um elemento de convite ao estrangeiro para percorrer Portugal.

A's camaras municipaes compete também concorrer para esta propaganda. As camaras municipaes da Suissa não se julgam inferiores á sua missão mandando distribuir gratuitamente artisticos albuns deliciosamente illuminados com a reproducção dos seus edificios, dos seus pontos pittorescos, dando informações sobre hotéis, meios de transporte, e tudo quanto pôde interessar e chamar a attenção do viajante.

Unano-nos todos nesta cruzada, tornando universalmente conhecidas as bellezas d'este nosso lindo e incomparavel Portugal.

Teriamos uma dupla vantagem: lisongearmos o nosso patriotismo e augmentar a riqueza do paiz com dinheiro pendido pelo estrangeiro.

Duello de locomotivas

Em junho ultimo teve lugar em Nova York um duello curioso entre uma locomotiva a vapor e uma locomotiva electrica.

A extensão a percorrer era de dez kilometros. Nos primeiros tres quartos o percurso tinha uma rampa a vencer com a inclinação de 0,94 a 3,2 millesimos; seguia-se depois uma descida um pouco mais rapida.

A locomotora electrica pesava 200 toneladas; a de vapor 342 toneladas. O comboio electrico com oito carruagens pesava 514 toneladas; com quatro pesava 407 toneladas. Os pesos correspondentes dos comboios a vapor eram 513 e 427 toneladas.

Na primeira experiencia, comboios de oito carruagens, partiram juntos. A principio o comboio a vapor adeantou-se, mas a 905 metros do ponto de partida alcançava-o, chegando á meta com a vantagem de dois comprimentos. A maxima velocidade alcançada pelo vapor, foi 80 kilometros; pela electricidade chegou a 91,2.

Na segunda experiencia, também com oito carruagens, as velocidades obtidas foram, respectivamente, 85,6 e 96.

Na terceira experiencia, comboio de quatro carruagens, também ficou vencedora a electricidade; velocidades: 92,8 e 98,6.

A quarta experiencia foi feita com as locomotivas sómente. Partiram juntas. A 450 metros já a locomotiva electrica se avantajava um comprimento sobre a de vapor. No fim de 127 segundos a velocidade da locomotiva electrica era de 80 kilometros; só ao fim de 203 segundos a de vapor attingiu igual velocidade.

A locomotiva electrica, trabalhando com uma carruagem chegou á velocidade de 126,5 kilometros por hora; trabalhando sósinha a velocidade subiu a 128,3 kilometros na mesma unidade de tempo.

A electricidade venceu o vapor.

A LINHA DE SERRA LEÃO

Esta linha ha pouco aberta ao publico, em toda a sua extensão, duzentas e vinte e duas milhas, é a principal das existentes na colonia inglesa da Africa Occidental.

Parte de Tree Town, florescente porto do Atlantico e tocando em Rotofunk e Bo penetra na Africa Central até

Baïma que dista poucas milhas da Republica da Libéria.

A linha tem a largura de dois pés e seis polegadas e custou approximadamente 4.000 libras, por milha corrente.

Os trabalhos preparatorios começaram em 1893, mas só tres annos mais tarde começou a construcção que progrediu muito lentamente.

Só a primeira secção, que vae de Tree Town a Songo, trinta e duas milhas, demandou dois annos de trabalhos; a secção de Songo a Rotofung, vinte e tres milhas ficou pronta sómente em 1900; passados dois annos chegava a linha á cidade de Bo, o prolongamento até Baïma, foi começado em 1903 e ficou terminado em 31 de julho do anno passado.

Muitas e de varia natureza foram as difficuldades que se levantaram contra a rapida construcção da linha, taes como revollas dos indigenas, doenças provenientes das febres, inundações; enfim obstaculos de todo o genero.

No primeiro troço da linha, foi a competencia do engenheiro que dirigiu os trabalhos posta á prova, por causa da natureza montanhosa da região, tendo sido necessario lançar diferentes viaductos para vencer precipícios com setenta e oitenta pés de profundidade.

A ponte sobre o Ribbi tem tres arcos de noventa pés de altura e seis de sessenta. A ponte sobre o Taia tem 589 pés de extensão; a do Suma 748; a do Moa com tres arcos, mede 660 pés de extensão. Constituem outras tantas importantissimas obras d'arte de difficilima execução.

Entre Tree Town e Kotofuck a maior inclinação é de 1:60 pés e a curva mais apertada tem 330 pés de raio.

A velocidade média dos comboios é de quatorze milhas.

As locomotivas são todas de seis rodas. O material rolante compõe-se de 22 locomotivas, 45 carruagens para passageiros e 110 vagons para mercadorias.

De Tree Town parte uma outra linha ferrea, de pequena extensão que vence uma altura de 1.100 pés. Foi construida especialmente para commodidade dos europeos, que ali vão respirar o ar puro do mar, e disfrutar um esplendido panorama. A primeira milha e meia corre através da cidade; proximo da estação de Walter Street, a duas milhas, atravessa o rio Congo sobre um viaducto de cinco arcos com a extensão de cinquenta pés. Aqui a linha começa a galgar uma rampa de 1:30, até que chega ao planalto, depois de um percurso de cinco milhas e tres quartos.

As casas de trabalho

Realizou-se no dia 5 d'este mez uma festa altamente sympathica numa recente mas já prospera instituição que é uma das provas exuberantes dos sentimentos altruistas da população de Lisboa.

Referimo-nos ás «Casas de Trabalho», cujos salutareos effeitos traduzem um grande passo moralizador das grandes cidades.

A sympathica festa foi, como era de esperar, brilhantissima, afluindo a ella as pessoas mais distinctas da capital.

Quando o espaço no-lo permitta trataremos de falar d'esta benemerita instituição.

Agradecemos a gentileza do convite.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de janeiro de 1906

Como nota saliente da quinzena a registar nesta secção referir-nos-hemos á circular expedida pelo governo aos bancos e casas bancarias, nacionaes e estrangeiros, que desde 1901 tem mantido com o governo negociações sobre a operação dos tabacos, para sobre a mesma operação apresentarem quaesquer propostas até 29 do corrente.

O convite refere-se não só á conversão das actuaes obrigações

dos Tabacos, mas também a um emprestimo para o pagamento da dívida fluctuante exterior.

Pela condição 4.^a da circular-convite as novas obrigações terão a garantia das receitas dos tabacos, seja qual for o regimen das mesmas receitas.

O governo, pela condição 9.^a, reserva-se o direito de reembolsar no todo, ou em parte, com prévio aviso de 6 mezes, a partir de 1 de janeiro de 1917 o que estiver em dívida da obrigação geral.

Na circular indica-se ainda que as propostas serão abertas no dia 29 de janeiro corrente, pelas 3 horas da tarde, nos termos indicados em *diploma especial* e que o preço liquido offerecido por cada obrigação ficará *secreto*.

A circular é um tanto longa, mas em demasia vaga nos pontos mais essenciaes, sendo apenas precisa numa das suas passagens, exactamente naquella onde está a chave do negocio, naquella onde estão fixadas as attensões, não só dos financeiros que desejarem concorrer e por isso precisam de ter as necessarias garantias da seriedade do concurso, como também do país, porque deseja conhecer claramente o modo por que são defendidos os seus interesses.

Essa passagem é a que diz respeito ao segredo no preço das obrigações.

Por mais lisura que haja na resolução a tomar, os financeiros não deixarão, no final do concurso, de se entreolharem com desconfiança, o que certamente não succederia se, como por occasião do emprestimo do caminho de ferro da Swazilandia, se lessem em voz alta as propostas.

O preço secreto das obrigações tem sido, de todas as condições da circular, a mais alvejada pela critica, conjuntamente com a indicação extremamente vaga do *introito* da circular, quando convida as casas bancarias a apresentarem *quaesquer* propostas.

