

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

Vidè artigo pag. 219

O NOSSO BRINDE

Mappa dos Caminhos de ferro da Allemanha — vae com este numero.

SUMMARIO

	Página
LISBOA, CAES DA EUROPA, por J. Fernando de Sousa	217
PORTOS-FRANÇOS.	218
PARTE OFFICIAL — Portaria de 5 de julho do Ministerio das Obras Publicas	219
OS EXPRESSOS DO PORTO.	219
CINQUENTENARIO DOS CAMINHOS DE FERRO.	219
NOTAS DE VIAGEM—XX—Albany a Boston—Uma cidade antiga—Um guia que nos fatiga Os electricos—Extraordinario commercio do porto—O principio do fim, na America	220
GUIA ITINERARIO DO DISTRICTO DE LEIRIA.	221
O FUNICULAR DE NANCY.	221
O MONUMENTO A VASCO DA GAMA.	221
O NOSSO BRINDE.	222
LEGISLAÇÃO ESTRANGEIRA (continuação).	222
TRACÇÃO ELECTRICÁ.	223
AUTOMOBILISMO	223
COMMERCIO PORTUGUEZ.	224
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS.	224
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhols	224 e 225
LINHAS PORTUGUEZAS — Alto Minho—Benguela—Novo horario	226
LINHAS ESTRANGEIRAS—Espanha—França—Italia	226
COMPANHIA REAL—Relatorio do conselho de administração.	226
NOTAS VARIAS	228
AVISOS DE SERVIÇO	228
ARREMATACÖES	228
ANNUNCIO	229
AGENDA DO VIAJANTE.	231
HORARIO DOS COMBOIOS.	231
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.	232

Lisboa, caes da Europa

Não será demais toda a atenção que neste momento se dispensar ao magno assunto das relações entre a Europa e a America do Sul por intermédio do porto de Lisboa.

Progridem vertiginosamente as republicas sul-americanas. A energia e actividade dos seus habitantes, secundada pela de milhares de emigrantes europeos que em cada anno vão engrossar a sua população, revelam-se no rapido incremento da sua producção e do seu commercio. Dos portos do Brazil, do Uruguay, da Argentina, a que uma vasta rede de caminhos de ferro faz affluir enorme trafego á velha Europa, são cada vez mais e mais frequentes as relações. As companhias de navegação francezas, inglezas, allemãs e italianas procuram á compita tornar mais commodas e rapidas as viagens.

Por ultimo vem a lei Luro propôr importante subsidio para carreiras rapidas e directas entre Buenos Aires e um porto da Europa.

Lisboa está fadada, pela sua situação privilegiada, para ser esse porto e ter jus a chamar-se o caes da Europa no seu extremo occidental.

Ainda ha pouco o sr. G. Hersent num primoroso artigo de uma revista economica belga punha em relevo os topicos da questão, mostrando a importancia do trafego entre a Europa e a America do Sul e as vantagens que d'ella pôdem advir ao porto que lograr offerecer-lhe as maiores commodidades, como *porto de velocidade*, isto é, como terminus da viagem directa e rapida entre a America do Sul e a Europa.

E' preciso que esse porto, pela sua situação reduza ao minimo a duração da viagem maritima; que nelle se possa entrar com segurança a qualquer hora, que a qualquer hora se faça rapida e commodamente o desembarque dos passageiros, libertos de peias e vexames inuteis da Alfandega e da policia sanitaria, e ao abrigo de pesadas taxas; que se acabe com os passaportes; que elles possam contar com o seguimento da viagem para Paris por comboios rapidos e com material apropriado.

Tres portos são indicados pelo sr. Hersent como podendo disputar a escolha; Cadiz, Lisboa e Vigo. A viagem mais curta por mar é para Lisboa, primasia de situação de que devemos tirar partido. Tambem temos a primasia nas ligações com a França por caminho de ferro, embora o itinerario Lisboa-Irun seja um pouco mais longo do que o de Vigo-Irun. O excesso de percurso é compensado pela possibilidade de grandes velocidades que a linha Vigo-Palencia não comporta.

Cadiz só poderia entrar na lucta para as relações com a parte meridional da Europa, merecendo em tal caso a preferencia Barcelona, pelas installações do seu porto e pela excellencia das suas ligações terrestres. Umas e outras deixam enormemente a desejar em Cadiz.

Para as relações mais importantes, que tem Paris por objectivo principal, a escolha tem que recair em Lisboa ou em Vigo.

A superioridade de Lisboa é manifesta e por mais de uma vez tem sido posta em relevo.

Faltam em Vigo os caes acostaveis, as commodidades e recursos do nosso bello porto, os atrativos da nossa capital. Faltam os comboios rapidos para França.

Poderá o emigrante pobre preferir o porto de Vigo. Os outros passageiros darão forçosamente a preferencia ao de Lisboa, se...

«Se! exclamará desdenhosamente a nossa incorrigivel indolencia. Pois acaso pôde haver duvidas sobre a primasia de Lisboa, caes da Europa, cidade de marmore e granito, jardim da Europa á beira-mar plantado? Pois não temos já o *Sud-Express* e as obras do porto? Podemos acaso supôr que taes condições se não imponham triumphantemente?»

Quando muito, e salvo honrosas excepções, entendemos que se pôde dormir sobre o caso, bastando para nos tranquillizar meia duzia de artigos de propaganda... nos jornaes de Lisboa.

E se em Vigo se fizerem rapidamente obras que melhorem as condições de embarque e desembarque? E se se estabelecerem comboios rapidos com material apropriado para a fronteira franceza, sem o embaraço de uma fronteira terrestre a transpôr, com todas as facilidades pro-

porcionadas pela Companhia do Norte d'Esanha, conjugadas com os estorvos e embaraços creados á marcha veloz do *Sud-Express*?

