

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

SUMMARIO

A ALFANDEGA DE LISBOA E A ESTAÇÃO DO SUL E SUESTE, por José Fernandode Sousa.	201
OS PATEOS DE LISBOA, por Christiano Tavares.	202
PARTI OFFICIAL—Portaria de 15 de junho do Ministerio das Obras Publicas e Projecto de convenção entre a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta e os seus credores.	203
PROPAGANDA DE PORTUGAL (illustrado)	205
NOTAS DE VIAGEM—XIX—Quebec, a cidade santa—Lourdes no Canada—A linha de Adirondacks—Rigores aduaneiros—Um trajecto encantador—Suissa da America—As quatro linhas.	206
O TUNNEL DO SIMPLÃO.	207
COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DA ZAMBEZIA.	207
COMPANHIA DE GUIMARÃES.	207
PARTI FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.	207 a 209
COMMERCIO PORTUGUEZ.	210
O CONTRATO CARRIS DE FERRO.	210
ELECTRICOS D'UM SÓ CARRIL.	210
NOTAS UNIVERSAES.	210
TRACÇÃO ELECTRIC.	210
LINHAS PORTUGUEZAS — Coimbra á Louzã—Avis—Beira.	211
LINHAS ESTRANGEIRAS—Espanha—Suissa.	211
LEGISLAÇÃO ESTRANGEIRA (continuação).	211
NOTAS VARIAS.	212
AVISOS DE SERVIÇO.	212
ARREMATACÕES.	213
AGENDA DO VIAJANTE.	214
HORARIO DOS COMBOIOS.	215
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.	216

A alfandega de Lisboa e a estação do Sul e Sueste

Noticiam os jornaes que pela Direcção da Alfandega de Lisboa foi apresentado um projecto de aproveitamento de terrapleno em frente do edificio da Alfandega grande para serviço da mesma.

Abrange o projecto, segundo as descrições publicadas, uma estacada para atracação de navios, com 190" de comprimento e 15" de largo, ligada com o terrapleno por tres pontes, e um desembarcadouro fluctuante para passageiros.

Haverá mais no terrapleno: dois grupos de armazens de ferro e tijolo com 4.000^m2 cada um, um grande hangar metalleo com 1.040^m2; um edificio sobre arcarias para despacho de mercadorias de consumo, construido com certa sumptuosidade e ainda outro edificio para passageiros e bagagens; 2.600^m de vias ferreas.

Tudo isto por 300 contos: um ovo por um real.

Não é mau mostrar o que está por detraz da cortina e pôr em relevo a série de incoherencias de certos propugnadores de melhoramentos no porto de Lisboa.

Duas commissões nomeou ultimamente o governo para proporem esses melhoramentos: de ambas fizeram parte o sr. director da Alfandega de Lisboa e representantes da Associação Commercial, que assignaram sem discrepancia os respectivos relatorios. A primeira commissão reconheceu a necessidade de se construirem 43.000^m2 de armazens no porto de Lisboa, repartidos pelos entrepostos de Santa Apolonia, Colonial, de Santos e de Alcantara. Alvitrou o melhor aproveitamento, para atracação

de navios, do local occupado pelo desembarcadouro, quasi inutil, de Santa Apolonia; a construcção do molhe de protecção de Santos; o estabelecimento de um desembarcadouro fluctuante no caes das columnas.

Os actuaes armazens da Alfandega ficariam para deposito de bagagens não reclamadas, d'espólios, de mercadorias para vender em leilão, de mercadorias mandadas reentrar depois de pedidas a despacho, de mercadorias a que o Estado seja obrigado a dar armazenagem em virtude dos contratos celebrados com as companhias de navegação dos Açores, Madeira e Algarve.

Vê-se bem quão restricto era o destino attribuido unanimemente, pela commissão áquelles armazens e com razão, porque desde que nos diversos caes e molhes do porto haja sufficientes armazens, construidos em boas condições e disseminados ao longo da margem como disseminadas devem estar as operações commerciaes do porto e consequentemente os serviços fiscaes.

No terrapleno em frente da Alfandega nem um metro quadrado de armazens propõe a commissão; em frente d'ella nenhuma obra.

Mais ainda: no plano que acompanha o relatorio da commissão e que foi publicado na *Revista de Obras Publicas e Minas* indica-se como devendo ficar para livre uso do publico a escada no extremo leste do muro do terrapleno.

Vem depois outra commissão encarregada especialmente d'estudar os meios de facilitar a atracação dos navios aos caes e composta quasi dos mesmos elementos. No seu relatorio, que infelizmente não foi publicado na integra, mas que tivemos occasião de ler, pondera-se a necessidade de melhorar a doca de Alcantara, de modo que no interior d'ella se façam as operações hoje feitas ao longo do muro exterior, que seria destinado á atracação dos paquetes, proximo portanto do posto de desinfeccção.

Nenhuma obra se propoz em frente da Alfandega.

Demais o Governo pronunciára-se já e resolvera que áparté 50" de frente do novo muro junto da doca e uma faixa de 30" ao longo do edificio da Alfandega, o terrapleno ficasse reservado para a estação fluvial definitiva das linhas do Sul e Sueste. Assim foi determinado em portarias de 1904 e 1905.

Como é que se elaboram projectos contrarios ás resoluções do Governo?

E' bom sabê-lo.

Um numero restricto de commerciantes imagina que a collocação da estação naquella local terá por consequencia a utilização dos armazens da Alfandega para o serviço do caminho de ferro.

Receiam portanto que acabem ali as armazenagens gratuitas usufruidas pelo commercio.

Quando surgiram as primeiras reclamações contra o estabelecimento da estação, presidia á Associação Commercial o sr. Mello e Sousa, que com a sua lucida intelligencia e bom criterio viu logo de que lado estava a razão e as verdadeiras conveniencias publicas.

Ninguém pensou sequer em aproveitar para o caminho de ferro os armazens da Alfandega; em todos os projectos se procurou assegurar a mais completa independen-

cia de dois serviços, de modo que mesmo na phase actual de estarem incompletas as intallações do porto de Lisboa, a Alfandega ficaria em melhores condições que na actualidade.

A Alfandega resiste quanto póde á forçosa disseminação de serviços, que é a regra dos modernos portos bem organizados, substituída ao regimem pombalino da Alfandega grande, onde a mercadoria venha procurar o verificador e sujeitar-se aos azares da pesagem, em vez de sér pesada e medida á entrada dos entrepostos, sabendo-se, pois, desde logo, o que para lá entrou.

D'estas apreensões infundadas do commercio conjugadas com as tendencias conservadoras da Alfandega resultou a campanha contra a estação do Sul e Sueste feita por meia duzia de pessoas com intelligencias em varios jornaes.

As representações surgiram e todos sabem como se arranjam.

Mas pergunta-se: para onde vae a estação do Sul e Sueste?

São tantas as sentenças disparatadas quantas as cabeças e ao invéz do que succede nos portos bem organizados, em que se dá toda a importancia ás linhas que lhes alimentam o movimento, pouco importa saber em que condições se fará esse serviço publico importantissimo e destinado a rapido e largo incremento.

Não discutimos o plano de obras que agora surge em contrario ás resoluções do Governo, porque não basta para tanto uma simples noticia de jornal.

Não acreditamos na cifra do orçamento. De antemão oppomos todas as reservas a uma obra avançada sobre uma parte avançada da margem, prejudicando o regimen das aguas e a atracação ao molhe acostavel da doca.

Nem vale mesmo a pena discutir o projecto. Fazer obras dispendiosas para tornar acostavel a navios um muro de caes, que não é actualmente e que limita um terrapleno no unico local onde pode ser com vantagem estabelecida a estação do Sul, seria um contrasenso e um desperdicio.

Succedem-se os annos, sem que no porto de Lisboa se façam as obras indispensaveis. Perde-se um tempo precioso, perda porventura irreparavel na concorrência com os portos rivaes. E em vez de 40.000^{m²} de armazens que deviam estar construidos nos diversos terraplenos do porto inventa-se uma chinezice cara, unicamente porque uns receiam sem fundamento que os privem dos armazens que usufruem e outros não querem a Alfandega disseminada por toda a linha dos caes.

José Fernando de Sousa.

Os pateos de Lisboa

O distincto engenheiro e presidente do conselho de melhoramentos sanitarios, sr. conselheiro Augusto Montenegro offereceu-nos um volume intitulado *Inquerito aos pateos de Lisboa*, trabalho que bem merece um momento de meditação e estudo.

Por muito habituado que se esteja a acotevellar a todo o momento a miseria humana, faz dóer a alma o que nelle se lê. E não poderá dizer-se que o trabalho a que vimos referindo-nos seja o producto de um sentimentalismo piégas, porque traz a chancellia burocratica, e todos sabem como a burocracia é avessa tanto a pieguices morbidas como a febris enthusiasmos.

Naquelle pequeno volume condensa-se a angustiosa miseria de Lisboa, miseria que é identica em todas as grandes capitães civilizadas.

D'aquelles mappas, sudarios do infortunio, resalta, porém, uma nota por demais odiosa: é que a propria miseria não escapa á exploração dos gananciosos, e os alchimistas da desgraça sabem extrair ouro do suor do trabalhador, da febre dos enfermos, das lagrimas das viúvas e dos vagidos dos orfãos.

Alguns d'aquelles pateos, verdadeiras cidades da miseria, rendem annualmente aos seus proprietarios um a dois contos de réis.

Areias auríferas arrastadas em rios de lagrimas; pepitas de ouro envoltas em ganga de infortunios e agonias

Lobregas construcções, pustulentas da lepra do tempo, por fóra, chorando lagrimas nitrosas por dentro, oscilantes, mantendo-se de pé mercê do acaso, esmagadas entre altas paredes que as suffocam, fórman pequenas cidades de dôr e soffrimento, onde em casas fétidas, bafientas, sem ar nem luz, em que se amontôa o gado humano, definhando-se a raça, e na mais revoltante promiscuidade se estiolam as creanças á falta de sol que lhes aqueça a alma, de ar que lhes vivifique o sangue, de luz que lhes doure a vida.

Taes são os pateos de Lisboa.

E para que se não diga que exageramos vamos citar informações, tiradas ao acaso do *Inquerito*, acérca d'esses viveiros de infortunados.

No largo do Limoeiro, freguezia de S. Thiago, fica um pateo, conhecido pelo pateo do Gama. A informação official diz que as construcções são velhas, as escadas perigosas, as casas muito humidas, teem pouco ar e pouca luz. Habitam neste pateo 180 pessoas; a média de habitantes, por cada loja ou andar, é de oito; a cubagem de ar para cada um d'elles é de 5^{m³}!!!

A renda mensal de cada um dos antros existentes naquelle pateo oscilla entre dois e cinco mil réis!!!

Isto é horrivel, mas não é tudo; ha peor ainda.

Na freguezia dos Anjos fica o pateo do Jordão, habitado por 72 pessoas que occupam 18 lojas, humidas, sem luz e sem ar sufficiente, havendo uma só pia para o despejo de todas as habitações e essa mesma com defeitosa canalização. A cubagem d'ar para cada habitante é de 4^{m³}!!!

Cada loja custa por mez 2\$500 réis!!!

E' o *Inquerito*, documento official, que, crua e friamente, nos desdobra este scenario de miseria trazendo-nos o frio aos ossos, fazendo-nos passar pela espinha um arrepio, um fremito de horror!