Achando-se tão diluido o objectivo da circular, difficil, se não impossivel, se tornará a apreciação das propostas, como, com justa razão, tem accentuado a critica, pois que as propostas podem dizer respeito só á conversão ou só ao emprestimo para pagamento da dívida fluctuante, ou a uma e outra coisa conjuntamente, podendo ainda os proponentes divagar pelas tres hypotheses do regimen do tabaco a adoptar: exclusivo, *regie* ou liberdade de fabrico.

Por todos estes motivos é de receiar algum caso de loucura na pessoa ou pessoas encarregadas de proceder ao estudo das propostas. Mas... entre mortos e feridos... alguém ha de escapar.

Como nos annos anteriores, publicamos, no logar competente, um mappa da maior e menor cotação mensal e annual, relativo a 1905, de fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro.

E' um trabalho na verdade interessante para todos quantos se dedicam a estudos financeiros e bem assim para os capitalistas, por encontrarem naquella mappa, devidamente colligidos, os elementos de que carecem para o calculo dos seus ganhos e perdas no anno de 1905.

Comparando a situação dos varios papeis de credito, indicados no mappa, no principio e no fim do anno de 1905, vê-se que na descida se salientaram: as obrigações dos Tabacos, coupon, acções dos Bancos de Portugal (1885000 e 1785000 réis respectivamente), Commercial e Ultramarino, acções dos Tabacos, obrigações Prediaes de 5 %, obrigações da Companhia Real, 1.^o grau; e na subida: inscrições, quer de assentamento, quer de coupon, obrigações de 4 % de 1890 e 4 1/2 %, assentamento e coupon, acções da Companhia dos Phosphoros, obrigações da Companhia Real, 2.^o grau, acções da Companhia Real (nas bolsas de Lisboa e Paris), 3. p. c. portuguez (nas bolsas de Paris e Londres), obrigações Atravez d'Africa (na bolsa de Amsterdam), etc.

Poucos dos valores indicados no mappa se mantiveram inalteraveis.

O mercado bolsista apresentou-se durante a quinzena bastante frouxo, tanto pelo que respeita a preços como ao numero das transacções effectuadas.

Notou-se sobretudo um certo retraimento por parte dos compradores, o que até certo ponto se pôde explicar pelo reflexo do estado de expectativa e de receio que se tem ultimamente manifestado nos grandes mercados da Europa, nas vesperras da conferencia internacional em Algeciras.

A taxa de desconto tem-se mantido a 5 1/2 p. c.

O agio da libra foi nos ultimos dias de 220.

O cambio do Rio sobre Londres, ficou hontem a 16 15/16.

Ultimos cambios:

	EM 15 DE JANEIRO		EM 30 DE DEZEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	50 3/4	50 5/8	50 11/16	50 9/16
» 90 d/v.....	51 3/16	—	51 1/4	—
Paris cheque.....	565	567	566	568
Madrid cheque.....	760	770	745	750
Berlim ».....	232	233	232	233
Amsterdam cheque.....	391	393	391	393

J. C.

Maior e menor cotação mensal e annual, em 1905, de fundos portuguezes

Bolsas	Títulos	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho	
		Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
Lisboa..	Inscrições de assentamento	39,65	38,50	40,70	39,70	42,05	41	42,15	41,55	42,56	40,90	42,70	41,15
	" de coupon	39,80	38,50	40,30	39,35	41,85	40,75	41,96	41,50	42,35	40,80	42,30	40,85
	Obrigações 4 0/0, 1888	20 600	20 200	20 550	20 450	20 600	19 600	20 500	20 200	21 000	20 450	20 550	20 500
	" 4 0/0, 1890, assentam	50 000	49 500	50 000	50 000	-	-	58 700	58 500	-	-	52 000	52 000
	" 4 0/0, 1890, coupon	50 000	49 500	50 000	50 000	-	-	58 500	58 100	52 700	52 000	52 000	52 000
	" 4 1/2 0/0, assentamento	58 000	57 500	59 000	58 000	60 500	59 200	60 000	58 200	59 200	58 600	59 800	59 000
	" 4 1/2 0/0, coupon int.	58 000	57 200	58 800	58 000	59 600	59 000	59 000	57 500	59 000	58 400	59 200	58 400
	" 4 1/2 0/0, ext., 1.ª série	67 500	66 800	68 000	67 000	67 800	67 000	67 500	66 900	67 900	67 100	67 800	67 500
	" 3 0/0, 1905	-	-	-	-	9 450	9 450	9 500	9 350	9 350	9 300	9 500	9 450
	" Tabacos coupon	104 500	102 500	-	-	102 100	101 000	-	-	102 000	102 000	-	-
	Accções Banco de Portugal	189 000	175 000	189 000	182 000	185 000	167 800	180 000	177 500	177 000	177 000	180 000	177 000
	" " Commercial	146 000	140 100	135 000	133 300	136 000	136 000	136 000	134 000	134 000	134 000	134 800	134 500
	" " Nac. Ultramarino	109 100	107 000	109 200	105 000	105 000	95 000	104 000	100 000	100 500	99 500	104 400	100 500
	" " Lisboa & Açores	118 800	117 000	119 000	114 600	115 200	114 500	115 500	114 500	116 500	114 200	119 700	117 000
	" Tabacos, coupon	126 900	123 800	126 500	117 600	121 000	119 000	126 200	120 500	120 000	118 500	119 900	118 300
	" Companhia Phosphoros	63 900	60 800	63 200	62 000	63 000	57 900	61 100	58 400	61 200	59 900	63 600	61 000
	" " Real	59 600	55 000	73 200	58 200	68 900	65 000	66 000	63 500	63 100	62 000	67 100	62 600
	" " Nacional	8 100	6 300	9 000	7 900	9 750	8 800	9 200	9 000	9 300	9 200	10 700	9 400
	Obrigações prediaes 6 0/0	93 850	92 500	94 150	93 500	94 600	94 500	91 000	93 000	94 000	94 000	94 000	94 000
	" " 5 0/0	91 400	90 500	91 350	90 300	90 750	90 300	90 650	90 300	90 550	90 220	90 550	90 200
	" C.ª Beira Alta	32 500	29 700	32 500	30 500	34 700	31 700	34 000	33 400	33 800	33 550	33 750	33 500
	" " Real 3 0/0 (1.º gr.)	76 000	75 000	75 500	73 200	74 500	73 300	72 700	72 700	75 000	71 500	75 100	75 100
	" " " 3 0/0 (2.º gr.)	49 750	48 900	53 500	49 100	53 400	52 500	53 000	51 400	52 500	51 250	53 200	52 050
	" " Nacional (1.ª série)	71 500	69 100	72 500	71 400	73 560	71 000	71 600	71 100	76 600	70 400	72 000	71 500
	" " Através d'Africa	89 800	87 600	89 900	89 300	89 600	89 000	89 900	89 300	89 700	89 000	90 700	89 800
Paris ...	3 0/0 portuguez, 1.ª série	66,40	63,72	69,12	66,50	69,75	68,70	69,20	68,50	68,80	68	68,75	68,05
	Accções Companhia Real	300	270	384	290	374	325	348	332	329	314	337	323,50
	" Madrid-Caceres	45	38	43,75	41,50	42 50	38,75	39	35,50	38	36,70	38	31,50
	" Madrid-Zaragoza	319	303	325	315	321	282,50	287	278	284	277,50	277	266
	" Andaluzes	210	193,50	215,50	211	210	183	187	171	179	171	174	157
	Obrigações Comp. Real (1.º grau)	380	370	385	373,50	385	380	385	381	385	384	391	384
	" " (2.º grau)	249	237	280	244	279	271	274	265	267	261	272,50	266
	" " Beira Alta	154	148	163	150	182	162	181	175	174,50	170 50	173	170
	" Madrid-Caceres	135	128,25	139	133,50	139	132	131,25	116	133	119,50	127	121,50
Londres	3 0/0 portuguez	67	64,50	69,75	66,75	70,12	69,12	69,50	69	69	68	69	68,37
Amsterd.	Obrigações Através d'Africa	90	85,25	92	89,31	94	91,75	92,43	91,50	90,87	88	91,56	90,56