E se na imprensa dos paizes interessados, na rapidez e commodidade da viagem se fizer insistente campanha de descredito contra o porto de Lisboa, como já se tem feito e fará?

Não haverá nesses formidaveis *ses*, materia para basta reflexão, e incentivo para acção decidida e pronta?

Vae nisso a prosperidade do nosso principal porto e das nossas linhas ferreas. Com o incremento do transito, vistas as facilidades da navegação, teremos um intenso movimento d'excursionistas que venham apreciar as bellezas d'este abençoado torrão e a doçura do clima... se por esse paiz fóra se civilizarem os hotéis e se valorizarem para o excursionismo os recursos naturaes, como o fazem outros paizes não mais favorecidos que o nosso.

Não sou propenso a desanimos, como tambem desadorno o optimismo negligente, a que se acolhe não raro a nossa indolencia.

Por um esforço tenaz e porfiado da Sociedade *Propaganda de Portugal* creou-se mais um comboio *Sud-express* por semana, justamente denominado *Sud-America express*. A Companhia Real e o seu digno e intelligente director, Mr. Leproux, secundado efficazmente pelo pessoal superior, e especialmente pela actividade e proficiencia do sr. engenheiro Bossa, chefe do trafego, tem-se empenhado em melhorar o mais possivel as communicções de Lisboa com a Europa central, procurando, com paciencia inexgotavel, remover as mil e uma difficuldades que surgem nas negociações em que entram sete companhias.

A empresa do porto de Lisboa tem, pela sua parte, cooperado efficazmente para que o serviço dos transatlanticos corra o melhor possivel. O sr. Strauss tem sido incançavel na sua acção de propaganda pratica a favor do porto de Lisboa. Ao sr. Hersent devemos os artigos que no «Figaro» tem sido publicados em prol dos nossos interesses.

A *Compagnie des Wagons-lits* obrigou-se a estabelecer o *Sud-express* diario, a partir de 1 de janeiro. O digno director da Alfandega de Lisboa, o sr. conselheiro Silva, e o zeloso chefe do posto de desinfeção, o sr. dr. Homem de Vasconcellos, tem-se esforçado por proporcionar as possiveis facilidades.

Muito se deve a esse conjuncto de dedicações e actividades.

Não se adormeça porém, porque muito está por fazer.

São urgentes e inadiaveis as obras complementares do porto de Lisboa, tanto para o trafego de mercadorias como para o de passageiros.

Em 1904 eram reputadas essas obras tão urgentes, que se fez um contrato provisorio d'exploração do porto com o objectivo principal de as levar rapidamente a effeito.

Pois dois annos vão decorridos, mercê da nossa malfadada politiquice, adversa á boa administração, sem que nada se tenha feito. Nesses dois annos tem-se succedido seis (!!!) ministros na pasta das obras publicas, sem terem tempo de estudar e preparar a solução dos problemas mais instantes do fomento.

Em maio de 1907 termina o contrato Hersent. Já devia estar definido e assente o regimen d'exploração que deve vigorar em seguida, e adiantados todos os trabalhos preparatorios de organizações; pois nada ha feito, além dos excellentes relatorios de duas commissões que em 1905 estudaram o assunto.

Que doloroso contraste com o que acaba de se passar na Italia! Succederam-se lá os governos, mas os trabalhos encetados ha annos para a colossal conversão da divida seguiram inalteravelmente, sem interrupção e com a mais louvavel sequencia e uniformidade de vistas, até serem agora coroados de extraordinario exito, que attesta o *resurgimento* economico d'aquelle grande paiz.

Por cá uma questão de tal magnitude, como a do porto de Lisboa, mas de relativa simplicidade, anda aos baldões, servindo de materia d'estudo a ministros noveis, inexperientes, sem orientação commum. Obras urgentes que deviam estar já feitas ou começadas e que nada tem

com o regimen d'exploração, continuam no dominio da pura possibilidade, sem haver força que os evoque á existencia.

Chegou o momento critico. Dentro de dois mezes realiza-se o concurso para as carreiras rapidas entre Buenos Aires e a Europa.

E' preciso proporcionar ás empresas de navegação todos os esclarecimentos uteis que possam desfazer a má impressão que manejos adversos procuram provocar em desfavor do porto de Lisboa.

A *Propaganda de Portugal* tomou sobre si essa patriotica tarefa, e não deixará de a levar a cabo.

Importa fazer insistente campanha na imprensa argentina a favor do nosso porto, pondo em relevo as boas condições que offerece. Esse trabalho póde ser feito pelo ministro de Portugal na Argentina, o sr. Constancio Roque da Costa.

Urge aperfeiçoar os serviços fiscaes, sanitarios e de pilotagem, tudo emfim quanto interessa á exploração do porto, e sobretudo á atracação dos transatlanticos e ao desembarque dos passageiros, attendendo as indicações da experiencia, evitando rigores inuteis, proporcionando todas as facilidades, modificando taxas excessivas. Urge suprimir os passaportes.

E' preciso empreender a construcção de armazens, do molhe de protecção de Santos, transformar a doca de Alcantara de modo que exteriormente fiquem livres os caes para os transatlanticos.

E' preciso ainda que a parte esclarecida do commercio de Lisboa não se deixe ir a reboque de meia duzia de espiritos acanhados que em frente da Alfandega reclamam obras absurdas e caras, que mal se justificariam como expediente transitorio de occasião, e que de modo algum se admittem em collisão com o plano definitivo da exploração do porto em que os serviços aduaneiros se repartem por todos os caes, e a Alfandega é apenas uma estação burocratica sem centralização de trafego.