O que elle, porém, não diz, mas é facil de suppôr, é a immundicie que se amontôa por esses pateos, e que fermenta nesta epoca de calor, impregnando o ar, já viciado pelo fartum humano, de emanações pestilenciaes, como se fossem grandes laboratorios de febres infecciosas, adrede espalhados por Lisboa.

O que os inquiridores calaram, nem era a sua missão o dizê-lo, é que naquellas construcções quasi em ruinas as portas, de que são o cheiro especial da pobreza desalentada, abrem sobre negros subterraneos d'onde se ouve subir os gemidos dos que, exhaustos pelo trabalho, morrem quasi ao desamparo, como esfalfadas bestas de carga que o dono, por inúteis, mandou deitar á margem; o que elles calaram é que nos caixilhos das janellas os vidros ha muito tempo quebrados foram substituidos por pedaços de papel, trouxas de farrapos ou retalhos de lata; o que os inquiridores calaram é que pelas janellas, pelas portas, pelas paredes, enxugam ao ar envenenado e que ellas mais envenenam, roupas sem côr, andrajos, farrapos sem nome, pendendo immoveis naquella atmosfera doentia e morta, como estandartes da miseria sobre um acampamento de infortunados.

E para animar esta decoração d'onde transsuda a fome, a tuberculose, e o vicio a que arrasta a miseria immerecida, ouve-se o chorar continuo de creanças batidas pelas mães, derivativo do desespero que lhes causa o malestar permanente, e estruge o barulho das altercações, o estalar de insultos voando de porta para porta, desabafo á colera que causam aos infortunados as injustiças da sorte.

Em todas as questões, mórmente nas sociaes, não basta apontar o mal, evidenciá-lo, torná-lo plapavel. Importa procurar-lhe o remedio.

E, no caso sujeito, parece-nos que a dois meios poderíamos recorrer: ao capital em busca de interesses, e ao espirito philantropico do publico lisbonense.

Porque a Camara Municipal pelas disposições dos artigos 50, n.º 22.º e 251 n.º 16.º do Codigo Administrativo, tem poderes para mandar demolir as habitações que por qualquer fórma possam fazer perigar a saude publica; mas tal medida iria agravar a já desesperada sorte de tantos desgraçados que se veriam sem abrigo ao mesmo tempo que já se veem sem pão.

Antes, é preciso construir-lhes habitações apropriadas aos seus fracos recursos. E é para isto que se nos apresenta como recursos o capital que quer ser remunerado, ou a philantropia das almas bem formadas de Lisboa, que as ha e muitas.

Para o primeiro caso, conviria talvez a formação de uma companhia para a construcção de pequenos bairros operarios, onde com construcções baratas, mas hygienicas, os desgraçados que habitam hoje os pateos infectos encontrassem relativo conforto, e, pelo menos, ar em abundancia, e luz sufficiente.

Que o capital empregado devia tirar largos interesses di-lo o facto de haver pateos em que habitações alugadas por preços que variam entre dois e cinco mil réis mensaes, dão o rendimento annual de um e dois contos de réis.

O segundo meio, o philantropico, seria a constituição de uma sociedade que não tivesse em mira o menor interesse, como a das Cosinhas Economicas, por exemplo, e chamar a si o encargo de mandar construir casas pequenas, que alugaria por modicos preços, o sufficiente para amortizar as despesas durante um certo numero d'annos, decorridos os quaes o inquilino que nellas tivesse habitado consecutivamente se poderia tornar proprietario, com a condição de não poder aliená-la senão á propria sociedade, para evitar a ganancia de certa gente sem coração que lh'as compraria barato para depois as alugar caro.

No estrangeiro, principalmente na Belgica, ha empresas d'este genero, e que tiram interesses. Ora se os operarios de lá procuram estas habitações ainda mais as procurariam cá pois lhes ficariam mais baratas attendendo a que a Sociedade não procuraria interesses.

E depois d'estas medidas tomadas, e tomadas tão prontamente quanto as circumstancias o exigem, que venha a picareta demolidora, e arrasando aquelles antros em que hoje a miseria se refugia, deixe entrar e dourar aquelle solo, esterilizado por tantas lagrimas, tanta dôr, tanta amargura, em largas ondas, o sol benefico e fertilizador, com o seu sequito formado pela Saude, pela Força, pelo Trabalho, fazendo a apothese da Vida, e pondo na serenidade dos ares uma nota alegre: a da Felicidade.

Christiano Tavares.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foram presentes o projecto e orçamento do prolongamento, até Leixões, do ramal da alfandega, com data de 20 de setembro de 1905, e o da respectiva variante, com data de 16 de fevereiro ultimo: ha por bem, conformando-se com o parecer de 29 de março ultimo do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, approvar os referidos projectos e orçamentos, na intelligencia de que:

1.º A cifra respectiva de 547:400\$000 réis, em que é orçado o custo do prolongamento, se deverá acrescentar, para os effeitos das cartas de lei de 29 de agosto de 1889 e 1 de julho de 1903, o custo do troço commum ao referido prolongamento, e á linha de circunvallação, desde o ponto de junção até a estação em Leixões, inclusivè, na importancia de 135:600\$000 réis, elevando-se pois a 683:000\$000 réis o custo provavel do prolongamento.

2.º A execução do ramal presuppõe o aproveitamento do terrapleno a conquistar ao rio Douro pela rectificação da margem na Insua do Ouro, não se achando incluído no orçamento o custo da plataforma da linha na parte que assenta sobre esse terrapleno.

3.º É mantida, acérca da parte do troço commum, comprehendido entre as estações de Mattosinhos e Leça a reserva formulada na portaria de 4 de julho de 1905, que approvou o projecto da linha de circunvallação do Porto, ficando o delineamento definitivo d'esse troço dependente das obras a realizar no porto de Leixões.

Paço, em 15 de junho de 1906.—José Malheiro Reymano.

PROJECTO DE CONVENÇÃO

entre a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta e os seus crédores

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

Crédores—Art. 2.º Os srs. Henry Burnay & C.ª, credores da Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta, pela somma de 1.981:782,30 francos, juros comprehendidos, segundo as contas fechadas em 31 de dezembro de 1904, fazem entrega integral dos seus créditos, mediante a compensação estipulada no artigo 4.º, mas na sua qualidade de cessionarios da Société Financière de Paris, reservam-se expressamente o seu direito á importancia de 25:030\$726 réis e seus juros, que a Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta allegou ter a receber do Governo portuguez por conta da dita Sociedade.

Obrigações novas.—Art. 3.º São creadas, com os juros, a contar de 1 de janeiro de 1905:

45.000 obrigações de 1.º grau de rendimento fixo e do capital nominal de 500 francos, vencendo um juro annual de 15 francos, impostos a deduzir, e amortizaveis em setenta annuidades.

85.502 obrigações do 2.º grau, de rendimento variavel e do capital nominal de 500 francos, vencendo um juro annual variavel segundo os resultados da exploração, mas limitado a 15 francos, impostos a deduzir e amortizaveis em setenta annuidades.

Repartição das obrigações novas.—Art. 4.º Estas obrigações novas serão repartidas da seguinte maneira:

	Obrigações	
	Do 1.º grau	Do 2.º grau
Os portadores de obrigações, em troca das obrigações que possuem, receberão por tres obrigações actuaes: uma obrigação do 1.º grau, duas obrigações do 2.º grau, para o que serão necessarias as quantidades de obrigações novas seguintes.....	40.372	80.744
Os srs. Henry Burnay & C.ª, crédores da da Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta, receberão em compensação dos abandonos e cedencias consentidas em conformidade com o artigo 2.º.....	1.379	2.758
Serão levadas á reserva constituida em conformidade com o artigo 10.º.....	3.249	—
Totales.....	45.000	83.502

A Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta tomará as medidas necessarias para que os portadores de uma ou duas obrigações actuaes encontrem nos escritorios dos seus banqueiros todas as facilidades para o agrupamento das tres obrigações necessarias para a troca.

Praso da troca.—Art. 5.º A troca das obrigações actuaes pelas obrigações novas deverá ter logar no praso de cinco annos depois da publicação da sentença de homologação no *Diario do Governo*, e num jornal de annuncios legais de Paris.

Passado este praso, que será lembrado um anno antes da sua expiração por annuncio no *Diario do Governo*, e num jornal de annuncios legais de Paris, as obrigações não trocadas prescreverão em proveito da Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta.

Juro das obrigações do 1.º grau—Art. 6.º Os juros das obrigações do 1.º grau serão pagos, semestralmente, em 30 de junho e 31 de dezembro, á razão de 7,50 francos por coupon, imposto a deduzir.

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

Effectuar-se-ha:

Ao par, por meio de sorteio, logo que o seu curso na Bolsa de Paris seja de 500 francos ou superior;

Por meio de compras na Bolsa, logo que o seu curso na Bolsa de Paris seja inferior a 500 francos.

Adiamento eventual da amortização.—Art. 8.º Em caso de insufficiencia dos productos de um exercicio para a amortização do numero de obrigações do 1.º e 2.º grau a amortizar, e depois de esgotadas totalmente as reservas em dinheiro e titulos, não serão

amortizadas, quer por compra, quer por sorteio, senão o numero de obrigações que as disponibilidades permittam, começando a amortização pelas obrigações do 1.º grau.

As obrigações cuja amortização foi adiada deverão ser amortizadas no ou nos exercicios seguintes, logo que haja provisão sufficiente para esse fim.

Juros das obrigações do 2.º grau.—Art. 9.º Os juros das obrigações do 2.º grau serão pagos annualmente no dia 30 de junho immediato ao exercicio ao qual estes juros se refiram.

Em qualquer exercicio em que, depois de satisfeitos os encargos dos juros e amortização das obrigações do 1.º grau, da amortização das obrigações do 2.º grau e da reserva, não haja productos sufficientes para pagar a estes ultimos o juro maximo de 15 francos, impostos a deduzir, a Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta será todavia liberada definitivamente com respeito aos coupons, pela repartição do excedente disponivel (arredondado nos 0,05 minimos) quando mesmo venha a haver excedente nos exercicios ultiores, ficando entendido, para este effeito, que cada exercicio é independente de todos os outros e que todo o direito a um juro complementar fica assim annullado.

Reserva.—Art. 10.º E' constituida uma reserva destinada a fornecer, em caso de necessidade, os fundos necessarios para os trabalhos de primeira installação e as acquisições de material para as despesas que tiverem um caracter inteiramente excepcional (incendios, accidentes geraes, etc.) para completar, no caso de insufficiencia dos productos de um exercicio, as sommas necessarias ao serviço dos juros e da amortização das obrigações do 1.º grau e ao da amortização das obrigações do 2.º grau.

Esta reserva não poderá nunca ser considerada como garantia particular das obrigações do 1.º e do 2.º grau; d'ella se disporá para as diversas necessidades acima indicadas do modo mais conveniente aos interesses da Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta e dos seus crédores.

Art. 11.º Esta reserva compôr-se-ha na origem:

1.º Das 3.249 obrigações de 1.º grau, creadas a mais das que devem ser entregues aos crédores;

2.º De uma somma 350.000 francos formada pelas reservas já constituidas para accidentes e incendios e que se elevavam em 31 de dezembro de 1903 a (réis ao par) 166.000 francos e pelo levantamento de uma somma complementar nas disponibilidades existentes nas caixas da Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta, em 31 de dezembro de 1904, e cujo excedente será destinado ás encomendas urgentes de material e ás despesas correntes.

Art. 12.º Esta reserva deverá ser augmentada todos os annos, até que atinja, além do valor das obrigações, a somma de 750.000 francos.