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

JANEIRO

BOLSAS	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	-
Lisboa : Inscrições de assent.	42,45 *	43,50 *	43,40 *	43,50	-	* 43,35	42,45	42,59	42,60	42,65	42,60	-	-
" coupon ..	42,40	42,45	42,35	42,35	-	42,35	42,40	42,40	42,40	42,50	42,55	42,50	-
Obrig. 4 0/0 1888	20 100	20 100	20 200	20 200	-	20 300	-	-	20 400	20 450	20 500	20 500	-
" 4 0/0 1890 assent	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 0/0 1890 coupon	-	-	-	53 500	-	-	-	53 000	-	-	-	-	-
" 4 1/2 0/0 assent	-	60 500	60 800	-	-	-	62 000	-	-	-	63 000	63 000	-
" 4 1/2 0/0 coupon int ..	60 000	-	-	60 300	-	-	62 600	61 000	61 000	-	61 900	61 900	-
" externo 1.ª série	64 800	65 200	65 200	65 100	-	65 100	65 100	65 100	65 200	65 100	65 200	65 300	-
" 3 0/0 1905	9 300	-	9 300	9 300	-	9 300	9 300	9 300	9 300	9 300	9 300	9 350	-
" Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accções B. de Portugal	-	*179 350	179 350	179 200	-	182 000	-	-	-	-	-	134 500	-
" " Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	101 000	-
" " Nac. Ultramarino	102 500	-	-	-	-	-	-	101 000	100 500	100 200	100 000	101 000	-
" " Lisboa & Açores	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	119 000	-
" Tabacos coupon	106 600	-	107 000	107 500	-	-	106 300	106 000	106 000	106 000	105 600	105 000	-
" Comp. Phosphoros	68 200	68 500	68 300	68 200	-	67 900	68 000	68 000	68 000	-	67 800	-	-
" " Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67 000	67 000	-	-
" " Nacional	-	11 600	11 700	-	-	11 700	11 700	-	-	-	11 500	11 400	-
Obrig. prediaes 6 0/0	-	-	91 700	-	-	-	92 000	92 150	-	92 300	-	-	-
" " 5 0/0	87 000	87 000	-	87 000	-	87 000	87 000	87 150	87 150	87 000	87 150	86 700	-
" C.ª Beira Alta	-	-	-	-	-	34 500	-	-	-	-	-	-	-
" " Real 3 0/0 1.º grau	-	-	70 500	-	-	70 600	70 500	-	70 100	-	71 000	-	-
" " " 3 0/0 2.º "	-	57 700	57 750	-	-	-	-	-	57 200	-	-	56 900	-
" " Nacional 1.ª série	-	70 600	-	70 500	-	70 500	70 600	70 700	70 800	-	70 900	71 000	-
" " Através d'Africa	-	87 700	88 000	-	-	-	87 800	87 800	87 800	-	-	87 800	-
Paris : 3 0/0 portuguez 1.ª série	69,50	69,95	70,20	69,82	68,05	68,22	68,17	68,25	68,30	68,05	68,22	-	-
Accções Comp. Real	-	366	368	-	-	366	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres	-	35 50	-	-	-	36,50	37,50	37,25	-	36	36,25	-	-
" Madrid-Zaragoza	305	308	304,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes	177	177	175	175	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.ª g. Comp. Real 1.º grau	383	383	384	385	-	-	373	376	379	384	383	-	-
" " 2.º "	303	305	305	-	304	303	-	-	302	302	302	-	-
" " Beira Alta	185	184	184	183	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres	125	124	124	123	123	123	128	128	127	127	125	-	-
Londres : 3 0/0 portuguez	69,75	68,75	68,75	69	69	69	69	69	69	69	69	-	-
Amsterdam : Obr. Atrav Africa	93,68	-	-	-	93,06	-	-	93,37	-	-	-	-	-

* 2.º de 1905

e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Durante o anno			
Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior		Menor	
42 15	41,16	42,40	40,85	42,60	41,80	44,10	42,60	44	42,40	43,25	42,20	Outubro ..	44,10	Janeiro.....	38,50
41,40	40,85	42,30	40,80	42 55	41,05	43,85	41,55	43,80	41,80	41,95	41,70	"	43 85	"	38,50
20 500	20,150	20,300	20,100	20,600	20,200	20 900	20 700	20,850	20 550	20 400	19,950	Maio	21,000	Março	19 600
53,000	53,000	-	-	-	-	53,000	52 500	53,300	53,000	53 500	53,500	Abril	58,700	Janeiro.....	49,500
52 500	52,500	52 700	52 500	-	-	-	-	53,000	52,500	-	-	"	58 500	"	49 500
62,000	61 000	62,200	61,500	62 000	62,000	61,000	60 500	61 000	60,800	60,500	59,600	Agosto	62,200	"	57,500
61,000	60,000	62 000	61,000	62,000	61 300	62,000	60,500	60,600	60 000	60,000	59 600	"	62 000	"	57,200
67,600	66,000	66,400	65,300	66 300	65,600	66,400	66 200	66 400	66,000	66 300	64,600	Fevereiro ...	68 000	Dezembro ..	64,600
9,450	9,450	9,450	9,400	9,550	9,400	9 550	9 000	9 050	8,900	9 300	8 950	Setembro ..	9,550	Novembro ..	8 900
-	-	-	-	-	-	97,000	97 000	-	-	-	-	Janeiro	104,500	Outubro	97,000
181 000	178,000	177,800	177 800	177,800	177,500	177,500	176,500	177,500	176 500	179 150	178,000	"	189,000	Março	167,800
133,000	130,000	133,000	133,000	133,000	133,000	133,000	132,500	132 500	132 500	135,000	134,500	"	146,000	Julho	130 000
104 300	99,500	100 500	99 800	100,000	100,000	103,500	100 600	104 000	103,300	103 400	102,000	Fevereiro ...	109 200	Março	95,000
119,600	118,000	120 500	118,500	120 000	119,500	120 000	119,100	120,000	120 000	119 500	119,000	Agosto	120,500	Maio	114,200
122,200	119 000	122,500	114 500	114,500	111,000	112,000	110,000	110,000	108 500	109,500	102 000	Janeiro	126,900	Dezembro ..	102 000
65,000	62 700	65,000	63,500	66 900	64,400	65,600	64,700	66 800	65 200	69,000	66,600	Dezembro ..	69,000	Março	57,900
68 300	66,500	68 000	65,000	71 400	69 300	72 000	70,300	70,900	70 500	70,200	68,000	Fevereiro ...	73,200	Janeiro	55,000
10,700	10,300	10,600	10,300	12 000	10,500	13,000	12,000	12,400	12 000	12,400	11,400	Outubro ...	13 000	"	6,300
94,600	93,000	95 150	94,700	94,800	93 500	95 800	92 900	93,150	92,800	93 700	93 200	Agosto	95,150	"	92 500
90,500	88 500	88,650	87 700	88,150	87,700	88 700	88,000	89,200	88,600	89,250	89,000	Janeiro	91,400	Agosto ...	87 700
34 800	33,600	35,200	34 900	36,100	35,750	36,100	35,500	36,700	35,350	35,800	34 500	Novembro ..	36,700	Janeiro.....	29,700
73,000	72,600	74,200	70,300	72,000	71,300	71,800	71,000	71,800	71,200	71,000	71,000	Janeiro	76,000	Agosto	70 300
52,500	51,900	52 700	51,800	55,900	53,000	56 600	55 700	58 000	56,000	58,800	56,500	Dezembro ..	58,800	Janeiro.....	48,900
72,300	71 500	72,300	71,500	72,400	70 800	72 200	70 200	71 500	70 000	71,000	70 600	Maio	76,600	"	69,100
90,200	87,900	89 500	86,400	88 300	87,700	89,300	88,700	89 900	89,300	89,600	89 000	Junho	90,700	Agosto	86,400
69	67,20	70	68	70,75	69,75	70 60	69,22	70	69,10	69,95	68,95	Setembro...	70,75	Janeiro.....	63,72
554	339	365	356	380	373	382	374	382	370	373	360	Fevereiro ..	384	Janeiro.....	270
35,25	34	-	-	40	35	39,75	38	37	35	35,50	33,50	Janeiro.....	45	Junho	31,50
282	274	285	280	305	288	317	301,50	304	290	290	280	Fevereiro...	325	"	266
170	165	168	163	184	164	201	186	190	166	173	159	"	215,50	"	157
389	378	391	385	388	384	385	377	388	383	387	377	Junho	391	Janeiro....	370
273	266	289	271,50	300	289	299	295	309	297,50	307,50	302	Novembro ..	309	"	237
174	170,25	190	179,50	188	184,50	190,50	189	194	187	190	183	"	194	"	148
124,50	121,75	121,50	115,50	134	118,50	132	126	129	125,25	127	120	Fevereiro...	139	Agosto	115,50
67,87	67,25	70	68,12	70,37	69,75	70,37	69,62	70,12	69,50	70	69,25	Setembro...	70,37	Janeiro.....	64,50
92,43	90,87	93	92,50	93	92,25	93,75	92,25	93,93	93	94,75	93	Dezembro ..	94,75	"	85,25