Inste o commercio pela immediata construcção de armazens, pelas obras que os competentes reconhecem indispensaveis, pela remoção do Arsenal, ou ao menos pela obra que, deixando-o ficar onde está, permita assegurar a continuidade tão desejavel da linha marginal.

E' absolutamente indispensavel que entre os primeiros trabalhos da proxima sessão parlamentar, logo depois da questão dos tabacos e do orçamento, e antes de reformas mais ou menos nephelibatas da contabilidade publica, ou das leis de responsabilidade ministerial, se verse e resolva o grave problema das obras e regimen do porto de Lisboa.

Tambem não deve esquecer o porto de Leixões, cuja lei organica permanece ha 17 annos sem execução, e onde são urgentes obras de apropriação ao serviço commercial e sua ligação racional com as linhas do Minho e Douro pela linha da circumvallação, adiando-se *sine die* o injustificavel prolongamento do ramal da Alfandega.

Abençoado governo o que ponha de parte a politiquice e o nephelibatismo reformador para arcar com os graves problemas de economia nacional cuja solução não póde ser adiada!

J. Fernando de Sousa.

PORTOS-FRANÇOS

Nihil sub solem novum. As nações modernas na porfiada lueta que sustentam para conseguir o maior desenvolvimento commercial, hesitantes e perplexas entre o proteccionismo intransigente e o livre cambismo, pretendendo attraír a navegação e o trafego internacional que lhe promova a exportação e receba os productos do seu solo, ou das suas officinas, oppondo simultaneamente barreiras á entrada dos productos estranhos que só possam transportar-se pelo pagamento de elevados direitos pautaes, vão fazendo renascer uma instituição antiga, modificada, mais ou menos, consoante as necessidades

da época e as lições da experiência — os portos-francos.

Considerando-os correctivos para o excesso de protecção que afugenta a circulação das riquezas, como um liame apertado a um membro que impede e dificulta a circulação do sangue, os portos-francos, janelas abertas para o livre commercio mundial, estações de refugio de todas as mercadorias, são lembrados como chamariz, ou como engodo, que atráia a navegação estrangeira, tonificando por osmose o organismo todo da nação, pela diffusão de riqueza que se faz d'esse recinto fechado e cosmopolita.

Instituição antiga, nem por isso menos vale, antes se lhe realça o merecimento pelo que a experiência ensina sobre os resultados que d'ella derivam.

Para modificar as correntes do trafego commercial é necessario fazer á corrente mercantil o que se faz na hydraulica ás correntes de agua.

O engenheiro que desvia um curso, abre um canal em que a corrente entre de preferencia, fazendo-o mais fundo e ladeando-o de diques que se oppoñham á velocidade adquirida.

Nas correntes mercantis, o trafego terrestre ou marítimo desvia-se quando apparece algum factor que embaraçou, assegurou ou abreviou os transportes. Como a agua corre para os logares mais baixos, o commercio afflue onde forem menores os embaraços e entraves.

E' necessario crear as facilidades que promovam o trafego, e oppôr diques á velocidade adquirida pela tradição commercial e pelos interesses estabelecidos.

Descobre-se um novo caminho para a India, e Veneza deixa de ser o emporio do oriente. Abre-se o canal de Suez, e a navegação mediterranea floresce. Quando o Panama estiver cortado, a Europa Occidental ganhará novo influxo. Perfurou-se o S. Gothardo, terminou-se o Simplão, lançou-se o transiberiano, e logo a circulação tomou por novas arterias que se ampliaram na palpitação da vida, deixando antigas vias que pouco a pouco se atrofiarão exangues.

Quem possuir portos commerciaes proprios para a navegação de escala, póde ganhar com a instituição dos portos-francos, não tanto como ganharia se elles estivessem servidos por uma rede ferroviaria extensa com tarifas reduzidas, mas o bastante para que não deva pôr-se de lado um alvitre d'esta natureza que tem feito a fortuna e a prosperidade de Hamburgo, de Bremen; que tem obstado á depreciação de Copenhague, que vae erigindo Genova, Trieste e Fiume, ampara Macau e faz prosperar Hong Kong.

Mas, com serem antigos os exemplos de *ciudades livres*, *ciudades francas* e *portos francos*, não são todavia bem conhecidos os sistemas por que funcionam, quaes as franquias que se concedem, e as operações que se permitem no seu recinto.

Um livro recente do erudito publicista e economista sr. Marcos Vieira da Silva mostra didacticamente a historia da instituição, a sua evolução, os seus progressos; prova a conveniencia da sua implantação entre nós em Lisboa, no Porto e nos Açores, como pretendia Marianno de Carvalho.

Prestou assim o illustre escritor um excellente serviço, vulgarizando uma ideia util e semeando no publico doutrinas sensatas em linguagem clara, com uma argumentação documentada que dá força ás suas affirmações, acrescenta o brilho da sua obra pelos profusos conhecimentos que revela.

Dizem-se ali grandes verdades que é necessario não esquecer. Estão neste numero as que expõe com relação á marinha mercante e ás carreiras de navegação, sem as quaes não póde haver colonias e commercio marítimo.

O livro é um trabalho scientifico, sem espirito de facciosismo de escola ou de politica. Faz-se justiça a todos, lembrando-se iniciativas, apontando-se os progressos realizados em Portugal nos ultimos 20 annos.

E' um livro digno de lêr-se este, que trata tão levantadamente d'um assunto digno de se estudar num paiz que pretende e é digno de ser o caes da Europa.