Art. 13.º Os recursos necessarios para cobrir os emprestimos que poderão ser feitos á reserva em dinheiro ou para a elevar ao algarismo fixado pelo artigo precedente, serão fornecidos:

Pelos juros das obrigações da reserva;

Pelos juros da collocação de fundos da reserva em dinheiro;

Por um levantamento sobre as sommas disponiveis de cada exercicio, depois do serviço dos juros e da amortização das obrigações do 1.º grau, e do serviço da amortização das obrigações do 2.º grau, para completar em 50 000 francos o pagamento á reserva, se o total dos recursos acima indicados não tiver attingido aquella cifra

Logo que a reserva em dinheiro esteja completa, os juros das obrigações em reserva e os da collocação de fundos da reserva em dinheiro darão entrada nas receitas diversas.

Levantamento sobre os fundos de reserva.—Art. 14.º Logo que seja necessario fazer levantamentos sobre o fundo da reserva, serão sempre effectuados, primeiro sobre a reserva em dinheiro; só depois do esgotamento d'esta é que poderá ser vendido o numero necessario de obrigações.

Esta venda será realizada á medida das necessidades pelo conselho de administração da Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta.

Obrigações da reserva amortizadas.—Art. 15.º Logo que as obrigações da reserva forem amortizadas ao par por sorteio, será comprado na bolsa o mesmo numero d'ellas, que irá substituir na reserva as que o sorteio annullou.

Se a operação der um lucro, será este levado á conta da reserva em dinheiro, se esta não estiver completa; e se o estiver, á das receitas diversas.

Se ella dê prejuizo, será supportado pela reserva em dinheiro.

Repartição da reserva.—Art. 16.º Logo que durante cinco exercicios consecutivos o serviço completo com amortização do par das obrigações do 1.º e 2.º graus fôr assegurado e que a reserva em dinheiro (que de facto foi constituida por levantamentos das importancias applicaveis aos obrigatarios) fôr conservada por completo e se elevar por consequencia a 750.000 francos—esta reserva em dinheiro será applicada a uma amortização anticipada das obrigações do 2.º grau.

Art. 17.º Uma somma de 5.000.000 réis (ou seja ao par 27.777 francos) será levada, cada anno, a despesas geraes, para remuneração do conselho de administração, do conselho fiscal e do commissario régio.

Além d'isto, quando o excedente das receitas de qualquer na-

tureza sobre as despesas de administração, de exploração e despesas geraes (compreendidas as differenças de cambios sobre as ditas despesas) passar de 200.000.000 réis (ao par 1.111.111 francos) serão retirados 5 por cento do excedente em favor dos membros do conselho de administração.

Repartição dos productos liquidos.—Art. 18.º Os productos annuaes de qualquer natureza, deducção feita:

Das despesas de administração e de exploração;

Das despesas geraes e differenças de cambio;

E se o caso se dêr, da somma levantada em favor do conselho de administração, prevista no artigo 17.º, serão repartidos da fôrma seguinte:

Será levantada successivamente, pela ordem estrictamente aqui fixada, a somma precisa:

1.º Para fazer face ao pagamento dos juros das obrigações do 1.º grau;

2.º Para amortizar o numero de obrigações do 1.º grau previsto pela tabella de amortizações;

3.º Para amortizar o numero de obrigações do 2.º grau previsto pela tabella de amortizações;

4.º Para completar, se fôr necessario, em 50 000 francos o abono annual á reserva, quando esta estiver incompleta;

5.º Para pagar um juro de 15 francos ás obrigações do 2.º grau.

Se não houver somma sufficiente não será distribuido a estas obrigações mais do que a somma que fôr possivel repartir.

Se houver um excedente, será este propriedade dos accionistas, que d'elle disporão em conformidade com os estatutos.

Quitação.—Art. 19.º Como consequencia de tudo que precede os obrigatarios da Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta e os srs. Henry Burnay & C.º declaram, nos termos dos artigos 1.º e 2.º, a Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta liberada, a seu respeito, de todas as dividas e de todos os compromissos, podendo resultar de factos e documentos anteriores á presente convenção.

Modificação dos estatutos.—Art. 20.º Os estatutos da Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta serão postos em harmonia com as clausulas da presente convenção e estabelecerão:

a) Que a Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta será administrada por um conselho de administração de onze membros, sendo:

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

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

Comtudo, enquanto os productos não permittam distribuir ás obrigações do 2.º grau, durante tres exercicios consecutivos, um juro de 7,50 francos (impostos a deduzir), serão eleitos:

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

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

b) Que junto do Conselho de administração funcçãoará um commissario régio, de nomeação do Governo, que terá voto consultivo e receberá da companhia retribuição igual á dos membros do mesmo conselho. O commissario régio poderá ter um adjunto, tambem de nomeação do Governo, que funcçãoará com voto consultivo junto do conselho fiscal, substituirá o commissario, nos seus impedimentos, junto do conselho de administração e será retribuido pela companhia como os membros do conselho fiscal.

c) Que a Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta não poderá realizar, sem consentimento prévio da assembleia geral dos obrigatarios;

Qualquer emprestimo ou emissão de obrigações em concorrência com os direitos dos obrigatarios;

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

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

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

Data da applicação da convenção.—Art. 21.º A presente convenção só entrará em vigor depois da sua approvação regular e do cumprimento das formalidades legais; comtudo os seus effeitos applicar-se-hão retroactivamente a contar de 1 de janeiro de 1905.

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

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

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

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

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

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

E nos alludidos autos correm editos, chamando os crédores da sobredita companhia que ainda não declararam se acceitam ou re-

representado pelas declarações favoraveis á mesma convenção seja maior ou menor que a do capital representado pelas declarações que forem contrarias, e no primeiro caso a approvação será homologada por sentença, tornando-se a convenção obrigatoria para a companhia requerente e para todos os seus crédores.

E para constar se passou o presente e outros de igual teor, que serão publicados pela fórma prescrita no artigo 6.º do decreto de 9 de novembro de 1893.

Tribunal da 2.ª vara commercial de Lisboa, 18 de junho de 1906.

Propaganda de Portugal

Fez gloriosa carreira, no ultimo periodo quinzenal d'este mez esta associação, no actual momento a mais activa do paiz.

No dia 21 viu realizada a sua primeira obra publica e util: nesse dia partiu de Lisboa o primeiro comboio



A direcção á partida do comboio (Cliché Benoliel)

jeitam a convenção, para fazerem essa declaração, no praso de dois mezes. A approvação ou rejeição poderá ser manifestada individual ou collectivamente pelos diferentes crédores, por meio de documento escrito apresentado neste juizo. Se os crédores forem portadores de obrigações, a declaração deverá ser acompanhada de documento demonstrativo de deposito de seus titulos ou coupons, com a designação dos respectivos numeros e typos, no escritorio da companhia devedora, nos consulados portuguezes ou em algum banco nacional ou estrangeiro, não podendo este deposito ser levantado sem autorização d'este juizo. A declaração dos outros crédores será legitimada pela referencia á relação apresentada neste juizo pela companhia requerente.

Tendo-se já effectuado a primeira convocação dos crédores, e expirado o praso dentro do qual deviam fazer as suas declarações sobre a approvação ou rejeição da convenção, e não representando as declarações até agora obtidas dois terços da totalidade das dividas da companhia, novamente se publica a convenção e se convocam os crédores que não fizeram declarações, para, no referido praso de dois mezes, as apresentarem, pela fórma acima indicada.

Findo este praso e reunidas todas as declarações obtidas, tanto da primeira convocação como da segunda, a convenção considerarse-ha approvada ou rejeitada, conforme a importancia do capital

Sud-America-Express, realizado sob os auspicios e responsabilidade da Sociedade.

Nos jornaes dos dias anteriores publicavam entre outras noticias, o seguinte:

Convite

Desejando a Sociedade Propaganda de Portugal celebrar, embora por fórma modesta, a partida do primeiro comboio «Sud-America-Express», serviço que esta Sociedade, com sacrificio proprio e incessante trabalho, conseguiu realizar, consideramos dever imprescindivel associar na intimidade d'essa celebração a imprensa que, compreendendo a sua alta missão patriótica, tanto tem cooperado para os fins a que esta Sociedade se propõe. A Sociedade espera, pois, que a imprensa de Lisboa e os correspondentes dos jornaes da provincia e do estrangeiro se dignem fazer-se representar nesse acto, comparecendo na estação de Lisboa-Rocio, amanhã 21, ás 9 horas da manhã. Para o mesmo fim, são convidados os socios d'esta Sociedade que queiram abrilhantar com a sua presença o inicio do primeiro serviço effectivo e importante que a Sociedade presta ao paiz.— O secretario perpetuo—(a)—L. de Mendonça e Costa.

À hora da partida do comboio reuniam-se na estação, além da direcção da Sociedade, um grande numero de socios, orgulhosos por verem os beneficos e importantes resultados para os quaes a sua cooperação tanto concorrera, representantes de todos os jornaes de Lisboa, correspondentes de varios da provincia e estrangeiro, etc., ao todo mais de tresentas pessoas.

O comboio levava duas carruagens-dormitorio, com destino a Paris, em que tomaram logar 23 passageiros; entre estes, porém, não havia viajantes em transito procedentes da America, pelo que a direcção da Sociedade não teve occasião de executar a parte do seu programma de affectuosa manifestação que projectára, offerecendo-lhes recordações de Portugal, em guias illustrados, em varios idiomas e bilhetes postaes, aos homens, ramos de flores e bandeiras pequenas portuguezas, em seda, ás senhoras.

A partida do comboio foi saudada com uma salva de palmas por todos os circumstantes. Varios photographos tiraram grupos da direcção da sociedade, um dos quaes reproduzimos hoje, *pour memoire*.

Em seguida á partida do trem a direcção enviou ao *Figaro*, de Paris, o seguinte telegramma:

Moment départ premier «Sud-America-Express», salue applaudissements chaleureux, adressons nos remerciements par concours *Figaro* en faveur du port de Lisbonne.

Nesse dia e no seguinte os mais importantes jornaes de Lisboa occuparam-se d'este facto, e dos trabalhos da Sociedade em largos artigos encomiasticos provando mais uma vez quanto a imprensa se associa entusiastica a quanto póde concorrer para os progressos da patria.

Entre esses artigos devemos destacar os do *Diario de Noticias*, *Seculo*, *Era Nova*, em que ao mesmo tempo se põe em relevo o serviço que a Sociedade prestou ao paiz, se trata longa e proficientemente da questão de navegação argentina que tanto interessa ao nosso porto.

No dia 27 novo facto veio affirmar a vitalidade da associação.

Estando de visita ao nosso porto o cruzador argentino «Buenos Aires», a direcção entendeu dever convidar a officialidade a uma festa em que se trocassem brindes de confraternização e se pozesse em evidencia a belleza e facilidades do nosso porto.

O banquete foi dado no hotel Braganza e presidido pelo sr. Fernando de Sousa, presidente da Sociedade, dando a direita ao sr. Jacinto Villegas, encarregado de negocios da Republica Argentina, e a esquerda ao commandante do couraçado sr. Gregorio Aguerribery; em frente tomava logar o sr. Leproux, vice-presidente da direcção, tendo aos lados os srs. Leopoldo Garel e outro official argentino.

Seguiam os demais officiaes intervallados com os directores e socios da Propaganda, srs. Oliveira Bello, A. Leproux, Mendonça e Costa, Jayme Victor, Elysio Mendes, Luiz Strauss, Francisco Teixeira, João Bregaro, dr. Magalhães Lima, dr. Jayme Neves, Lorjô Tavares, commendador Martin, Trigueiros de Martel, dr. Taborda de Magalhães, Santos Tavares (pelo *Dia*), João Pereira (pelo *Diario de Noticias*), Ferreira Mendes (pelo *Popular*), dr. Cunha e Costa (pelo *Seculo*), etc.