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1905-906		1904-905		Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1905-906	1904-905
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida ...	1723 Dez 693	85.934.000	124.002	693	82.406.738	118 913	4.758.524.000	4.706.596.160
	"	2431 " "	97.156.000	140.196	"	94.195.885	135.924	4.855.680.000	4.800.792.045
	"	1 7 Jan "	77.922.000	112.441	"	84.591.249	122 065	77.922.000	84.591.249
	Nova rede garantida	1723 Dez 380	13.968.000	36 457	380	12.008.262	31.600	672.832.000	668 733.830
	"	2431 " "	12.730.000	33.500	"	13.709.691	36 078	685 562.000	682 503.531
COMPANHIA REAL	"	1 7 Jan "	9.820.000	25 842	"	11.853.751	31 194	9 820.000	11.853 751
	"	1723 Dez 70	2.343 000	34.741	70	1.798.000	25.685	93.894 000	83.505.000
	Vendas Novas	2431 " "	2.242.000	32.028	"	2.055 957	29.370	96.136.000	85.560.957
	"	1 7 Jan "	1.460.000	20.857	"	1.876 000	26 800	1.460.000	1.876 000
	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Sul e Sueste	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Minho e Douro	21 31 Out 343	55.425.001	161.588	343	43.870.165	127.901	1.245.734.567	1.168.041.005	77.693.562
Beira Alta	26 2 Dez 253	11.829.655	46.757	253	11.132.302	41.001	410 509 014	411 866.315	610.282
"	3 9 " "	7.856.022	31.051	"	5.888.439	23.274	418.365.036	417.754.754	2.684.876
"	10 16 " "	8.156.670	32 239	"	6.082.076	24.039	426 521.706	423.836.830	1.873.814
Nacional — Mirandella e Vizeu	29 4 Nov 134	2.801 588	20.907	105	2.578.850	24.560	86.808.739	87.934.925	2.473.540
"	5 11 " "	2.803.590	20.922	"	2.203 864	20 989	89 612.329	87.138.789	2.753.687
"	12 18 " "	2 255 145	16 829	"	1.974.998	18.809	91.867.474	89.113.787	867.302
"	1 10 " 34	2.262.120	66.532	34	2.378.705	69.961	87.407.246	86 539.944	"
Guimarães	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Porto á P. e Famalicão	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Norte de Espanha. ...	9 15 Dez 3681 Ps.	2.865.516	778 3681 Ps.	2.609 579 Ps.	713 Ps.	108 348.899	Ps. 109.300.636	"	Ps. 915.737
Madrid — Zaragoza — Alicante	17 23 Dez 3650	2.196.319	601 3650	2 161 656	592	100.978.014	101 178.215	"	200.201
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Andaluzes	10 16 Dez 1067	435 772	408 1067	434 951	407	20.188.821	21.278.695	"	1.089 874
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Madrid-Caceres	17 23 Dez 429	100.209	233 429	91 817	214	4.536 127	4.622.795	"	86.668
"	24 31 " "	87 813	204	79.637	185	4.623.940	4 702.432	"	78 492
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Zafra a Huelva	17 23 Dez 180	62.601	347 180	46.849	260	2.653.871	2.134.409	519.462	"
"	24 31 " "	74 277	412	55.452	308	2.728.148	2.189.861	538.287	"

Publicações recebidas

Almanach Palhares para 1906. Um grosso volume com 306 paginas de leitura amena e interessante, e 360 de informações uteis.

Nas primeiras 306 paginas, a parte litteraria, leem-se artigos interessantissimos sobre milhares de assuntos varios.

Nas restantes, a parte informadora, encontram-se esclarecimentos que a todo o momento estão sendo necessarios, como regulamentos, posturas camarárias, serviço de caminhos de ferro, de tremvias, de theatros, de correio, de telegrapho, de policia, licenças, imposto do sello, emolumentos administrativos, jornaes, etc.

E isto não só de Lisboa; trata tambem de informar a respeito de todos os serviços em Lourenço Marques, Loanda, Bailundo, Bibé, Catumbella, emfim é um manancial de informações a todos os respeitos indispensavel e illustrado com mais de oitenta gravuras.

Agradecemos a offerta.

Brindes e calendarios

Da *Fabrica de Conservas de Brandão Gomes & C.* recebemos um mimossimo album com esplendidas cromophotypias, e tabella de preços dos seus productos.

Do *Armazem de viveres de José Affonso Vianna & C.* recebemos um elegante calendario-reclamo com os preços dos generos que tem á venda.

Da *Fabrica de guarda-chuvas e bengalas de Henrique Reys e Sousa*, rua do Almada, 112, recebemos um artistico calendario de algibeira, annunciando os seus productos.

Da *Pharmacia Franco, Filhos*, em Belem, recebemos um artistico bilhete de boas festas.

A todos agradecemos a cortezia.

TRACÇÃO ELECTRICA

America

A applicação da electricidade para a tracção nas grandes linhas ferreas e de trafego intenso da America, começa a entrar numa nova phase, depois das experiencias feitas pela Companhia Geral Electrica com a sua locomotiva de 110 toneladas para corrente continua, e sobretudo como consequencia dos resultados verdadeiramente concludentes obtidos pela Sociedade Westinghouse com a sua locomotiva de 130 toneladas para corrente alternativa monofasica; a corrente alternativa é, como se sabe, a que melhor se presta para os transportes de energia a grande distancia, necessarios para as grandes linhas ferreas.

A Sociedade Westinghouse vae fazer uma applicação interessante de seu novo sistema de tracção monofasica sobre o caminho de ferro de Nova York a New Haven e Hartford, cujo comprimento de linha é de 115 kilometros.

As locomotivas electricas são construidas para reboar comboios de 250 toneladas. A velocidade commercial compreendendo as paragens será de 77 kilometros por hora; cada locomotiva, cujo peso é de 78 toneladas, será accionada por quatro motores monofasicos de 250 cavallos atacando directamente sem engrenagens, as rodas da locomotiva de 1600^{mm} de diametro. Os motores devem funcionar normalmente com uma velocidade de 230 voltas por minuto em plena carga, a qual é attingida só durante o arranque e acceleração. Para as cargas inferiores, que são em geral as condições de marcha normaes, a velocidade do motor poderá attingir 500 voltas por minuto correspondendo a uma velocidade linear de 150 kilometros por hora.

A voltagem do trolley será provavelmente de 6.600 voltios.

Uma particularidade interessante, é que sobre um per-

curso de 24 kilometros, estas locomotivas serão alimentadas com corrente continua; os mesmos interruptores e reguladores servirão para a corrente continua e alternativa. Para a marcha com corrente continua empregar-se-ha o funcionamento, série paralelo.