PARTE OFFICIAL

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, considerando que nalguns pontos do paiz a industria corticeira lucta com falta de trabalho por escassez de materia prima por ter de a importar de logares muito distantes dos pontos da fabricação;

Considerando que embora o custo do transporte em caminho de ferro seja elemento secundario do preço da cortiça, uma redução temporaria de tarifas nas linhas do sul e sueste facilitaria o abastecimento das fabricas assegurando trabalho aos operarios;

Vista a informação da Administração dos Caminhos de ferro do Estado, d'esta data:

Ha por bem determinar que seja concedida a redução de 50 por cento sobre os preços de transporte de cortiça em bruto, em prancha e manufacturada, nas linhas do sul e sueste pela tarifa especial n.º 13 de pequena velocidade, de 25 de novembro de 1903, até 31 de agosto proximo, para percursos superiores a 200 kilometros, devendo ser observadas na concessão d'essa redução as prescrições da portaria de 30 de maio de 1905.

Paço, em 5 de julho de 1906.—José Malheiro Reymão.

Os expressos do Porto

Animada pelo agrado que tem encontrado no publico os rapidos de luxo, tres vezes por semana, entre Lisboa e o Porto, a Companhia Real vae, logo que os *Sud-express* com os *Sud-America-Express* constituam serviço diario entre Lisboa e Paris, estabelecer tambem, por elles, o expresso diario, de luxo, entre o Porto e Lisboa.

Podemos dar, em primeira mão, alguns detalhes de como o serviço será feito:

No sentido Lisboa-Porto continuará o serviço como está, com a differença de serem diarios os expressos de luxo, indo no comboio internacional uma carruagem-salão que da Pampilhosa segue ao Porto, chegando ali depois das 3 da tarde.

O comboio da tarde de Lisboa continuará a ser rapido de 1.ª e 2.ª classes, com as novas e confortaveis carruagens de intercomunicação.

No sentido descendente a alteração é mais importante. O rapido de 1.ª e 2.ª classes passa a sair do Porto de manhã, chegando de tarde a Lisboa.

De tarde, pelas 4 e meia, sairá do Porto um rapido com salão de luxo até a Pampilhosa, d'onde seguirá a Lisboa com o *Sud-Express* ou *Sud-America*, comboios que passarão em Pampilhosa mais cedo do que hoje, chegando tambem a Lisboa mais cedo do que hoje.

Estes comboios que hoje já fazem o trajecto em 5 horas e 41 ou 5 e 46 minutos serão ainda accelerados, fazendo-se o trajecto em 5 horas e meia o que dá a velocidade commercial de 63 kilometros que nunca foi attingida, em serviço regular, no nosso paiz.

Poder-se-ha assim, diariamente, ir de uma a outra das duas cidades de manhã e tendo algumas horas para resolver qualquer negocio voltar ao ponto de partida na mesma noute.

Ou por outra teremos entre Lisboa e Porto, diariamente, cinco comboios ascendentes e cinco descendentes, o que representa um serviço excelente e completo.

Cincoentenário dos caminhos de ferro

Não foi ainda convocada pela Associação dos Engenheiros a reunião da commissão conjuncta composta de varios elementos, que devia estudar os meios de se levar a effeito uma commemoração condigna da data do cincoentenário da inauguração das nossas linhas ferreas.

As muitas occupações que sobrecarregam os princi-

paes funcionarios que compõem essa commissão, tem retardado essa reunião, e pena é que assim succeda, porque o tempo vae andando e difficil será depois organizar-se festa condigna do alto fim que tem a celebrar.

Assim a exposição retrospectiva de caminhos de ferro terá, naturalmente, que ser limitada a elementos portuguezes, por já não haver tempo de fazer entrar nella outros paizes que facilmente, sendo convidados a tempo, poderiam concorrer. Certamente que não esperaríamos que a Inglaterra nos mandasse a sua *Rocket* nem os Estados Unidos a sua *Stourbridge-Lion*, mas da França da Belgica, da Suissa que, mais previdentes do que nós, conservam as suas primeiras locomotivas, não seria impossivel que nos mandassem estas preciosas reliquias á nossa exposição.

Pouco tempo resta, tambem, para a cunhagem da medalha, que a todos parece indispensavel. O que vale é que para o seu desenho será facil aproveitar os elementos da de 1856 reproduzindo a machina, e para o reverso surgirá qualquer ideia ou bastarão uns simples dizeres.

O sr. Fernando de Sousa encontrou no ministerio das obras publicas verdadeiras preciosidades, em mappas, planos e desenhos do tempo da construcção da primitiva linha, os quaes serão elementos de grande valia para a exposição que se fizer.

NOTAS DE VIAGEM

XX

Albany a Boston.—Uma cidade antiga.—Um guia que nos fatiga.—Os electricos.—Extraordinario commercio do porto.—O principio do fim, na America.

Todas as linhas ferreas dos Estados Unidos são directas... no papel dos numerosos mappas distribuidos a rodo pelas companhias que as exploram, embora sobre o terreno ellas tenham que serpentear por montes e valles.

Poucas ha, todavia, que, num pequeno percurso de 202 milhas (324 kilometros), tão fortes e repetidas curvas tenham, como a de Albany a Boston, explorada, como as anteriores de que falámos, pela New York Central.

Juntando-se áquelle facto a grande rapidez da marcha dos trens, que sendo de 60 kilometros á hora, em média, tem muitas vezes que attingir 80 e mais, nas descidas e patamares, para compensar a perda de velocidade na forte rampa de Dalton e outras, o andamento chega a fazer vertigens aos menos acostumados a viagens de velocidade.

Da estação de Albany, vasta, moderna, com elegantes vestibulos e salas de espera, o trem sae logo para sobre a bella ponte do Hudson, e por entre bosques espessos dirige-se á fronteira do estado de Massachusetts, a cuja capital nos destinamos.

Neste estado o caminho é ainda mais accidentado, obrigando-nos a rapidas curvas, subidas e rampas para attingir Springfield, uma bonita cidade manufactureira com uma enorme fabrica de espingardas produzindo 120.000 por anno.