Resumimos, das noticias dos jornaes, a resenha dos brindes:

Abriu a série o sr. conselheiro Fernando de Sousa, cujo discurso foi um modelo de correcção, elegancia e patriotismo. Tratando com admiravel lucidez a questão economica e technica da supremacia do porto de Lisboa sobre todos os outros portos da Europa occidental, soube imprimir a todo o seu discurso uma feição elevada que a todos impressionou e, repetidas vezes, provocou applausos entusiasticos da assistencia. Accentuando o nosso brilhante papel no passado e demonstrando que no paiz existem ainda forças latentes preciosas, o sr. Fernando de Sousa concluiu o seu magnifico discurso, pedindo aos argentinos *justiça* para o porto de Lisboa. E quando terminou, a assembleia, de pé, fez-lhe uma grande ovação.

Respondeu-lhe, o digno encarregado de negocios da

Republica Argentina, agradecendo as palavras do presidente da Propaganda de Portugal, fazendo votos por que as aspirações da Sociedade tivessem pronto e feliz deferimento.

O sympathico commandante do *Buenos-Aires*, com a singela mas incisiva eloquencia dos homens do mar, junta os seus votos aos do seu representante diplomatico, accrescentando-lhe as do maior respeito e deferencia pelo chefe de Estado da nação portugueza e sua familia.

Em espanhol, alludiu o sr. Mendonça e Costa ao facto de ter exercido em Portugal o cargo de vice-consul da Republica Argentina. Depois voltando, ao assunto, *propaganda*, termina por levantar um caloroso brinde, entusiasticamente correspondido, á Argentina, nação que não só nos deve ser sympathica pela admiravel pujança dos seus progressos, como até porque as côres da sua bandeira são as mesmas da nossa.

Num admiravel discurso cheio de primorosas figuras, continuou a série de brindes, seguindo-se outro igualmente bello do sr. dr. Magalhães Lima e ainda outros do srs. Garel, dr. Taborda de Magalhães, Leproux, Jayme Victor, Francisco Teixeira e Trigueiros de Martel.

Findo o jantar, e a convite do sr. Francisco Teixeira o commandante e varios officiaes inscreveram numa folha de papel algumas impressões da sua visita ao nosso porto, prestando assim um bello serviço ao paiz, e que será conservada em quadro nas salas da Sociedade.

Em seguida os convidados foram levados a bordo do seu barco num vapor do Sul e Sueste cedido para esse fim á Sociedade pelo sr. ministro das obras publicas.

NOTAS DE VIAGEM

XIX

Quebec, a cidade santa.—Lourdes no Canadá.—A linha dos Adirondacks.—Rigores aduaneiros.—Um trajecto encantador.—Suissa da America.—As quatro linhas.

Ficámos, nestas descripções, em Quebec, extasiados ante o panorama sumptuoso que se disfructa da *Dufferin—terrace*.

Façamos agora a visita da cidade que tem um cunho de beaterio extraordinariamente notavel. E' a cidade das egrejas, dos padres, dos jesuitas e dos frades, que por toda a parte enxameiam formando grupos, em que muitas vezes o elemento femenino não é estranho.

Longe de nós suppôr, já se vê, que aquellas rubicundas canadienses não sejam ovelhas conduzidas ao rebanho pelo confessor sollicito; mas vendo-as passear por campos tão isolados, fica-se com a impressão de que se extraviam muito e vão á busca do aprisco.

Quebec lembra-nos, por isso, Braga e Quieu com as numerosas egrejas e mosteiros.

Não longe da cidade ha tambem a Lourdes do Canadá, a basilica de Sant'Anna, onde vão annualmente 125.000 peregrinos.

E' um passeio de uma hora de ida, em comboio electrico, linha que foi especialmente construida para facilitar a ida dos peregrinos á afamada basilica.

Do caminho, que é pittoresco, vê-se a famosa queda de Montmorency, uma bella cascata de 80 metros de altura por 45 de largura. Ahi se deve parar, ficando para o comboio seguinte, a fim de se visitar a cascata e os campos do alto da montanha, para onde ha um facil caminho.

D'esse ponto ao extremo da linha o comboio segue sempre ao lado do rio S. Lourenço cujas margens são povoadas por um sem numero de pequenas casinhas onde residem, de verão, os quebequenses abastados.

A 21 milhas do ponto de partida o comboio pára no beatifico logar, onde uma vasta egreja se eleva a chamar os fleis em continuas romagens, por meio de seguidos toques de sinos.

Nas estradas circumvisinhas, exactamente como em Lourdes, numerosas bancas e estabelecimentos vendendo rosarios, imagens, estampas; e numa dependencia da egreja, como em França e na Russia tambem, os grandes armazens da exploração beatifica, onde se vendem todas as quinquilharias bentas e não bentas, desde a pequena imagem em chumbo que custa 100 reis, até a grande figura em bronze ou marfim, desde o inferior rosario de vidro até o de contas de prata e ouro, de grandioso custo.

Para aquella enormidade de visitantes já se compreende que os hoteis e locandas abundem.

De regresso a Quebec se o itinerario nos não permite ir mais longe, deixemos a bella cidade, voltando a Montreal, para d'ahi regressar aos Estados Unidos.

Como, porém, na anterior viagem, entre Montreal e Albany, aqui descripta na pagina 278 do anno passado, seguimos pela linha do Delaware Hudson, descenderemos agora por outra via, a do New-York-Central, pelo lado oeste da grande cordilheira dos Adirondacks, não menos pittoresca.

Em caminho passa-se a fronteira mas a visita da alfandega é feita em Montreal, á partida.

Para quem anda durante mezes por estas terras tendo passado sem revisão de bagagens dos Estados Unidos ao Canadá, facil é esquecer que tem que abrir ali todas as malas, e dar conta da proveniencia de quantos objectos traz nellas, justificando, com a factura á vista, onde foram comprados. E realmente pedir a viajantes *touristes* factura das pequenas recordações de viagem que traz nas malas é sujeitá-los a... pagar direitos, nada mais.

Ora como os direitos representam *dollars*, eis o que a alfandega quer, embora com isto desgoste os viajantes, como ella sabe fazer por toda a parte onde é exigente.

Assim, um pequeno artigo comprado em Portland teve que pagar direitos para entrar no proprio paiz d'origem; e se o mesmo não succedeu com uma pelle de abafar os pés, adquirida em Scattle, foi porque o seu possuidor, com uma descripção d'um comico irresistivel convenceu o fiscal aduaneiro de que ella era o trophéu victorioso da lucta que elle, passageiro, tivera com um urso, acabando por... lhe arrancar a pelle.

Os passageiros riram e o homem fugiu espavorido.

Naquella fronteira não ha inspector de policia, nem de sanidade, como na do Mexico; mas não falta o cobrador do *Alien-tax*, o qual, sendo-lhe apresentado o documento de cobrança do seu collega da outra fronteira, começa a mastigar em secco e acaba por inquirir dos passageiros quem era o empregado a quem haviam pago. Como se elles conhecessem todos os fiscaes de impostos de tão grande nação!

A muito custo o homem se convence, e os viajantes, livres de importunos, podem entregar-se a admirar o primoroso material do comboio, luxuoso e moderno, e o sumptuoso panorama das montanhas que se vae desenrolando em frente das janellas, apenas abertas meio palmo; e não podem sê-lo mais porque a via é dupla, e sendo a entrevista muito estreita, os trens que passam velozmente, em sentido, contrario fazem uma impressão extraordinaria.

Numa viagem tão longa como esta que temos descripto, é natural que a vista já esteja cansada de vêr panoramas esplendidos, montanhas collossaes, arvoredos pittorescos, lagos encantadores, rios maravilhosamente bellos; pois os Adirondacks de tudo isto teem, e em tal quantidade, num tal perpassar continuo de variedade interessante, que lhe achamos novidade que nos prende, como se nesse dia começássemos a viagem.

Chama-se montanhas áquella encantadora região; melhor fôra chamar-lhe archipelago, tal é a quantidade de lagos que dividem as terras transformando cada pequeno monte em uma ilha.

Esta preciosa disposição da natureza tem sido aproveitada para se const'ituir ali uma verdadeira Suissa de hoteis, estações thermaes e de ar, com os seus *chalets*, com os bellos casinos, com serviço de excursionistas em todo o sentido; que por toda a parte elles vão, marinhandos as encostas, cavalgando os pincaros, descendo aos formosos valles, navegando nos serenos lagos.

Bem construidas estradas facilitam o accesso a todos

os pontos, pelo que a cada momento as trombetas dos automoveis despertam os ecos assustam os viandantes.

Cada estação do caminho de ferro serve uma ou mais das deliciosas villas, com os seus lagos, com os seus encantos. Dá vontade de ficar ali.

Neste embevecimento se passa metade da distancia que nos separa de Utica onde a parte pittoresca natural cede o passo ao interesse pela grandiosidade da construção da linha e da perfeição do serviço ferroviario.

E' que entramos na via geral que, de Albany, leva a Bufalo, via quadrupla, onde os comboios se crusam a todo o momento, e o serviço é primoroso.

A poderosa companhia N. Y. C. & H. R. (Nova York Central e Rio Hudson) explora mais de 19.300 kilometros pertencentes a 11 diferentes companhias, ligando toda a zona mais povoada entre Nova York, Chicago, S. Luiz, Ottawa, Montreal, e a região carbonifera de Pittsburgh.

Quem segue para a capital maritima dos Estados Unidos, continua directamente; quem se dirige a Boston tem que esperar, em Albany, o comboio que, vem de Bufalo poucas horas depois. Fiquemos pois, neste ponto, visto que não podemos furtar-nos ao desejo de visitar a velha e interessante Boston.

O tunel do Simplão

Tem apresentado dificuldades a applicação da electricidade aos comboios que passam no Simplão.

O vapor que se fórma da galeria, devido á proximidade das fontes thermaes apresenta um obstaculo consideravel ao isolamento dos cabos e raro é o comboio que nas experiencias não tem soffrido paragens repentinas que se prolongam por dez minutos e ás vezes mais.

Companhia dos caminhos de ferro da Zambesia

Sob a presidencia do sr. conselheiro Augusto de Araujo reuniu no dia 28 do passado, a assembleia geral da Companhia dos Caminhos de ferro da Zambesia.

Foram approvados o relatorio do conselho da administração e o parecer do conselho fiscal referentes ao exercicio de 1905.

Na reunião de hontem foram reeleitos vogaes do conselho de administração: os srs. Augusto Gomes d'Araujo, M. Emygdio da Silva, Balthazar Cabral e Jacintho Parreira, sendo reelegiveis e confirmada a reintegração no lugar de membro do mesmo conselho o sr. Edmond Bartissol.

Companhia de Guimarães

Sob a presidencia do sr. dr. Henrique Maia reuniu no dia 27 do passado, a assembleia geral d'esta companhia, estando representadas 2.172 acções.

O sr. presidente referiu-se ao passamento do gerente sr. Antonio de Moura Soares Velloso, e em homenagem á memoria do pranteado morto, a assembleia resolveu collocar-lhe o retrato no gabinete da gerencia e depôr uma coroa de bronze no mausoleu.

Foram presentes o relatorio e contas da gerencia sendo approvados.

Foi nomeado uma commissão para fazer uma revisão dos estatutos e vêr se ha conveniencia em serem reformados.