Logo que se empregam motores de grande força como os d'estas locomotivas a questão que apresenta maior dificuldade é a sua ventilação. Pódem-se deixar os motores abertos de modo que a marcha da locomotiva lhes crie no interior uma circulação d'ar sufficiente para o resfriamento, ou então por meio da ventilação artificial. O primeiro sistema que foi o adoptado pela Companhia Geral Electrica na sua locomotiva de 110 toneladas apresenta certos inconvenientes e um d'elles é, que o ar é recebido perto do chão contendo por conseguinte a maior parte das vezes poeira ou humidade. A Sociedade Westinghouse para as locomotivas do caminho de ferro de Nova York e Hartford resolveu a questão pela ventilação artificial, pois que ella já era por assim dizer necessaria para reduzir ao minimo o volume e peso dos transformadores estaticos installados sobre as locomotivas. O ar injectado nos motores póde assim ser secco e isento de poeira.

Esta interessante applicação vae igualmente decidir uma questão que tem dado lugar ultimamente a numerosas controversias: admittindo-se o principio da alimentação das locomotivas por meio da corrente alternativa monofasica de alta tensão, deve-se transformar esta corrente, sobre a locomotiva, em corrente continua para a alimentação dos motores, ou devem-se alimentar estes directamente por meio de corrente alternativa transformada em baixa tensão?

Em todo o caso, a construcção d'estas locomotivas mostra desde já a possibilidade de collocar um motor monofasico de 250 cavallos com o induzido applicado sobre um eixo motor para uma via de 1.440^{mm} de bitola, e sobre rodas de 1 600^{mm} de diametro.

Como conclusão póde-se dizer que a tracção monofasica deu um passo definitivo na applicação da electricidade aos caminhos de ferro de trafego intenso, e a Sociedade Westinghouse á qual se deve o desenvolvimento d'este novo sistema, parece ter adquirido resultados particularmente interessantes que esta importante installação lhe permitirá ampliar ainda mais.

AUTOMOBILISMO

Começou no dia 20 do mez passado o serviço d'automoveis entre Setubal e Sines, facilitando a viagem a quem de Lisboa, Alentejo ou Algarve, se dirija para Alcaccer do Sal, Grandola, S. Thiago do Cacem ou Sines.

Os automoveis accommodam dezoito passageiros com as respectivas bagagens, e fazem o percurso de 110 kilometros com a velocidade média de 18 kilometros á hora.

Brevemente vae ser montado um serviço de carreiras regulares de automoveis entre Oliveira de Azemeis, Estarreja e Murtosa.

Entre Aveiro e Ilhavo já este serviço está montado, sendo feito por um carro em 24 logares.

LINHAS PORTUGUEZAS

Dragagem do canal do Barreiro. — As minuciosas sondagens feitas sob a direcção do distincto engenheiro o sr. Santos Veiga mostraram a possibilidade de melhorar muito o canal de accesso do Barreiro sem grande despesa. Basta dragar entre as boias 1 e 3-A o necessario para ficar um canal com a cota de fundo de 4^m abaixo do zero hydrographico, com 40^m de largura no fundo e com taludes de inclinação muito suave. O canal será delimitado por duas filas de boias de cores diferentes o que

permite, mesmo de noute, o conhecimento exacto da situação dos vapores. O custo da dragagem é inferior a 5:000\$000.

Esse trabalho foi auctorizado e vae-se proceder á sua execução em quanto se conclue a ponte-caes do Barreiro.

Apparelhos de manobra e encravamento de agulhas e signaes.—Vae-se proceder a experiencia, na estação do Pinhal Novo, de um sistema de manobra de agulhas a distancia por transmissão rigida que simultaneamente move os ferrolhos da agulha. As alavancas de manobra de agulhas e signaes estão reunidas e conjugadas por uma disposição engenhosa que permite realizar os necessarios encravamentos para garantir a segurança da circular.

Esse sistema é invento do sr. Lopes do Rosario, que na sua elaboração recebeu do distincto engenheiro-chefe de via e obras das linhas do Sul e Sueste, o sr. Augusto Sequeira valiosas indicações e conselhos que lhe permitiram dar uma forma pratica á sua idéa.

Estação de Alhos Vedros — Foi mandada construir uma plataforma para passageiros na entrevista a fim de de facilitar o serviço na occasião dos cruzamentos, ali frequentes.

Estação de Villa Pouca de Aguiar. — Foi mandada construir do lado da povoação sendo ligada com a E. R. n.º 5 por uma avenida de 12^m de largura que torna facil e comodo o acesso da estação.

Alargamento da estação da Regoa. — Foi adjudicada por 18:138\$612 réis á empreitada das terraplenagens necessarias para a ampliação do terrapleno exigida pelo serviço, não só da linha de Chaves, como de futuro pela da da Regoa a Villa Franca das Naves.

Viaducto de S. Lazaro. — Foi adjudicada á Empresa Industrial Portuguesa o fornecimento e montagem do taboleiro metallico d'este viaducto na linha da Livração a Amarante por 5:957\$000 réis.

A ponte Maria Pia. — O despeito dos boatos que nada justifica e que tem sido propalados acerca da ponte sobre o Douro, podemos assegurar que se tem procedido a todos os trabalhos necessarios para garantir a sua segurança, e verificá-la, não havendo o menor motivo para duvidar da solidez da construcção.

A fiscalização a que tem procedido a Companhia Real tem sido rigorosa e as provas a que tem sido sujeita a ponte tem dado plena garantia da sua segurança.

De resto nenhum facto tem vindo justificar os boatos alarmantes que ultimamente tem corrido mundo.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Está já em 1.244.000 pesetas, só nas duas localidades extremas, a subscrição de acções para a construcção do caminho de ferro de Motril a Granada.

Os estudos feitos para a construcção d'uma linha ferrea de Baza a Huescar deram resultados tão satisfatorios que se pensa em fazer um estudo definitivo d'uma linha muito mais extensa do que a primitivamente planeada.

Os novos estudos são orientados no sentido de ligar Baza com a linha da Companhia do Norte, em Encina, para que quando esteja terminada a linha de Guadix a Baza, a Andaluzia fique directamente ligada com as provincias de Valencia e de Barcelona.

A linha assim projectada medirá 220 kilometros de extensão: 60 de Baza a Huescar, passando por Benamaurel e Castillejar; 80 de Huescar a Carava e 30 de Carava a Calaspasa, onde cruzará com a linha geral da Companhia de Madrid-Zaragoza-Alicante, seguindo depois até Encina.

ITALIA

A nova linha de Valinzana parte de Mestre, tocando nos territorios da provincia de Veneza, Padova, Treviso, Vicenza e Belluno, e penetra no territorio austriaco em Tezze, no districto de Borgo Valsugana.

Esta linha deve ser muito interessante para os *touristes* pois que desde a riquissima planicie de Mestre a Bassano, até as montanhas de Bassano na fronteira austriaca, succedem-se panoramas encantadores que por certo despertarão a curiosidade dos viajantes.

EGYPTO

Está quasi terminada a linha do Nilo ao Mar Vermelho. Esta linha que tem um metro de largura, corre 130 milhas pelo deserto, indo depois entrar em uma fertil região, em Suikat, bastante montanhosa e tanto que faz subir a linha a 1.000 metros acima do nivel do mar. D'ahi a linha prolonga-se até Suakin em rampa bastante inclinada seguindo depois para Porto Sudan, umas trinta milhas de distancia.

TUNISIA

A Tunisia conta actualmente 1.461 kilometros de linha ferrea em exploração dos quaes 341 são de largura normal das linhas francezas e os restantes 850 de largura de um metro.

A rede de caminhos de ferro tunisianos representa um capital de 19.260 contos de réis, dividido por duas companhias: a de Bone-Guelma que explora 918 kilometros, e a de Gafsa que explora 243.

Logo que estejam construidas as linhas agora projectadas, o total da extensão será de 1.700 kilometros.

Estão já muito adeantados os estudos da linha de Kairuan a Sbiba, devendo os trabalhos de construcção começar ainda este anno.

DAHOMÉ

Foi aberta á exploração em julho passado a secção Toffo-Dan, na extensão de 56 kilometros. Brevemente será inaugurada a secção Dan-Puinhan, na extensão de 50 kilometros. Nos 103 kilometros que distam entre Cotonu, testa de linha, e Toffo, durante o anno findo, a média diaria de viajantes, por kilometro, foi de 75, e o peso de mercadorias 10.500 kilogrammas.