Não confundir com a outra cidade do mesmo nome, capital do Illinois, de que já aqui se falou na pagina 231 do anno passado.

Em seguida vem Worcester, cidade importante especialmente pelo seu museu de antiguidades americanas.

Vamo-nos, com effeito, habituando á velha America, que por antinomia se chama a Nova Inglaterra, sendo da europeia Albion o nome da sua cidade principal á entrada da qual, como cidade que conta os seus 370 annos, devemos descobrir-nos respeitosos.

Porque para uma cidade de 370 annos da existencia, é já uma idade respeitavel dos Estados Unidos. E não só por este motivo Boston merece a nossa veneração, mas por ser, por justos titulos, a cidade da instrucção, da intelligencia, da illustração, tendo sido berço de uma bella pleiade de escritores e sabios e outras celebridades, entre as quaes se destaca o grande Franklin.

A antiga cidade diverge de tudo que temos visto nos Estados Unidos. Ruas estreitas e irregulares no alinhamento e no traçado, constituem um dedalo de que o visitante se não desembaraça sem perguntar pelo caminho.

São interessantissimas as recordações historicas que se mostram em Boston, os seus velhos edificios, os seus museus de preciosidades de alto valor artistico. Para essa visita precisa-se de um guia e de carro ás ordens, o que não é facil nas cidades americanas.

Com effeito, duas empresas de guias que existem, nenhuma é completa porque lhe falta uma parte d'aquelles elementos.

Uma é o sabido *Seeing*, carro electrico sobre carris, que vae apressadamente por todas as linhas, levando um explicador que, por meio de busina, diz rapidamente o nome dos edificios, algumas datas historicas e sobretudo o valor das cousas em milhões de *dollars*.

E' sempre nesta orientação que o bom americano filia a sua apreciação das cousas.

Para uma visita de orientação, póde servir; nada mais.

Outra empresa, que nos daria uma bella visita da cidade se não entrasse nella um espirito de especulação que nos desgosta, é a de um guia que ás 9 e meia reúne na praça os curiosos que pretendem visitar a cidade. Ahí um sujeito fala ás massas promettendo, por 1,50 dollar (uns 13500 réis) mostrar toda a cidade, com passeio em carros, etc.

Como guia, este sujeito é de primeira ordem, não ha duvida; mas o mau é que a visita é toda feita a pé, tornando-se fatigante percorrer todas as ruas centraes, egrejas, museos, sem descanso, nem qualquer meio de transporte de um para outro ponto.

Neste sentido o Baedeker está errado, dizendo que «*as carruagens* partem da egreja do Parque.» Está bem aviado quem fôr atraz d'este reclamo; farta-se de andar a pé, e só depois de tres horas por este meio de transporte o guia lá o encaixa no caminho de ferro elevado, dependendo com isso 50 réis por passageiro, fazendo-se assim a volta da cidade a poucos e poucos, saindo em varias estações para se retomar o comboio seguinte.

De tarde, e sempre acompanhado pelo guia, vae-se ver a universidade de Cambridge (por fóra) em carro electrico... á custa dos visitantes.

Aqui está em que dão as carruagens que o Baedeker nos promette.

Dispondo de um dia para este passeio, não menos de dois são necessarios ainda para se ver a cidade, os jardins e os arredores que são sete outras cidades inteiramente ligadas com a capital.

O serviço de tremvias serve bem para se ir de um a outro ponto e o das linhas subterraneas (que naturalmente já estarão todas abertas ao publico) e dos elevados, completa-o.

Para penetrar no centro da cidade os tremvias electricos tiveram de passar em subterraneo todo o parque, saindo d'elle, como toupeiras, á porta do jardim, para logo regressarem ás entranhas da terra.

Assim se faz nos paizes em que se tem em apreço a esthetica das cidades sem desattender as commodidades do publico. Por cá consente-se até que a estatua de Camões tenha na frente uma rede de fios aereos, e a entrada da Avenida da Liberdade seja ornamentada por uma grelha gigantea de passar bifes monumentaes, como docel digno de una cidade enfeudada a uma companhia.

E não falemos só de Lisboa, que tambem no Porto parece haver ideia de ornamentar com identicas redes os jardins do Palacio.

Como as ruas de Boston são estreitas e tortuosas a população acotovela-se nellas mais que nas cidades mais modernas. Os electricos marcham a passo, fazendo soar sempre a campainha; o ruido é ensurdecador.

Escusado é dizer que os hoteis são numerosos e alguns sumptuosos. De entre os de menos extraordinario luxo podemos destacar o *Essex*, em frente da estação do caminho de ferro, onde se tem todo o conforto e os commodos de uma casa de primeira ordem por um preço relativamente rasoavel, 13500 réis (só quarto), por dia.

A estação das vias ferreas que, segundo o costume, é commum a todas as companhias que levam os seus comboios a Boston, é um edificio enorme, de 250 metros de comprimento por 215 de largura, com uma plataforma caberta, cujo centro só por si tem 70 metros de largura, cobrindo ao todo 28 linhas.

Nos pavimentos superiores estão installadas as direcções e serviços das differentes companhias.

O edificio custou a bonita somma de 14 mil contos de réis.

E já que, sob a influencia dos costumes americanos, falámos de algarismos, não é de mais notar a enormidade do commercio d'aquelle porto, rival do de Nova York, sendo o valor da importação e exportação 167 mil contos. O valor da propriedade era reputado, ha tres annos, em um milhão e dusetos e vinte mil contos.

Cidade grandemente manufactureira, expõe á venda varios productos por preços inferiores aos vulgares nos outros centos. Sobretudo os tecidos de lã são baratissimos ali.