Foram suspensas as eleições até a apresentação dos trabalhos d'esta commissão.

PARTÉ FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro
Através d'Africa

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de julho de 1906 conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos

coube a sorte aos n.ºs 969, 2.385, 3.945, 6.406, 6.864, 8.314 de réis 450\$000; e 14.486, 14.491, 14.589, 14.840, 16.428, 17.698, 18.188, 18.770, 22.595, 23.819, 23.856, 24.219, 27.079, 29.397, 30.273, 37.459, 37.975, 38.336, 44.343, 47.842, 50.433, 54.535, 54.563, 55.954 e 56.648, de 90\$000 réis.

O pagamento do coupon e dos títulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de julho de 1906:

No Porto, na sede da companhia, rua do Bellomonte n.º 49.

Em Lisboa, no London and Brazilian Bank Limited.

Em Londres, no Capital and Countries Bank Limited.

Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorp & Cª

Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.

Porto, 21 de junho de 1906.—Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de Africa, o Presidente do Conselho de Administração, *Carlos Lopes*.

Companhia do Caminho de ferro de Salamanca á Fronteira de Portugal

Pelo presente annuncio são convidados os srs. accionistas d'esta companhia possuidores de vinte ou mais acções (artigo 29.º dos estatutos) e os que se acharem nos casos determinados no artigo 13.º dos mesmos estatutos, para a assembleia geral ordinaria (artigo 37.º dos estatutos), que deverá ter logar na cidade de Salamanca, no dia 28 do proximo mez de julho, ao meio dia, nos escriptorios da companhia.

Porto, 25 de junho de 1906.—Por auctorização do conselho, o Administrador-Secretario, *J. A. Correia de Barros*.

Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

Pagamento do juro das obrigações, 1.º semestre de 1906, e dividendo por conta ás acções

Desde o dia 30 do corrente mez, começarão, na sede d'esta companhia, rua de Cedofeita n.º 291, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde, os seguintes pagamentos:

De 2\$250 réis a cada obrigação do typo de 5 %/o, sujeito ao imposto de 10 %/o, mediante a entrega do coupon n.º 20, ou apresentação do titulo nominativo, ou ao portador, para ser carimbado.

De 2\$025 réis a cada obrigação do typo de 4 1/2 %/o, isento do imposto de 10 %/o, mediante a entrega do respectivo coupon n.º 3, ou apresentação do titulo nominativo ou ao portador, para ser carimbado.

De 3 %/o ou 3\$000 réis a cada acção, por conta do dividendo do corrente anno, mediante apresentação do titulo para ser carimbado.

Para commodidade dos srs. obrigacionistas e accionistas, entregam-se as relações e effectuam-se os pagamentos nos seguintes locais:

Em Lisboa: Casa de Henry Burnay & Cª.

Em Braga: Casa de Gomes & Mattos.

Em Guimarães: Casa de Manuel Pinheiro Guimarães & Cª.

Em Fafe: Casa da Viuva Gonçalves;

E em todas as estações da linha: Guimarães, Vizella, Lordello, Negrellos, Caniços, Santo Thyrsó, Louzada e Trofa, mediante aviso á estação, com 24 horas de antecedencia.

Porto, 25 de junho de 1906.—Pela Companhia do caminho de ferro de Guimarães.—O sub-gerente, *Antonio Reis Porto*.

Companhia do Caminho de ferro do Porto á Pova e Famalicão

Sorteio de obrigações e pagamento de juros (coupon n.º 53)

No sorteio semestral a que hoje se procedeu de 17 obrigações, saíram sorteadas as dos n.ºs seguintes: 84, 103, 198, 398, 611, 771, 894, 1.377, 1.700, 2.676, 2.993, 3.150, 3.455, 3.588, 3.970, 4.769 e 5.004.

O pagamento d'estas 17 obrigações pelo seu valor nominal e dos juros que lhes competem do semestre corrente, bem como o pagamento dos juros do mesmo semestre (coupon n.º 53) de todas as outras obrigações d'esta companhia, em circulação, effectuar-se-ha no dia 2 do proximo mez de julho e em todas as quintas feiras de cada semana que se lhe seguirem das 12 ás 2 horas da tarde, no Porto, na sua sede, e em Lisboa, na casa bancaria dos srs. FONSECAS, Santos Vianna.

Porto, 21 de junho de 1906.—O presidente do conselho de administração, *Manoel Eleutherio Pereira da Fonseca*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de junho de 1906;

Referimo-nos no anterior boletim á enorme cifra a que se achava elevada a divida fuctuante—72.706 contos.

A publicação da respectiva nota no *Diário do Governo* e depois na imprensa periodica causou no publico, como era natural, as mais justas appreensões.

Não são ainda do dominio publico os projectos de reorganização financeira do paiz, que o ministerio sem duvida trouxe na sua bagagem administrativa

Que a fôrma de dividir e applicar os dinheiros que o contribuinte paga para occorrer ás despesas do Estado precisa ser devidamente remodelada, é assunto que já hoje não pôde soffrer sombra de contestação.

Tambem não é menos certo que não são os duzentos contos arrancados a miseros servidores do Estado que hão de equilibrar o orçamento.

O decreto de 15 do corrente, pelo qual 500 jornaleiros são dispensados do serviço publico, a contar de 1 de julho, tem sido assunto de larga discussão, não só na imprensa, como tambem em todos os centros politicos e financeiros onde esta medida governativa é em geral considerada contraproducente pela reacção que naturalmente desperta contra o governo e por não dar afinal resultados financeiros praticos, visto a somma economizada ser de valor insignificante em relação não só á importancia geral das receitas orçamentaes como ao deficit real das contas do thesouro.

Se o pagamento aos jornaleiros despedidos era illegal poderia muito bem ter-se esperado pela abertura das côrtes para o legalizar, tanto mais que é certo que muito ha a cortar pelas verbas consideradas legaes, mas que o paiz e a moralidade publica reputam pelo menos desnecessarias.

*

Pelo que respeita á magna questão dos tabacos que, para o publico, se acha na mesma situação da quinzena anterior, o governo enviou á imprensa duas notas officiosas em que declara:

1.º—que considera de sua responsabilidade o contrato do exclusivo dos tabacos, firmado pela actual Companhia exploradora do monopolio e pelo governo, em 2 do corrente;

2.ª—que o partido progressista votará em côrtes o mesmo contrato.

Pelo que diz respeito ás negociações sobre a conversão das obrigações dos tabacos nada mais tem vindo a publico além do que noticiámos no nosso ultimo boletim.

*

O Banco de Portugal já annunciou o pagamento do seu dividendo, relativo ao 1.º semestre do corrente anno, na razão de 3\$000 réis por acção, a começar em 2 do proximo mez de julho.

O mercado bolsista esteve bastante frouxo durante a quinzena. Escassearam as transações e tiveram baixa sensivel alguns dos principaes valores sobre que incidiu a especulação, entre elles as acções das Companhias do Assucar de Moçambique, Zambezia, Moçambique, etc. Sobre o papel da Companhia dos caminhos de ferro da Beira Alta foi diminuto o numero de transações.

Prevê-se que a liquidação do fim do mez se fará sem grandes difficuldades.

Os preços dos *reports* mantem-se relativamente baixos.

Como se vê da nota comparativa que se segue as cotações cambias afrouxaram bastante durante a quinzena.

O cambio do Rio sobre Londres ficou hoje a 16 29/32.

As libras venderam-se a 4\$650 réis.

As inscripções d'assentamento oscillaram entre 42, 75 e 44, 20 e os de coupon entre 42, 65 e 43, 30.

As obrigações de 4% de 1888 venderam-se a 20\$500 e 20\$600; as de 4% de 1890 a 52\$500 e as de 4 1/2 %—assent. a 61\$100—coup a 67\$000 réis.

Para as acções do Banco de Portugal houve operações a 176\$600. As acções do Banco Commercial de Lisboa mantiveram o preço de 132\$500; as do Banco Ultramarino venderam-se a 97\$500 e 98\$000 réis.

As acções da Companhia dos Tabacos ficaram a 104\$000 reis e as da Companhia dos Fosforos a 66\$000 réis.

As obrigações prediaes de 6% vendem-se a 94\$300 reis; as de 5% a 89\$100.

As obrigações da Companhia Real—2.º grau—ficaram a 58\$800 réis.

	EM 15 DE JUNHO		EM 30 DE JUNHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	51 7/16	51 5/16	51 3/4	51 5/8
» 90 d/v.....	51 7/8	—	51 3/16	—
Paris cheque.....	555	557	552	554
Berlim ».....	227 1/2	228 1/2	226	227
Amsterdam cheque.....	384	385 1/2	382	384
Madrid cheque.....	835	845	830	840

A. C.

177

S

Diferença a favor de

COMMERCCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação, por classes da pauta, de Janeiro a Novembro

	(Valores em mil réis)	
Importação para consumo	1906	1905
I—Animaes vivos	257.160	483.910
II—Materias primas para as artes e indústrias.....	1.714.531	2.382.258
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	471.067	483.865
IV—Substancias alimenticias.....	1.536.757	1.690.754
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	292.133	267.200
VI—Manufacturas diversas.....	427.370	473.498
Taras.....	11.377	8.127
Totales	4.710.395	5.489.612
Exportação nacional e nacionalizada		
I—Animaes vivos	330.631	275.74
II—Materias primas para as artes e indústrias.....	553.300	450.925
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	117.286	151.331
IV—Substancias alimenticias.....	1.215.371	1.219.116
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	9.784	5.425
VI—Manufacturas diversas.....	142.106	131.547
Totales	2.398.478	2.237.084

6 contrato Carris de ferro

Já vae passado o perigo que durante algum tempo nos ameaçou.

E' do dominio publico o contrato oneroso que a Companhia Carris de ferro queria fazer acceitar pela Camara Municipal, a pretexto de codificar em um só os quatro contratos existentes.

A falta de espaço com que luctamos não nos permite, muito a nosso pezar, tratar hoje com a larguesa que o assunto demanda, d'esta odiosa tentativa.

No emtanto, não podemos tambem deixar de citar com louvor o procedimento da Camara, que, possuida do seu papel de defensora dos interesses da população, soube repellir a proposta que encobria os propositos gananciosos da insaciavel companhia.

Se mais de uma vez temos verberado o procedimento da camara, é-nos grato podermos hoje louvá-la francamente pelo seu acertado procedimento.

Electricos d'um só carril

Actualmente está sendo estudado em Nova York, um projecto de caminho de ferro electrico d'um só carril, para ligar a estação terminus de Flatbush em Brooklyn, com Coney Irland.

O sistema adoptado é o do engenheiro Behr, adoptado em Inglaterra na linha Manchester-Liverpool, já aqui descrito no nosso n.º 297, de 1900.

Um só carril elevado sobre o leito da linha sustenta o peso das carruagens; de cada lado dois carris de direcção evitam as oscillações.

Vê-se por esta ligeira descripção que este sistema d'um só carril afinal comprehende cinco; mas deve notar-se que só o carril central sustenta o peso da carruagem, sendo sobre elle que se exerce todo o esforço de tracção. E' por isso dotado de uma resistencia appropriada,

pesando entre 44 e 50 kilogrammas por metro, ao passo que os outros quatro carris, como apenas servem para assegurar o equilibrio, tem muito menor resistencia e são muito leves. Nas curvas, são as travessas reforçadas com placas de aço para evitar a deformação provavel da linha.