CHINA

Inaugurou-se a 14 de novembro ultimo, em presença dos representantes estrangeiros e de grande numero de dignatarios chinezes a inauguração da linha Pekim-Hanken.

Um comboio formado por vinte e cinco carruagens atravessou o rio Amarello sobre a grande ponte, que constitue a mais importante obra d'arte de toda a linha.

MEXICO

Procede-se activamente á construcção d'uma linha ferrea de 33 milhas de extensão, entre Tuxpan e Colima, porto do Pacifico.

Espera-se que possa ser aberta á exploração no proximo mez de setembro.

Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho d'Administração

(Conclusão)

Senhores accionistas:

Todos os nossos esforços tem convergido, como tendes visto nos annos anteriores, para a diminuição das despesas, quer na sede, quer em Loanda e, da comparação da conta de *Lucros e Perdas* com as dos annos anteriores, vereis que o conseguimos na maior parte das contas.

Da mesma conta de *Lucros e Perdas* vereis que foi passada para a conta de *Lucros Suspensos* a quantia de 231:336\$820 réis.

Esta conta, augmentando extraordinariamente de anno para anno em virtude da falta de resolução, por parte do governo, sobre a solução a dar aos negocios entre elle e a Companhia, retiramos d'ella para a conta *Augmento de Tarifas* a somma de 824:750\$570 réis, proveniente de importancias cobradas desde 1887 até esta data pelo augmento de tarifas concedido pelo contrato de 11 de março de 1897.

Esta verba, que tem applicações especiaes, segundo o disposto no mesmo contrato, que tem sido escriturada em conta especial na escrita privativa da exploração e que tinha sido levada a *Lucros Suspensos*, passa a ter a sua conta especial na escrita principal pelos motivos assim apresentados.

Tendo-vos dito no relatorio anterior que não insistiamos sobre a inconveniencia de se prolongar o anormal estado de cousas entre o Estado e a Companhia, porque o ex.^{mo} ex-ministro da fazenda, conselheiro Antonio Teixeira de Sousa, tinha proposto a nomeação de uma commissão parlamentar, composta de membros de todos os partidos, para se procurar aquella solução e que essa proposta fôra renovada pelo seu successor o ex.^{mo} conselheiro Rodrigo Pequeto, nada ainda se fez, apesar d'essa forma ser a mais razoavel e a que mais garantias offerecia de imparcialidade e de justiça.

Em vista d'isto, esta Companhia para mostrar quanto está compenetrada do direito que lhe assiste e da confiança que tem no resultado de qualquer meio que se empregue para obter tal solução, enviou ao governo o seguinte officio que não teve resposta:

Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr.

Approximando-se a epoca em que tem de fechar-se o balanço annual d'esta Companhia e organizar-se o relatorio para ser presente á assembleia geral, não posso deixar de referir-me nelle á situação da Companhia para com o governo.

Compreende V. Ex.^a quaes os inconvenientes, cada vez de maior gravidade, que resultam do estado anormal d'essa situação e do augmento correlativo da divida da Companhia ao Estado e da conta de reclamações a dirimir pela arbitragem; e, nessa conjectura é obvia a absoluta e immediata necessidade de se regularizar esse estado que ha de fatalmente ter um termo.

Tem sollicitado esta Companhia dos governos que concordem com a arbitragem, estipulada no contrato de concessão e nos estatutos, quer para os casos relativos á execução do mesmo contrato, quer para todos os outros casos que podem dar-se nas relações da Companhia com o Estado, occorridos a proposito de qualquer dos outros fins para que a Companhia foi organizada, e que constam dos artigos 1.^o, 2.^o e seus §§ do mesmo estatuto.

Não tinha a Companhia de pedir ao governo a concessão da arbitragem que por tal forma lhe é assegurada, visto que isso compete ás estações competentes e só a ellas tem de ser requerida. Somente a convicção em que tem estado de que o governo comprehendia a gravidade da situação e procuraria resolvê-la d'accordo com as circumstancias occorridas e ao mesmo tempo um requinte de consideração da parte da Companhia a tem desviado de seguir aquelle caminho.

E' natural que, quanto mais tempo se demorar tal solução, maior seja a difficuldade que ella apresente e, como a Companhia em nada tem concorrido para essa demora, nenhuma culpa se lhe poderá attribuir das difficuldades supervenientes.

Como prova do que avança e para desviar responsabilidades, permita-me V. Ex.^a que em breves palavras eu rememore os factos que se tem dado, consignando por esta forma o procedimento da Companhia.

Quando foi annunciada a rescisão violenta do contrato de outubro de 1891 por officio de 25 de janeiro de 1892 esta Companhia em officio do dia seguinte, 26 de janeiro, lamentou esse acto infundamentado e, mostrando a falta de razão da parte do governo, protestava contra o facto. Dias depois em 13 de fevereiro do mesmo anno e a proposito dumas declarações feitas na camara pelo então ministro da fazenda conselheiro Oliveira Martins, esta Companhia lamentava que, sem verdadeiro conhecimento do assunto, se fizessem declarações tão prejudiciaes para os seus interesses e bom nome, das quaes podia resultar a intervenção dos Trustees, e pedia ao mesmo tempo a nomeação de delegados de confiança do governo que viessem examinar a situação da Companhia e fiscalizar d'ahi em diante os negocios d'ella.

Em 4 d'abril de 1892 fazia a Companhia uma proposta tendente a conciliar os seus interesses com os do Estado, reservando-se o direito de fazer valer a legalidade dos contratos de 1891, que continuava a considerar inteira e perfeita, no caso do governo a não acceitar, como effectivamente não acceitou.

Tendo-se reconhecido a certeza de que a linha seria terminada no fim do anno de 1893, estabeleceu-se essa data como limite da construção, cessando então todos os encargos que á empresa constructora da linha eram impostos pelo contrato de construção e em officio de 15 de julho de 1896 annunciava a Companhia ao governo a reclamação que ia fazer baseada no rompimento do contrato de outubro de 1891 e suas consequências.

Em assembleia geral de 11 de novembro de 1898 a que assistiu o fiscal do governo, foi resolvido acceitar a reclamação d'aquella empresa desde 1 de janeiro de 1894 para ser reportada ao Estado, e no relatório de 1899 a Companhia declarava que faria valer, á liquidação de contas, a reclamação pelos prejuizos derivados do rompimento do contrato de 1891.

Em 16 d'agosto de 1899 fez a Companhia uma proposta ao Estado tendente a regularizar a situação pela qual entre outras vantagens dava ao Estado a do pagamento do seu credito, e isto antes de formulada e aberta a conta de reclamações, o que equivaleria á não existencia d'estas.

Não quiz o governo d'então acceitar essa proposta, a todos os respeitos vantajosa, deixando de ser então paga a divida da Companhia ao Estado, em virtude da recusa do governo.

Sobre todas estas indicações da Companhia nunca o governo disse cousa alguma, assim como nunca repelliu a doutrina do direito da Companhia ás reclamações. Apenas quando em 1900 a Companhia abriu a sua conta de reclamações, o governo lhe fez saber que não lhe reconhecia o direito de reclamar.

Foi então que ella propoz ao governo a resolução da divergencia pela arbitragem, alvitre em que tem insistido constantemente desde então, sem que governo algum, convencendo-se de que esta questão deve ter um termo, se compenetre dos gravissimos inconvenientes de toda a ordem que fatalmente resultarão de tal estado de cousas.

De taes inconvenientes culpa alguma cabe a esta Companhia, como acabo de demonstrar, e coherentemente com os factos passados, de novo volto a pedir para que seja indicada a forma e occasião para ser assignado o compromisso d'arbitragem para decidir sobre as reclamações que esta Companhia apresenta, nomeadamente sobre as que dizem respeito ao pagamento das garantias em ouro.

Deus guarde a V. Ex.^a—Porto, 17 de maio de 1905.

Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Conselheiro Manoel Antonio Moreira Junior.
Dignissimo Ministro da Marinha e Ultramar—Lisboa.—Pela Com.

panhia Real dos Caminhos de Ferro Através d'Africa. O presidente do conselho de administração, *Carlos Lopes*.

Esta situação, que se torna cada vez mais intolerável ha de ter fatal e brevemente um termo, não restando agora á Companhia outro recurso, se essa solução se demorar, senão o que lhe faculta o disposto no estatuto e no contrato de concessão, que é requerer a arbitragem á estação competente, independentemente de accordo com o governo.

Eucerramos o nosso relatório agradecendo ao nosso digno conselho fiscal a sua leal cooperação e o seu dedicado auxilio.—Porto, 31 de outubro de 1905. — Pelo conselho de administração, *Carlos Lopes—Joaquim Domingos Ferreira Cardoso*.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Serviço de construção — Empreitada D

Pelo presente se faz publico que no dia 31 de janeiro proximo futuro, pelas duas horas da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua sede nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso publico para a adjudicação de uma empreitada de construção de terraplenagens, serventias e obras de arte, desde o perfil 38, além do kilometro 4, até o perfil 46, além do kilometro 12, na extensão de 8.160 metros do caminho de ferro da Livração a Cavés, 1.^o lanço; Livração a Amarante.

O deposito provisorio para poder ser admittido a esta empreitada como licitante será de 2:036.3000 réis, e poderá ser feito até as 3 horas da tarde da vespera do concurso nas thesourarias de qualquer das direcções do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

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

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

As condições da arrematação, o caderno de encargos, bem como os respectivos projectos, podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde na Repartição do serviço de construção d'esta direcção, na rua da Estação, 106, em Campanhã; e em Lisboa na Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste. Porto, 28 de dezembro de 1905.

Prolongamento da linha do Minho, de Valença a Melgaço — 1.^o lanço: Valença-Monção

Empreitada A entre os perfis 0 e 15 do kilometro 7

Extensão 7.300 metros, terraplenagens, serventias, obras de arte correntes, estações e dependencias

Pelo presente se faz publico que no dia 17 de fevereiro, pelas duas horas da tarde se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua sede nesta cidade, ao concurso publico para a adjudicação de uma empreitada de construção do referido caminho de ferro acima designado.

O deposito provisorio para ser admittido como licitante será de 882.3000 réis, e poderá ser feito até as tres horas da tarde da vespera do concurso nas thesourarias de qualquer das direcções do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

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

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

As condições da arrematação, o caderno de encargos, bem como os respectivos desenhos, podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde, no serviço de construção d'esta direcção, em Campanhã, na rua da Estação, 106, e em Lisboa, na Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste. Porto, 10 de janeiro, de 1906.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

CINTRA Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 2.500 réis a 2.800 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.

GUIMARAES Grande Hotel do Toural. — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcusaveis commodidades e accio tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires.

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

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

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

LISBOA Hotel Durand. — Rua das Flores, 71 — 1.^{re} 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 1.500 réis por dia até 1.500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

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

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

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

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

SEVILHA Gran Fonda de Madrid. — Principal estabelecimento de Sevilha — 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) — Grande hotel de 1.^a ordem — Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto. — Safe Deposit Caisse. L. Speiser, director.



CATALOGOS E PROPOSTAS GRATIS

Vias Aéreas

Caminhos aereos de todos os sistemas com um ou com tres cabos.

Carris aereos substituindo vantajosamente as vias portateis-sistema Decauville.

Planos inclinados para explorações de minas e pedreiras.

Funiculares para transporte de pessoas.

Apparelhos especiaes para carga e descarga de materias nos portos, estações de caminhos de ferro, etc.

Cabos-vias denominados BLONDIN para movimento de terras em obras de terraplenagens.

Representantes exclusivos para Espanha e Portugal

CASA FUNDADA EM 1854

RIVIÈRE

Ronda de San Pedro, 58 — BARCELONA

Dactyle

MACHINAS * * DE ESCREVER

Modelo n.º 3, Preço 300 francos

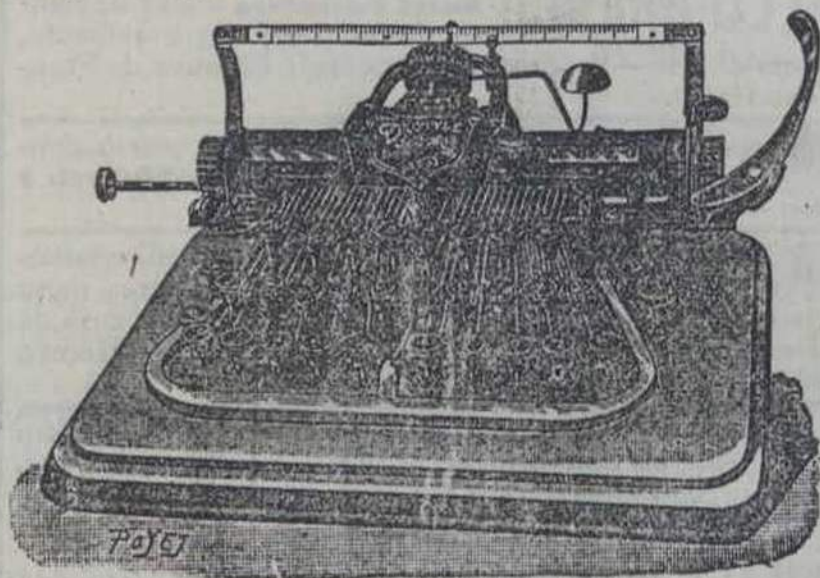
Modelo n.º 2, Preço 250 francos

Rapidez na escrita

Duração garantida

LIGEIREZA

ESCRITA A' VISTA. — Sem fita de tinta — Alinhamento á vontade. — Mudança instantanea de caracteres. — Teclados portuguezes e para todas as linguas.



A DACTYLE n.º 3 reúne todos os aperfeiçoamentos das melhores machinas de escrever.



Machinas de calcular

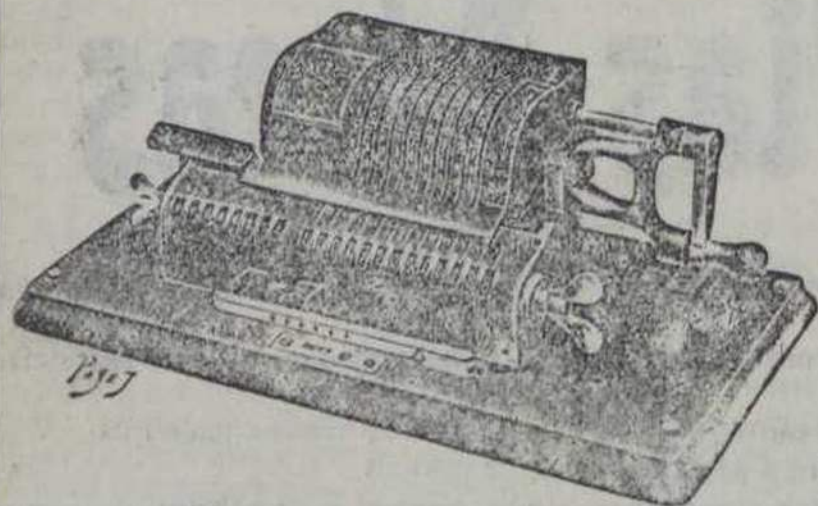


Preço 425 francos

Somma, Subtracção, Multiplicação e Divisão

* * * RAIZ QUADRADA * * *

= RAPIDEZ =
Exactidão rigorosa



A manobra d'este aparelho verdadeiramente extraordinario aprende-se em poucos minutos.