Vista, pois, a ultima cidade de visita na grande republica, tomemos de novo o comboio para regressar á mesma por onde entrámos, Nova York, mas fa-lo-hemos, conforme o costume, por outro caminho, tomando a linha N. Y. N. H. & H. R. o que quer dizer New-York, New-Haven & Hartford Railway, o que será a nossa ultima excursão nos Estados Unidos.

Guia itinerario do districto de Leiria

O illustre director das obras publicas do districto de Leiria, sr. engenheiro José Charters Henriques d'Azevedo que conhece o seu districto como poucos e se interessa por elle dedicadamente acaba de publicar um interessante e util trabalho, reproducção e ampliação do que já déra a lume em 1901, e a que deu o modesto titulo de «Elementos para a constituição de itinerarios seguindo as estradas reaes, districtaes, de serviço e municipaes, em conservação, relativos a 31 de dezembro de 1905».

É uma obra de methodo, excellentemente ordenada, bem impressa, e que pôde prestar grandes serviços aos excursionistas como os presta aos profissionaes, engenheiros, militares, commerciantes, etc.

Compreende a série de mappas itinerarios descriptivos das diversas estradas do districto com a designação da sua distancia kilometrica em relação á origem, o nome das povoações ou pontos notaveis que a mesma estrada atravessa ou attinge passando pelo meio, deixando-os á esquerda ou á direita, frizando sempre os cruzamentos com outras estradas de differentes ordens.

Para cada estrada, por cada troço se dão as explicações necessarias e bastantes.

Termina a série de mappas uma carta na escala 1 por 250.000 em que estão lançados a côres as estradas construidas e em serviço, reaes, districtaes e municipaes.

O excursionista velocipedico ou automobilista munido com este folheto facilmente resolve varios pequenos problemas: saber qual a extensão a percorrer entre dois pontos da mesma estrada, e quaes as localidades por onde passa.

Saber quaes as estradas que deve tomar e percorrer, para ir d'uma povoação a outra em estradas differentes.

Saber quaes as estradas e o percurso para uma excursão passando por diversas povoações.

No proprio livrinho ha exemplos em que claramente se mostra o modo por que deve proceder-se.

Nos quartéis generaes dos commandos militares da guarda fiscal, ás auctoridades administrativas e policiaes, aos serviços d'engenharia não é menos util o guia itinerario.

Só lhe notamos um defeito e é o ser limitado ao districto de Leiria.

O sr. engenheiro Charters não quiz invadir os disctritos,

em que servem outros collegas mas assim o livrinho terá menor saída. E' restricto em demasia.

Ao menos devia ser accrescentado com quadros itinerarios de Coimbra, Porto, Lisboa, Entroncamento, Thomar, Bussaco, Braga, Figueira da Foz a passar por Leiria.

Poderia ser uma especie de convite a digressões circulares estudadas com diversos itinerarios.

Assim como o actual guia já tem o que não tinha o de 1901 poderá um novo guia trazer estes itinerarios de... *propaganda.*

O funicular de Nancy

A dificuldade que apresentam os funiculares de ser o numero de passageiros transportados em um determinado espaço de tempo limitado ao numero de logares das duas carruagens e ao tempo de duração do percurso foi emfim resolvida pelo engenheiro que montou o funicular do Nancy.

Este engenheiro apresentou a solução pratica do problema num pequeno funicular que permite transportar entre dois pontos que differem quarenta e dois metros d'altitude tantos passageiros quantos se offereçam.

O dispositivo adoptado é o seguinte:

A tracção é produzida por um cabo sem fim enrolado em duas roldanas de igual diametro. Uma das roldanas montada na parte mais elevada é motriz; a outra montada no ponto mais inferior serve apenas para assegurar a tensão. Esta ultima é solicitada por um contrapeso e está mantida numa zorra movel sobre dois carris.

O cabo de tracção é duplo e formado por dois cabos eguaes de aço. Um só d'elles é sufficiente para resistir ao esforço maximo total; o outro serve para garantia de segurança.

Estes cabos, sobrepostos, são unidos de metro e meio em metro e meio por anneis. São estes anneis que produzem o arrasto do cabo pela roldana motriz, e são elles tambem que produzem o arrasto das carruagens que nelles vão fixar-se.

A distancia a percorrer entre as duas estações é de 229 metros e a differença de nivel, como já dissemos, é de 48.

O espaço entre os eixos das duas linhas, ascendente e descendente, é de 1^m,95; estas são formadas por carris que pesam 9 kilogrammas por metro corrente, e assentam de dois em dois metros sobre fortes travessas de carvalho. Entre os carris circula o cabo sem fim, formado pelos dois cabos eguaes, em aço, de 24 millimetros de diametro.

As carruagens são ligadas ao longo do cabo como os baldes de uma draga. Chegadas ao seu destino saltam-se automaticamente. Um transbordador electrico fá-las passar para a outra via; os passageiros sóbem, o empregado põe em movimento a alavanca de arrasto, a carruagem prende em um dos anneis do cabo e ei-la novamente em movimento. As carruagens teem seis logares; medem 1^m,80 de comprimento, e 1^m,40 de largura. A força motriz do funicular de Nancy é a electricidade. A roldana de que depende a tracção tem 1^m,95 de diametro e é movida por um dynamo de 29 H P.

Este funicular está em exercicio ha já um anno, podendo por isso fazer-se uma ideia exacta do seu valor.

Durante os primeiros cinco mezes da exploração transportou 76.000 viajantes. O pessoal que occupa é um machinista e dois empregados para engatar as carruagens, um em cada estação.

A despesa com aterros, edificações, construcções, mechanica electrica e das carruagens, foi apenas de 60.000 francos, 10:800\$000 réis.