As carruagens adoptadas devem comportar, segundo os typos escolhidos respectivamente 40, 80 e 120 passageiros. Como a velocidade deve ser enorme, os comboios serão formados por uma só carruagem para evitar o perigo de ruptura das ligações.

Os passageiros vão sentados ao centro da carruagem, e o equilibrio do vehiculo fica completamente garantido.

A corrente electrica é produzida em uma estação que fica pouco mais ou menos a igual distancia dos pontos terminus da linha e é distribuida pelo sistema de tres fios, com a energia de 1.300 volts, entre o carril e a terra. Os motores, doze nas carruagens grandes, e dois por truck, desenvolvem normalmente a força de 150 cavallos podendo quando seja necessario desenvolver uma força dupla.

A uma carruagem pesando 80 toneladas pôdem imprimir a velocidade de 197 kilometros á hora.

As principaes vantagens do sistema Behr são a absoluta segurança no funcionamento seja qual fôr a velocidade nas curvas, e o preço de instalação muitissimo inferior ao das linhas ordinarias, principalmente se o compararmos com o das linhas de grande velocidade.

Notas universaes

A *Hamburg-Amerika-Linie* creou umas notas de Banco universaes que facilitam a transferencia de dinheiro e com importante economia de tempo e de trabalho.

A pessoa que vae viajar para qualquer paiz estrangeiro dirige-se á Agencia da *Hamburg-Amerika-Linie* na localidade, compra, em notas da Companhia, a importancia que deseja levar e recebe uma caderneta onde assigna o seu nome que fica reconhecido e authenticado pelo agente. As notas da Companhia tem um local destinado ao nome da pessoa que as comprou e que fica bem em evidencia.

Quando quer realizar o dinheiro vae a qualquer dos bancos indicados na caderneta, enche com a sua assignatura o local destinado a esse fim, e apresentando a sua caderneta com a assignatura authenticada recebe a importancia da nota a um cambio fixo que é, para 100 marcos igual a 116,70 coroas, na Austria, £ 4-17 na Inglaterra, francos 122,10 na França, Suissa ou Belgica, ou liras na Italia, 88 coroas na Dinamarca Suecia e Noruega, 58,50 gulden na Hollanda, 45,80 rublos na Russia e 23,56 dollars nos Estados Unidos ou Canadá; e nos outros estados ao cambio do dia.

Quando utilizadas para qualquer pagamento assigna tambem no verso.

Como se vê é grande a vantagem que a Companhia proporciona aos viajantes por este meio.

Em Lisboa os agentes da *Hamburg-Amerika-Linie* são os srs. Ernst George, Succ., rua da Prata, 8, 2.º

Tracção electrica

Espanha

Foi adjudicada á Sociedad del Trenvia de Estaciones y Mercados a concessão de uma nova linha em tracção electrica, em Madrid, da rua da Caridad á de Ramona de la Presilla.

Foi pedida a concessão de um tremvia electrico em S. Cristobal de la Laguna Terrerife, ligando a praça d'aquelle nome e a Plaza Antigua.

Foi pedida a concessão de um tremvia electrico na provincia de Lerida, entre Puente del Rey e Viella, na estrada de Lerida á fronteira.

Vae constituir-se uma sociedade para a exploração de um tremvia electrico, de Peralta a Marcilla, atravessando Tunes, Azagra e Andorilla.

Italia

Está em estudos um projecto para a transformação da linha ferrea de Azezo-Stia, passando a ser adotada a tracção electrica.

Chili

Foi dada a auctorização para substituir pela tracção electrica, a tracção a vapor na linha de Santiago a Tala.

LINHAS PORTUGUEZAS

Coimbra á Louzã.—A Companhia do Mondego vae entregar por estes dias á Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, a linha ferrea de Coimbra á Louzã para exploração temporaria e será inaugurada na segunda quinzena de julho.

A Companhia Real faz a exploração com um unico comboio em vae-vem, ascendente e descendente, e com carruagens das 3 classes.

A divisão da receita da nova linha será feita da seguinte fórma:

1.º Se o producto bruto, deduzidos os reembolsos e impostos de transito e sello, fôr até 500\$000 réis por kilometro, pertencerá todo á Companhia Real, sendo a do Mondego debitada pela differença que faltar para aquelle minimo para ser compensada pela sua parte nos excessos dos annos seguintes, que passem de um conto trezentos e quinze mil réis.

2.º Se a receita fôr superior a 500\$000 réis sem attingir 1.314\$000 réis, á Companhia Real pertencerão aquelles 500\$000 réis e á do Mondego o excesso.

3.º Se a receita fôr superior a 1.315\$000 réis, pertencem á Companhia Real cincoenta por cento da totalidade, sem que a parte da do Mondego seja inferior a 815\$000 réis.

Aviz.—A Camara d'este concelho vae dirigir ao governo uma representação para que sejam resolvidas o mais brevemente possivel as difficuldades que se oppõem á rapida construcção da linha ferrea de Extremoz a Castello de Vide e para que seja marcado o ponto onde deve entroncar o ramal de Aviz.

Beira.—Informa o *Times* que o secretario do comité dos obrigacionistas dirigiu uma mensagem aos *trusts* pedindo-lhes a convocação de um comicio dos obrigacionistas, afim de decidirem sobre o procedimento a adoptar para a protecção dos seus interesses em consequencia da continua falta de pagamento dos seus coupons.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑHA

A imprensa asturiana encetou uma campanha a favor da construcção do caminho de ferro do Cantabrico, para ligar o Ferrol com a região Asturiana, Santander e Biscaya.

Como esta linha é estrategica, manifesta a imprensa a opinião de que deve ser construida pelo Ministerio da Guerra.

Com effeito a referida linha é de importante valor strategico, pois que indo do Ferrol a Los Cabos entroncar com o vasco asturiano põe em communicação rapida o grande canal da Galliza, com as fabricas de canhões de Trubia, com a de explosivo de Manjoya, com as de laminação de ferro da Felguera e Mieres, e com as minas de carvão das Asturias.

Tem adeantado muito os trabalhos de construcção da linha S. Martin-Gijon-Musel, esperando-se que ainda durante este anno seja inaugurada a primeira secção, entre Gijon e Lieres.

SUISSA

Foi assignado em Berne o contrato para a immediata construcção de uma linha ferrea que partindo de Interlaken vá terminar no alto do Niesse, montanha de maior elevação do que o Righi ou o Pilatos.

A linha será de cremalheira, e está orçada appproximadamente em dois milhões de francos.

Está já publicado o relatorio em que se estuda os tres projectos de ligação da Suissa com a França pela abertura dos Alpes de Berne.

O projecto approved é o da linha Frutigen-Brigue, em que os Alpes são atravessados por um tunnel de 13.695 metros, com a inclinação maxima de 27 por cento. O sistema de tracção adoptado é o electrico.

A linha pôde ser construida em cinco annos, sendo computada a despesa em 83.100.000 francos.

Ainda este mez deve a proposta ser presente ao governo para que dê a sua approvação.

Legislação estrangeira

(Continuação)

D.—Samblagem dos elementos do taboleiro nas officinas de construcção

21. Todos os elementos de ponte devem ser exactamente ajustados na officina; proceder-se-ha ahi á união provisoria conforme o projecto do conjuncto das vigas e peças metallicas do taboleiro. Convém attender a que nenhuma d'estas peças seja submettida a um esforço exercido sobre uma face apenas, para que a união possa desfazer-se sem que as peças se separem bruscamente.

Só se deve obter o contacto das peças na montagem provisoria recorrendo a fusos de ferro macio.

Se certas peças se forçarem durante a cravação, é essencial desfazer a samblagem e remediar os defeitos.

22. Os taboleiros para vãos de 15 metros e superiores, quando no projecto se não prescrever o contrario, devem accusar no momento da samblagem uma flecha cujo valor maximo, ao meio da viga, seja igual á depressão theorica prevista na hypothese da carga permanente e da metade da carga viva. Para este fim modificar-se-hão consequentemente, sobre o projecto, os comprimentos dos differentes elementos de ponte.

23. E' necessario que as juntas nos pontos de junção das diversas partes do taboleiro sejam completamente apertadas; devem evitar-se em todas as circumstancias as bolsas d'agua.

E.—Montagem dos taboleiros na obra

24. Na occasião do carregamento, descarregamento e montagem dos taboleiros, não devem os elementos do taboleiro ser lançados em falso, forçados ou prejudicados. Quando tal succeder, as peças com avaria, serão excluidas da construcção.

25. A ligação das differentes peças dos taboleiros deve fazer-se com a maior precisão: ter-se-ha em particular cuidado que o andamento da operação se faça d'um modo regular afim de se evitar que se produzam nas peças falsas tensões. Não se uzarão senão fusos de ferro macio.

26. A cravação executar-se-ha com os mesmos cuidados que se recommendam para a officina, de modo que não haja no taboleiro concluido nenhuma junta aberta, nenhuma protuberancia nem nenhuma deformação.

27. As vigas serão montadas sobre andaime de montagem com flecha igual á da officina.

O conjuncto das peças distendidas e dos montantes comprimidos só se acaba definitivamente depois dos taboleiros não repousarem no andaime provisorio, ficando livremente assentes sobre os seus apoios extremos. Do mesmo modo a cravação das ta-leiras ou travessas em diagonal das longrinas principaes, reservar-se-ha para então.

28. Os furos das cavilhas de rosca das travessas só devem abrir-se quando se colloca a superstructura; praticam-se á broca ou acabando os rebites da viga inteiramente cravada.

29. Para se realizar um supporte perfeitamente uniforme para as laminas d'apoio na alvenaria, empregar-se-ha o chumbo ou outro material que se reconheça satisfazer.

Ter-se-ha o maior cuidado no modo porque o proprio taboleiro repousa nos apoios, e igualmente se attenderá a que a parte da

ponte supportada repouse uniformemente e numa extensão bastante.

Os eixos dos rolos ou coxins devem assentar-se na posição correspondente á temperatura no momento do assentamento definitivo da ponte.

F.—Pintura das pontes

30. As pontes e as guardas, bem como as cavilhas roscadas das travessas e as de fixação, devem ser pintadas, em regra geral com uma côr a óleo de linhaça. Cada pintura a óleo compreende tres demãos, cada uma das quaes só pôde dar-se quando a precedente estiver completamente sêcca.

31. Devem ser cuidadosamente limpas por meio de escovas metallicas, desembaraçadas de ferrugem, de desigualdades, de asperezas ou nodoas, e estar bem seccas, antes de se começarem a cobrir de tinta, as superficies a pintar.

32. As superficies que não forem visitaveis depois da sua ligação e montagem, devem receber antes da sua união uma boa demão de base duradoura.

33. Depois da montagem na officina, todas as superficies acci-veis receberão egualmente uma demão de tinta de côr a óleo, de preparo.

34. Quando a demão de preparo estiver sêcca, procede-se á betumagem, empregando para tal fim um betume preparado com minio e óleo de linhaça.

35. Os logares da parte metallica em que devem assentar as travessas de madeira, serão cobertos, antes d'estas se collocarem, com uma terceira demão.

§ 13.º—Natureza da madeira

1. Todas as madeiras empregadas na construcção das pontes devem ser direitas, perfeitamente sans, e sem defeitos. E' indispensavel que não apresentem vestigio da formação de cogumellos, devem provir de terrenos elevados e seccos e ter sido cortadas na estação em que a seiva não sóbe.

2. As madeiras destinadas aos taboleiros de pontes permanentes devem ser desembaraçadas do alburno, com cuidado.

§ 14.º—Natureza e provas dos materiaes de alvenaria

1. Nas alvenarias dos pilares e encontros (taes como as de cantaria, as de alvenaria propriamente dita, as de formigão) só deverá empregar-se pedra solida, não geladica, areia limpa, rangendo na mão, de grão grosso, e cimento *portland* artificial.