O. ROCHEFORT

Engenheiro das artes e manufacturas * * * * *
46, BOULEVARD HAUSSMANN — PARIS

As machinas DACTYLE podem ser vistas a funcionar e adquiridas na redacção da
"Gazeta dos Caminhos de Ferro" — R. Nova da Trindade, 48, LISBOA

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

De 3 letras, de 12\$500 a 15\$750 réis

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

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

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de Janeiro de 1906

COMPANHIA REAL				Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio				Lisboa Caldas Lisboa				Nino Braga Nino			
C. Sodré		Algés		Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-30 m.	5-14 m.	5-30 m.	5-45 m.	7-10 m.	7-51 m.	9-40 m.	10-24 m.	10-3 m.	1-59 t.	4-39 m.	8-41 m.	6-15 m.	6-49 m.	7-17 m.	7-59 m.
5-50 m.	6-4 m.	6-23 m.	6-38 m.	8-45 m.	8-59 m.	10-30 m.	11-14 m.	10-3 m.	1-59 t.	4-39 m.	8-41 m.	11-37 m.	12-8 t.	9-10 m.	9-43 m.
6-35 m.	6-49 m.	6-45 m.	7-0 m.	10-42 m.	11-26 m.	12-10 t.	1-21 t.	2-35 t.	6-30 t.	8-20 n.	12-14 n.	5-25 t.	6-1 t.	12-51 t.	1-19 t.
7-0 m.	7-14 m.	7-30 m.	7-45 m.	11-12 m.	12-26 t.	1-40 t.	2-24 t.								
7-20 m.	7-34 m.	7-53 m.	8-8 m.	1-12 t.	2-26 t.	3-40 t.	4-24 t.								
8-30 m.	8-44 m.	8-48 m.	8-53 m.	2-42 t.	3-26 t.	4-40 t.	5-24 t.								
8-50 m.	9-4 m.	9-25 m.	9-40 m.	3-42 t.	4-26 t.	5-27 t.	6-11 t.								
9-35 m.	9-49 m.	10-50 m.	10-45 m.	6-42 t.	7-26 t.	7-10 t.	8-24 t.								
10-0 m.	10-14 m.	10-54 m.	11-8 m.	8-6 n.	8-49 n.	9-27 n.	10-11 n.								
10-25 m.	10-39 m.	11-15 m.	11-30 m.	9-42 n.	10-26 n.	11-5 n.	11-59 n.								
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.	12-14 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.	3-45 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.												
4-30 t.	4-44 t.	5-15 t.	5-30 t.												
5-30 t.	5-44 t.	6-23 t.	6-38 t.												
6-25 t.	6-39 t.	6-51 t.	7-5 t.												
6-55 t.	7-9 t.	7-30 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.												
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.												

Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Lisboa-Rocio Povoa Lisboa-Rocio			
4-37 t.	5-6 t.	5-25 m.	6-35 m.	6-35 m.	6-35 m.	7-2 m.	8-0 m.
4-42 t.	6-6 t.	5-25 m.	6-48 m.	12-42 t.	1-40 t.	2-26 t.	3-24 t.
5-42 t.	7-7 t.	6-26 t.	7-47 t.				
6-0 t.	7-7 t.	6-26 t.	7-47 t.				
10-42 m.	12-6 n.	8-0 n.	9-23 n.				

Lisboa-Rocio Setil Lisboa-Rocio				Setil Vendas Novas Setil			
12-30 n.	2-45 m.	7-8 m.	8-38 m.	4-15 m.	7-0 m.	4-5 m.	6-52 m.
8-29 m.	10-12 m.	11-0 m.	2-5 t.	8-29 m.	10-12 m.	11-0 m.	2-5 t.
5-12 t.	7-0 t.	7-4 t.	9-23 n.				

Lisboa-Rocio Santarem Lisboa-Rocio				Lisboa-R. Entrecam. Lisboa-R.			
3-30 t.	5-1 t.	8-40 n.	11-0 n.	6-20 m.	9-18 m.	5-10 m.	9-2 m.
12-30 n.	3-41 m.	—	—	6-20 m.	9-18 m.	5-10 m.	9-2 m.

Setil Entracam. Santarem Setil				Lisboa-Rocio Pampilhosa Lisboa-Rocio			
2-20 t.	4-41 t.	1-35 m.	8-2 m.	9-15 m.	1-10 t.	7-16 t.	11-23 n.

Lisboa-Rocio Porto Lisboa-Rocio				Aveiro Porto Aveiro			
7-0 m.	1-59 t.	4-38 m.	8-42 t.	3-50 m.	6-39 m.	7-4 m.	9-45 m.
9-20 m.	12-11 n.	10-59 m.	1-11 t.	10-15 m.	1-2 t.	6-6 t.	8-44 n.
11-15 m.	10-26 n.	1-50 t.	5-11 m.	4-43 t.	7-59 t.	—	—
4-30 t.	11-33 m.	4-20 t.	10-21 n.				
9-30 n.	7-22 m.	8-5 n.	5-49 m.				

Ovar Porto Ovar				Esmeriz Porto Esmeriz			
7-30 m.	9-17 m.	10-11 m.	11-57 m.	7-0 m.	8-7 m.	5-41 m.	6-44 m.
2-10 t.	3-56 t.	4-41 t.	6-38 t.	9-50 m.	10-57 m.	8-23 m.	9-24 m.
7-6 t.	8-54 n.	12-31 n.	2-21 n.	1-40 t.	2-48 t.	11-54 m.	12-58 t.
				4-35 t.	5-39 t.	3-0 t.	4-37 t.
				8-40 n.	9-47 n.	7-10 t.	8-9 n.
				11-30 n.	12-33 n.	9-23 n.	10-31 n.

Coimbra Figueira Coimbra				Lisboa Badajoz Lisboa			
6-0 m.	7-46 m.	5-50 m.	7-44 m.	9-20 m.	8-23 n.	5-35 m.	3-42 t.
9-30 m.	10-41 m.	7-55 m.	9-20 m.	11-15 m.	7-5 t.	6-10 t.	5-45 t.
1-25 t.	3-15 t.	11-0 m.	12-36 t.	9-30 n.	6-30 m.	—	—



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 29 de Janeiro sairá o paquete **Aragon** para
Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Suez), vapor allemão **Herzog**. Sairá a 29 de janeiro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **São Paulo**. Sairá a 26 de janeiro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez **Saint Thomas n.º 1**. Sairá a 23 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bolonha, Dover e Hamburgo, vapor allemão **Cap Blanco**. Sairá a 27 de janeiro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bordeos, vapor francez **Amazona**. Sairá a 25 de janeiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Atlantique**. Sairá a 22 de janeiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^o



Espanha, India e Macau, vapor espanhol **C. Lopez y Lopez**. Sairá a 25 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Gibraltar, Genova, Leorne, Nopoles, Bari, Ancona, Triesre e Fiume, vapor inglez **Tyria**. Sairá a 17 de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Hamburgo, vapor allemão **Belgrano**. Sairá a 17 de janeiro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Hamburgo, vap. allemão **Corrientes**. Sairá a 25 de janeiro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Paranaguá**. Sairá a 18 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Iquitos, (via Madeira), vap. inglez **Hildebrand**. Sairá a 23 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Liverpool (directo), vap. ingl. **Clement**. Sairá a 21 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Londres (via Havre), vapor inglez **Peninsula**. Espera-se a 16 de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 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 janeiro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Aragon**. Sairá a 29 de janeiro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



Montevideo e Buenos Aires, vapor allemão **Pontos**. Sairá a 18 de janeiro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



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



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



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vap. allemão **Karthago**. Sairá a 23 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Prinz Waldemar**. Sairá a 17 de janeiro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Prinz Eitel Friedrich**. Sairá a 31 de janeiro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Rotterdam e Hamburgo, vap. allemão **Bahia**. Sairá a 20 de janeiro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, St.º Antonio do Zaire, Ambri-zette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Lobito, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Benguella**. Sairá a 22 de janeiro. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.^o



S. Thomé, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vapor portuguez **Portugal**. Sairá a 1 de fevereiro. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.^o



S. Vicente, S. Thiago, Ilhas Menores de Cabo Verde, Bissau e Bolama, vap. portuguez **Bissau**. Sairá a 18 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, vapor inglez **Oravia**. Sairá a 24 de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Tanger, Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez **Saint Jacques n.º 25**. Sairá a 19 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Victoria**. Sairá a 26 de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o