O monumento a Vasco da Gama

Leramos a noticia da abertura da exposição Thomaz Costa e não resistimos ao desejo de fazer a peregrinação artistica, desejo tanto mais ardente por termos visto que entre as obras expostas figurava o projecto do monu-

mento a Vasco da Gama, ha já oito annos approvado, mas que apesar d'isso ainda não foi mandado executar.

A luz, suavemente coada atravez os vidros d'uma claraboia, dá ao marmores tonalidades quentes como que fazendo-as mover. Pelas paredes, paisagens, marinhas, recantos pittorescos, figurinhas galantes, e cabeças atraentes.

Uma ligeira vista d'olhos, apenas o sufficiente para notar em todas aquellas cabeças uma nota mysteriosa no olhar, uma expressão indefinida que nos prende sem que possamos traduzir o seu sentir.

O que nos levára ali fóra o desejo de vêr de perto o projecto, de admirá-lo no arrojado da sua concepção, de enthusiasmar-nos perante a corporização da ideia.

E sentimo-nos envaidecidos em frente d'aquelle producto da arte portugueza. Foi um portuguez que a sonhou, foi um portuguez que lhe deu forma e a fixou em traços sobre o papel.

A loucura sublime de um aventureiro cavalheiresco, rompendo contra as fabulas, contra as superstições, assumindo a responsabilidade de centenas de vidas, porque dentro d'alma lhe surgira com uma visão inexplicavel a convicção de que ia tomar o nome da sua patria immorredoura, ligando-a á Historia da Terra por dar-lhe metade d'essa Terra, até então desconhecida, Thomaz Costa soube traduzi-la em linhas, por fórmula tal que basta conhecer o episodio historico para lêr-se evidentemente no projecto a epica aventura que elle symboliza.

Olhando o projecto parece-nos que estamos vendo a prôa alterosa da nau que Vasco da Gama dirige, sulcar os desertos mares embravecidos, parece-nos que a nuvem de que nos falla Camões vem escurecendo os ares, e que por entre as negruras da tempestade o olhar perspicaz e audacioso do arrojado capitão rasga os horizontes numa fixidade acerada, num extase de allucinado vendo longe, muito longe, o sol rubro do oriente dourar os mirantes de Gôa e de Ormuz, scintillar sobre os ouros e pedrarias de Malaca.

E então sentimo-nos felizes por sermos portuguezes, e por ser portuguez Thomaz da Costa.

Ao deixar a exposição um impressão de tristeza se apoderou de nós. Era o sentimento vago de que uma grande injustiça se commettia, e que essa injustiça era da responsabilidade de todos nós portuguezes.

De todos os grandes homens que tornaram immorredouro o nome de Portugal só a dois nós pagámos a divida imperdoavel da gratidão: Affonso de Albuquerque e Camões.

Tantos e tão grandes capitães nós tivemos nos tempos epicos da nossa Historia e no emtanto não ha monumento que lhes perpetue a memoria, não ha pedra que lhes lembre o nome.

Por muitos que tenham sido os serviços prestados á patria pelos nossos modernos capitães, nenhum por certo foi tão assignalado, como o serviço prestado por Vasco da Gama.

Porque se espera para pagar-lhe a divida?

E pagar essa divida, levantando-lhe o monumento, não seria pagar ao mesmo tempo a divida contraída para com Thomaz Costa que tão gloriosamente soube immortalizar essa gloria?

O NOSSO BRINDE

Carta dos Caminhos de ferro da Allemanha

Vae com este numero aos nossos leitores o prometido **brinde** que desde tanto desejavamos dar e que só por circumstancias superiores á tenacidade com que, nesse sentido, trabalhámos, tanto tardou a chegar.

O **Mappa da Allemanha** é a tres côres, na escala de 1 : 2.100.000 e sufficientemente claro na indicação de linhas e nomes de estações para poder servir para qualquer estudo sobre a enorme rêde ferroviaria allemã.

O traçado das linhas foi revisto e posto perfeitamente em dia, na data de 31 de maio ultimo. Podemos, portanto, considerá-lo perfeitamente exacto.

Legislação estrangeira

(Continuação)

5. Nesta mistura de argamassa é necessario que o cimento de presa lenta ou semi-rápida depois de um tempo, para o endurecimento, de 7 dias, tenha attingido uma resistencia á tracção de 12 kg. por c. q. pelo menos, e, no cimento de presa rápida, de 8 kg. pelo menos.

Depois de um endurecimento de 28 dias, pelo contrario, deve o cimento de presa lenta ou semi-rápida ter uma resistencia á compressão de 180 kg. pelo menos e uma resistencia á tracção de 18 kg. pelo menos por c. q. Para o cimento de presa rápida estes dois limites inferiores são fixados em 120 e 12 kg. por c. q.

III. Prova principal inicial das pontes.—§ 15.º.—Prescripções geraes

1. Para a verificação definitiva da execução regular do trabalho tem qualquer ponte nova, reconstruida ou consolidada de ser submettida, antes da sua recepção para a exploração, ao exame de uma comissão sob o ponto de vista da sua aptidão para o serviço. Esta comissão será presidida por um representante da inspecção geral das vias ferreas austriacas.

2. Os taboleiros das pontes de vias ferreas de 5^m, de vão devem em todos os casos ser submettidos não só ao exame previsto acima mas ás experiencias.

Quando se trate de obras de menor importancia, a inspecção geral das vias ferreas austriacas decidirá se devem ser ensaiadas e quaes o sejam; e o presidente da comissão está auctorizado em virtude dos resultados do exame, a estender as experiencias a algumas d'estas pontes.

3. Para as *pontes estradas*, a inspecção geral das vias ferreas austriacas, decidirá em cada caso, sem prejuizo das exigencias mais amplias que poderão formular as auctoridades competentes e os seus representantes, se sob o ponto de vista da via ferrea, será necessario proceder a sobrecargas de prova.