A applicação de outros cimentos depende da approvação do ministerio das vias ferreas. Nos apoios não poderão empregar-se pedras tendo uma resistencia á compressão de menos de 400 kg. por c. q.

2. O cimento de *portland* que se pretende empregar deve ser de presa rapida, para as construcções expostas á acção da agua; de presa lenta ou semi-rapida nas outras obras. Deve além d'isso ser de volume constante tanto ao ar como sob a agua e tão finamente pulverizado quanto fôr possivel.

A quebra não deve ultrapassar 30 p. c. quando se peneira o cimento por um crivo de 4.900 malhas p. c. q. e 0,05^{mm} de diametro do arame; nem 5 p. c. quando se passar em crivo de 900 malhas por c. q. com arame de 0,4^{mm}.

3. A força adherente dos cimentos será experimentada pela verificação das condições de resistencia numa mistura com areia. Admittir-se-ha como dosagem normal uma parte em peso de cimento e tres partes em peso de areia normal.

4. Considerar-se-ha como areia normal uma areia de quartzo, natural, lavada, pura, de que se determina a grossura do grão admit-tindo que o grão mais pequeno não passa já por um crivo de 144 malhas por c. q. com 0,4^{mm} de diametro do arame, e que o grão mais grosso passa ainda por um crivo de 64 malhas por c. q. com 0,4^{mm} de diametro do arame.

(Continúa)

Notas varias

A industria electrica nos Estados Unidos. — O valor dosapparelhos electricos manufacturados nos Estados Unidos durante o anno de 1905 subiu a mais 217 milhões de dollars do que fora no anno de 1901.

Os accidentes ferro-viarios em Inglaterra. — Segundo uma estatística publicada no *Board of Trade*, no anno de 1905, morreram de desastres nas linhas ferreas inglesas 1100 pessoas. O numero de feridos ascendeu a 6460, dos quaes 3690 eram empregados das linhas.

Nas passagens de nivel foram feridas 133 pessoas, e 113 tentaram suicidar-se sem que tivessem logrado o seu intento.

Os suicidios nas linhas foram 439.

A producção da borracha. — O consumo que diariamente faz da borracha a industria dos automoveis, bicycletas, carruagens e electricidade tem feito encarecer extraordinariamente este producto.

A producção mundial da borracha cada anno sóbe a 75.000 toneladas, no valor approximado de 108.000 contos.

Como o consumo vae crescendo espantosamente, em Ceylão e Malaca está fazendo-se plantações enormes, bem como no Congo belga, onde nos ultimos quatro annos foram plantados 12.500.000 pés de borracha.

A caiação dos tunneis — A companhia do Metropolitano de Londres, The Central London Railway, emprega um engenhoso aparelho para caiar rapidamente os seus tunneis.

Consta de um reservatorio d'onde parte uma série de tubos divergentes.

No reservatorio existe agua de cal a que uma bomba electrica imprime uma forte pressão, fazendo sair o liquido com grande violencia pelos tubos, cuja extremidade é disposta como a de um vaporizador, e projectando-a em pequenas gotas sobre as paredes e abobadas dos tunneis.

O reservatorio tem a capacidade de 3.000 litros e monta-se sobre qualquer carruagem automotriz.

A reconstrucção de S. Francisco. — Está organizando-se uma companhia em S. Francisco, com o capital de 100.000.000 de pesos, para a reconstrucção da cidade arruinada pelo terramoto.

Entre os accionistas figuram os principaes millionarios de Wall Street e da California.

A nova cidade será edificada por secções. Prevendo a eventualidade de um outro abalo de terra, as edificações obedecerão aos requisitos necessarios recommendados pelos technicos.

Para evitar a propagação dos incendios, largas avenidas separarão as construcções.

Os accidentes ferro viarios em Nova-York. — A estatística das victimas dos caminhos de ferro no Estado de Nova York durante o anno de 1905 accusa, sobre o anno anterior, uma importante diminuição.

Durante o anno findo, morreram 903 pessoas, e 1.961 ficaram feridas; em 1904 o numero de mortos fôra 952 e o de feridos 2.399.

Estes Algarismos abrangem passageiros e empregados.

Os passageiros mortos em 1905 foram 15, e feridos 365; em 1904 foram respectivamente 20 e 369.

E' preciso notar para que estes numeros não causem pavor que em 1905 transitaram nas linhas ferreas do Estado de Nova York 97.060.279 passageiros.

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Grandes festas á Rainha Santa Izabel na cidade de Coimbra — 3 a 10 de julho de 1906

Serviço combinado com a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes. Via a seguir: Vendas Novas — Setil.

Para preços e condições vêr os cartazes respectivos.

Lisboa, 22 de junho de 1906.

Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta

Paragem facultativa dos comboios Sud-Express e Sud-America-Express na estação de Cannas de Senhorim

A partir do dia 1 de julho e até 30 de setembro, proximo futuro, os comboios Sud Express e Sud-America-Express n.º 21 e 22, terão uma paragem facultativa na estação de Cannas de Senhorim, quando ali tenham a tomar ou deixar passageiros.

Lisboa, 23 de junho de 1906.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de 4.500 kilos d'alvaiade

No dia 9 de julho pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 4 500 kilos d'alvaiade de chumbo.

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

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação do Rocio.—Lisboa, 26 de junho de 1906.

Fornecimento de coke para automotoras

No dia 9 de Julho pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 360 toneladas de coke para automotoras.

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

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12

horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.—Lisboa, 25 de julho de 1906.

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Fornecimento de vassouras de piassaba, de junco e de palma, de piassabas, e de escovas de piassaba

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 11 de julho, pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste e na sua séde, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso para a adjudicação do fornecimento de vassouras de piassaba, de junco e de palma, de piassabas, e de escovas de piassaba.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos Caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 125000 réis.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação terá de reforçar o seu deposito provisorio com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação, constituindo assim um deposito definitivo, que ficará á ordem da mesma direcção, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depositos. O reforço indicado deverá effectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o deposito provisorio.

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da Direcção (Largo de S. Roque) e na dos armazens geraes (Barreiro), onde podem ser examinados todos os dias uteis, das onze horas da manhã até as quatro da tarde.

Barreiro, 21 de junho de 1906.

Viagens em Espanha

Por combinação com as linhas espanholas fornecem-se em Lisboa

Bilhetes kilometricos por preços resumidissimos

Que descem até — 1.^a classe, 12 até 8 réis por kilometro — 2.^a classe 9 até 5 réis por kilometro.

Estes bilhetes dão ao passageiro não só a grande vantagem de viajar por tão infimos preços, como de poderem ser utilizados em todas as linhas do Norte, Madrid-Caceres-Portugal, Madrid-Zaragoza-Alicante e Andaluzes, indistinctamente, sem necessidade de fixar itinerario com antecedencia.

Toda a qualidade de bilhetes que se vendem em Madrid podem ser entregues nesta redacção 4 dias depois de requisitados.

PEDIDOS Á

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

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.

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

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

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

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

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

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

HAMBURGO **Sautier & C.^a** — Comissões, transportes marítimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.

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

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

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

LISBOA **High-life Pension** — Travessa da Gloria, 22 A — Casa e mobilia nova. Serviço esmerado. Diaria 1\$200 a 3\$000 réis (quartos luxuosos). Almoço, 500 réis. Jantar 600 réis. — Teleg : Higlife — Lisboa.

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

MONT'ESTORIL **Grand Hotel d'Italie.** — De 1.^a ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações 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. Propr. Antonio d'Oliveira Caraca.

PORTO **Grande Hotel do Porto.** — Le meilleur de la ville. Ls 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.

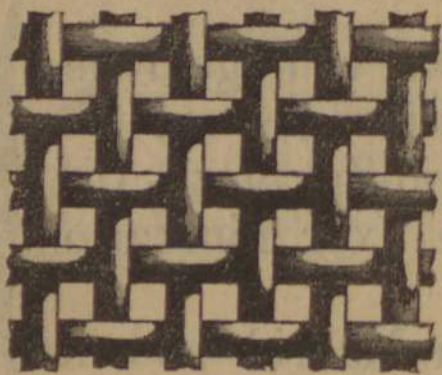
PORTO **João Pinto & Irmão.** — Despachantes. — Rua Mousinho da Silveira, 134.

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 rasoavel — 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.



CASA FUNDADA
em 1854

TECIDOS METALLICOS

ESPECIAES

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

RÊDES DE TODAS AS CLASSES

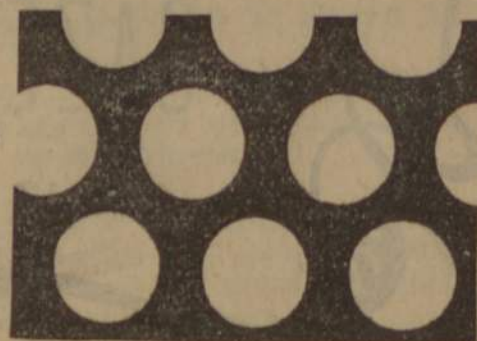
RIVIÈRE

RONDA DE SAN PEDRO, 58
BARCELONA

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

LAMPADAS DE SEGURANÇA

para MINAS



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

	3 letras	4 letras	5 letras	6 letras
De 2 a 4 1/2 millimetros.....	11\$000	11\$800	12\$600	13\$400
De 5 e 5 1/2 ".....	11\$400	12\$200	13\$000	13\$800
De 6 e 6 1/2 ".....	11\$800	12\$600	13\$400	14\$200
De 7 e 7 1/2 ".....	13\$000	14\$200	15\$400	16\$600
De 8 a 9 ".....	14\$200	15\$400	16\$600	17\$800
De 9 1/2 e 10 ".....	15\$400	16\$600	17\$800	19\$000

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta Redacção.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de Julho de 1906

COMPANHIA REAL

C. Sodré		Algés		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-25 m.	7-39 m.	8-10 m.	8-21 m.	8-35 m.	8-53 m.
8-35 m.	8-53 m.	9-35 m.	9-50 m.	4-5 t.	4-25 t.
5-30 t.	6-4 t.	6-50 t.	7-5 t.		

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré		Cascaes		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-15 m.	7-19 m.	6-20 m.	7-24 m.	7-45 m.	8-53 m.
7-45 m.	8-6 m.	8-10 m.	8-53 m.	8-15 m.	9-23 m.
8-15 m.	9-3 m.	8-25 m.	9-32 m.	9-10 m.	9-46 m.
9-10 m.	9-46 m.	9-45 m.	10-2 m.	10-10 m.	10-30 m.
10-10 m.	10-30 m.	10-35 m.	10-42 m.	10-40 m.	11-16 m.
10-40 m.	11-16 m.	10-45 m.	11-49 m.	10-50 m.	11-54 m.
10-50 m.	11-54 m.	11-26 m.	12-2 t.	12-20 t.	1-24 t.
12-20 t.	1-24 t.	11-35 m.	12-37 t.	1-40 t.	2-16 t.
1-40 t.	2-16 t.	1-5 t.	2-7 t.	1-50 t.	2-54 t.
1-50 t.	2-54 t.	2-25 t.	3-2 t.	2-10 t.	3-46 t.
2-10 t.	3-46 t.	2-35 t.	3-37 t.	2-35 t.	3-46 t.
2-35 t.	3-46 t.	3-56 t.	4-32 t.	3-15 t.	4-15 t.
3-15 t.	4-15 t.	4-5 t.	5-7 t.	3-40 t.	5-16 t.
3-40 t.	5-16 t.	4-28 t.	5-15 t.	4-53 t.	5-40 t.
4-53 t.	5-40 t.	5-26 t.	6-2 t.	5-20 t.	6-8 t.
5-20 t.	6-8 t.	5-53 t.	6-42 t.	6-10 t.	6-46 t.
6-10 t.	6-46 t.	6-29 t.	7-24 t.	6-15 t.	7-12 t.
6-15 t.	7-12 t.	6-56 t.	7-32 t.	6-55 t.	7-45 t.
6-55 t.	7-45 t.	7-30 t.	8-17 m.	7-40 t.	8-16 m.
7-40 t.	8-16 m.	7-55 t.	8-55 m.	7-15 t.	8-49 m.
7-15 t.	8-49 m.	7-55 t.	8-55 m.	8-10 m.	9-46 m.
8-10 m.	9-46 m.	8-26 m.	9-2 m.	9-20 m.	10-21 m.
9-20 m.	10-21 m.	9-56 m.	10-32 m.	10-40 m.	11-16 m.
10-40 m.	11-16 m.	10-50 m.	11-54 m.	10-50 m.	11-54 m.
10-50 m.	11-54 m.	11-26 m.	12-2 t.	12-20 t.	1-24 t.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio		Queluz		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-50 m.	10-22 m.	10-36 m.	11-5 m.	11-50 m.	12-21 t.
11-50 m.	12-21 t.	12-33 t.	1-3 t.	1-50 t.	2-21 t.
1-50 t.	2-21 t.	2-33 t.	3-3 t.	4-50 t.	5-22 t.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio		Cintra		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-27 m.	7-31 m.	5-2 m.	6-4 m.	7-25 m.	8-32 m.
7-25 m.	8-32 m.	6-40 m.	7-39 m.	8-35 m.	9-42 m.
8-35 m.	9-42 m.	7-53 m.	8-48 m.	9-45 m.	10-52 m.
9-45 m.	10-52 m.	8-40 m.	9-45 m.	10-50 m.	11-54 m.
10-50 m.	11-54 m.	9-3 m.	10-3 m.	11-35 m.	12-15 t.
11-35 m.	12-15 t.	10-39 m.	11-15 m.	12-30 t.	1-54 t.
12-30 t.	1-54 t.	11-4 m.	12-3 t.	1-45 t.	2-15 t.
1-45 t.	2-15 t.	12-40 t.	1-15 t.	2-35 t.	3-38 t.
2-35 t.	3-38 t.	1-4 t.	2-3 t.	3-18 t.	4-19 t.
3-18 t.	4-19 t.	2-43 t.	3-18 t.	4-30 t.	5-10 t.
4-30 t.	5-10 t.	2-56 t.	3-55 t.	5-12 t.	6-8 t.
5-12 t.	6-8 t.	4-0 t.	5-3 t.	6-15 t.	7-26 t.
6-15 t.	7-26 t.	4-39 t.	5-41 t.	7-35 t.	8-38 t.
7-35 t.	8-38 t.	6-19 t.	7-18 t.	8-50 m.	9-54 m.
8-50 m.	9-54 m.	7-40 t.	8-39 m.	9-50 m.	10-56 m.
9-50 m.	10-56 m.	9-4 m.	10-3 m.	11-0 m.	12-4 m.
11-0 m.	12-4 m.	10-34 m.	11-34 m.	12-20 n.	1-24 m.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio		Sacavem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-42 m.	8-26 m.	9-40 m.	10-24 m.	8-35 m.	9-19 m.
8-35 m.	9-19 m.	10-46 m.	11-30 m.	9-42 m.	10-26 m.
9-42 m.	10-26 m.	11-40 m.	12-24 t.	10-42 m.	11-26 m.
10-42 m.	11-26 m.	12-10 t.	1-24 t.	11-42 m.	12-26 t.
11-42 m.	12-26 t.	1-40 t.	2-24 t.	1-42 t.	2-26 t.
1-42 t.	2-26 t.	3-35 t.	4-19 t.	2-42 t.	3-26 t.
2-42 t.	3-26 t.	4-41 t.	5-25 t.	3-42 t.	4-26 t.
3-42 t.	4-26 t.	5-29 t.	6-13 t.	4-42 t.	5-26 t.
4-42 t.	5-26 t.	6-5 m.	7-49 m.	5-42 t.	6-26 t.
5-42 t.	6-26 t.	7-5 m.	8-49 m.	6-42 t.	7-26 t.
6-42 t.	7-26 t.	8-5 m.	9-49 m.	7-42 t.	8-26 t.
7-42 t.	8-26 t.	9-5 m.	10-49 m.	8-42 t.	9-26 t.

Lisboa-Rocio Povoas de Varzim

Partida		Chegada		Partida	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
12-42 t.	1-40 t.	7-22 m.	8-20 m.	8-10 n.	9-8 n.
8-10 n.	9-8 n.	2-43 t.	3-41 t.		

Lisboa-Rocio V. Franca

Partida		Chegada		Partida	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-42 t.	7-7 t.	5-25 m.	6-35 m.	6-0 t.	7-7 t.
6-0 t.	7-7 t.	5-25 m.	6-48 m.	10-42 n.	12-6 n.

Lisboa-Rocio Setil

Partida		Chegada		Partida	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
12-30 n.	2-45 m.	7-26 m.	9-18 m.	9-18 m.	9-27 m.

Setil Vendas Novas

Partida		Chegada		Partida	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-15 m.	7-40 m.	4-5 m.	7-10 m.	8-20 m.	10-12 m.
8-20 m.	10-12 m.	11-0 m.	2-0 t.	6-0 t.	7-32 t.

Lisboa-Rocio Santarem

Partida		Chegada		Partida	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-36 t.	6-57 t.	8-20 n.	11-27 n.		

Lisboa-R. Entroncamento

Partida		Chegada		Partida	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-20 m.	9-20 m.	9-15 m.	12-42 t.		

Setil Entroncamento

Partida		Chegada		Partida	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
2-40 t.	4-49 t.	5-30 m.	7-45 m.		

Pampilhosa Lisboa-Rocio

Partida		Chegada		Partida	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-0 m.	6-58 t.	5-20 m.	3-30 t.	9-30 m.	10-30 m.
9-30 m.	10-30 m.	11-3 m.	11-57 m.	11-57 m.	12-57 m.

Aveiro

Partida		Chegada		Partida	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
3-54 m.	6-32 m.	8-35 m.	11-9 m.	11-44 m.	2-20 t.

Ovar

Partida		Chegada		Partida	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-35 m.	9-16 m.	10-30 m.	12-8 t.	2-59 t.	4-42 t.
2-59 t.	4-42 t.	3-20 t.	4-58 t.	5-45 t.	7-27 t.

Esmoriz

Partida		Chegada		Partida	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-48 m.	6-0 m.	3-10 t.	4-15 t.	6-0 m.	7-23 m.

Espinho

Partida		Chegada		Partida	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-5 m.	8-4 m.	5-50 m.	6-46 m.	9-45 m.	10-47 m.
9-45 m.	10-47 m.	6-54 m.	7-51 m.	4-55 t.	5-58 t.

Coimbra

Partida		Chegada		Partida	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-0 m.	8-41 m.	5-40 m.	7-21 m.	1-20 t.	2-42 t.
1-20 t.	2-42 t.	7-43 m.	9-14 m.	7-45 t.	9-17 m.

Lisboa

Partida		Chegada		Partida	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-35 m.	8-43 n.	5-35 m.	3-30 t.	11-15 m.	7-5 t.
11-15 m.	7-5 t.	6-40 t.	5-14 m.	9-30 n.	6-30 m.

Lisboa V. Alcantara

Partida		Chegada		Partida	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-35 m.	6-30 t.	8-45 m.	3-30 t.	11-15 m.	7-5 t.
11-15 m.	7-5 t.	5-25 t.	5-14 m.	9-30 n.	6-30 m.

Lisboa Guarda

Partida		Chegada		Partida	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-35 m.	3-23 m.	4-5 t.	5-14 m.	11-15 m.	7-5 t.
11-15 m.	7-5 t.	6-40 t.	5-14 m.	9-30 n.	6-30 m.

Lisboa-R. Figueira

Partida		Chegada		Partida	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-0 m.	1-41 t.	4-40 m.	5-55 t.	10-5 m.	6-59 t.
10-5 m.	6-59 t.	5-10 t.	11-57 n.	6-50 t.	6-21 m.

Alfarellos

Partida		Chegada		Partida	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
3-0 m.	3-34 m.	2-3 m.	2-40 m.	10-45 m.	11-58 m.
10-45 m.	11-58 m.	9-45 m.	10-32 m.	5-10 t.	5-49 t.

Figueira Amieira

Partida		Chegada		Partida	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
12-30 t.	12-54 t.				

BEIRA ALTA

Partida		Chegada		Partida	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-15 m.	8-0 m.	8-50 m.	1-4 m.	4-15 t.	6-10 t.

Pampilhosa Luzo

9-20 n.	9-36 n.	10-45 n.	11-0 n.
Pampilhosa	Mangualde	Pampilhosa	
6-55 t.	10-30 n.	4-45 m.	7-50 m.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 3 de Julho sairá o paquete **Thames** para

S. Vicente,, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



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



Africa Oriental (via Suez), vapor allemão **König.** Sairá a 16 de julho. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia. Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Tijuca.** Sairá a 13 de julho.

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



Barcelona. Cete e Marselha, vapor francez **Saint Thomas n.º 12.** Sairá a 4 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Cadiz, Cartagena, Valencia, Barcelona e Manilha, vapor espanhol **Licante.** Sairá a 12 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oropesa.** Sairá a 4 ou 5 de julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Amazona.** Sairá a 9 de julho. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^o



Genova, Leorne, Napoles e Sicilia, vap. allemão **Helena.** Sairá a 3 de julho. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Hamburgo, vapor allemão **Admiral.** Sairá a 2 de julho.

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



Hamburgo, vapor allemão **Tucuman.** Sairá a 2 de julho.

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



Hamburgo, vapor allemão **Soneck.** Sairá a 4 de julho.

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



Hamburgo, vapor allemão **Rugia.** Sairá a 8 de julho.

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



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Corrientes.** Sairá a 4 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Londres (via Havre), vapor inglez **Peninsula.** Espera-se a 3 de julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



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



Pará e Manaus, vapor allemão **Dalmatia.** Sairá a 2 de julho.

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



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

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



Pará, Maranhão, Ceará, Parahiba (via Madeira), vapor allemão **La Plata.** Sairá a 13 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Augustine.** Sairá a 17 de julho.

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



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Aachen.** Sairá a 3 de julho. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Petropolis.** Sairá a 4 de julho.

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



Pernambuco e Maceió, vapor inglez **Orator.** Sairá a 13 de julho.

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



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Santos.** Sairá a 18 de julho. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St.^a Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico Fayal, Flores e Corvo, vapor portuguez **Funchal.** Sairá a 5 de julho.

Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



St. Nazaire e Liverpool, vap. inglez **Anselm.** Sairá a 9 de julho.

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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Thames.** Sairá a 3 de julho.

Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro e Buenos Aires, vapor inglez **Clyde.** Sairá a 10 de julho. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Ortega.** Sairá a 11 de julho.

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



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Esmeralda.** Sairá a 16 de julho.

Messageries Maritimes, Sociedade Torlades

Rua Aurea, 32, 1.^o