4. A administração das vias ferreas deve enviar á inspecção geral das vias ferreas austriacas um requerimento escrito pedindo que uma comissão proceda ao exame e ás experiencias.

Este requerimento, em regra geral, deve ser apresentado 14 dias antes do começo previsto das operações officiaes e ser acompanhado dos documentos seguintes em duplicado.

a) — Para as pontes de vias ferreas e pontes estradas

a) Enumeração das obras a receber.

b) Extracto das actas da recepção dos materiaes de construção (ferro, pedra e cimento).

b) — Para as pontes de vias ferreas

a) Esboços eschématicos dos comboios de sobrecarga empregados que devem tanto quanto possivel, originar os mesmos momentos que as sobrecargas fixadas no § 7.

Estes comboios devem compôr-se de locomotivas completamente equipadas do typo mais pesado, em cada via, destinadas a circular na linha de que se trate; e de vagonos sob carga completa atrelados d'um dos lados d'estas locomotivas quando forem necessarios para occupar a maior extensão do terreno.

b) Calculo dos momentos flectores obtidos por meio d'um comboio de experiencia sobre diferentes tramos, expressos em percentagens dos momentos flectores maximos provocados nas vigas livremente apoiadas pelo comboio de sobrecarga previsto no § 7.

c) Quadro das flechas elasticas maximas calculadas para o comboio d'experiencia.

c) — Para as pontes-estradas

a) Mappa dos materiaes de carga com que se propõe fazer as experiencias designando a sua natureza, quantidade e peso.

b) Calculo das sobrecargas obtidas com as materias de sobrecarga nos diferentes tramos da ponte expressos em percentagens da sobrecarga uniformemente repartida que provoca nas vigas livremente apoiadas, os mesmos momentos flectores que a carga prescrita no § 7.

c) Quadro das maximas flechas elasticas calculadas para a sobrecarga d'experiencia.

5. Devem ser apresentados no original para o processo official os projectos das pontes auctorizadas com os decretos relativos, os autos respeitantes ás provas dos materiaes de construção e todo os autos referentes á construção das pontes.

6. Para a visita e provas a administração da via ferrea deverá nomear um seu representante competente e fornecer os comboios de materiaes de sobrecarga e os aparelhos de medição. Deve ter em attenção que as obras sejam accessiveis em todas as suas partes para a visita sem perigo das construções de ferro e de madeira, dos pilares e encontros.

7. As disposições do presente § applicam-se tambem, na sua essencia, ás construções provisórias, sendo entendido que estas

devem ser sempre experimentadas mesmo no caso em que só ha pequenos vãos. Todavia quando se trata de construcções provisórias destinadas a ser utilizadas para a circulação, é tambem permittido em caso de urgencia que se peça telegraphicamente á inspecção geral das vias ferreas austriacas a abertura do processo official, sendo então necessario communicar as informações precisas para a apreciação da natureza da categoria, e das dimensões da construcção provisoria e fazer conhecer-se a construcção provisoria foi estabelecida segundo um plano já auctorizado pela administração superior ou se pede sómente a auctorização.

§ 16.—Exame e provas das pontes

1. No exame das pontes verificar se ha se a execução está em conformidade com os projectos approvados e até que ponto o está, e egualmente se se cumpriram as prescripções existentes e as disposições determinadas relativas, e bem assim se ha defeitos, e quaes foram os reconhecidos na fabricação.

2. Os taboleiros a duas ou mais vias devem sempre ser ensaiados sob a carga prevista nas alineas acima a applicar simultaneamente com todas as vias. Esta prova deve realizar se mesmo nos casos em que, por qualquer motivo, a prova pela sobrecarga de cada via separada tivesse sido feita precedentemente.

3. As provas de cada tramo d'uma ponte devem fazer-se tanto sob a carga statica, como sob a carga movel.

A.—Provas sob a carga statica

4. Nas provas das pontes de vias ferreas sob carga statica, devem conduzir-se os comboios de sobrecarga, mencionados no § 15.º, progressivamente até a posição em que exercem a acção mais desfavoravel ás asmas. Nas provas das pontes-estradas sob carga statica, deve ella representar o mesmo peso e ser repartida, tanto quanto possivel, na proporção prevista no calculo statico.

Tanto num caso como no outro a sobrecarga de prova, em regra geral, permanecer sobre a ponte até que não reconheça já qualquer augmento de deformação.

5. Nas pontes em que as vigas mestras só repousam livremente em dois pontos de apoio, basta observar a ponte carregada pouco a pouco em todo o vão.

6. Nas construcções em arco é necessario, além da sobrecarga da ponte em todo o seu comprimento, carregar tambem successivamente e separadamente cada meio arco, e depois tambem á parte a secção do vertice, e finalmente, depois d'este descarregado os quartos de arco vizinhos dos apoios, simultaneamente.

7. Quando se ensaiam pontes cujas vigas mestras continuam além de dois apoios, deve ter-se em consideração o concurso desfavoravel devido a carga dos diferentes tramos. Nas pontes de vias ferreas é preciso haver para cada via dois comboios de sobrecarga que pezem simultaneamente nos dois tramos,

Para a prova no ponto do maximo momento de flexão ao meio d'um tramo, estender-se ha progressivamente a sobrecarga em todo o seu comprimento e ao mesmo tempo tambem em todo o comprimento do maior tramo visinho.

8. As provas d'um pilar devem sempre fazer-se pela sobrecarga simultanea de dois tramos contiguos em toda a sua extensão.

B.—Provas sob carga movel

9. Para as provas das pontes de vias ferreas sob carga movel é preciso fazer sobre cada via, com o comboio d'experiencia um percurso com a maxima velocidade admissivel para as locomotoras uzadas na tracção do comboio de sobrecarga da secção de que se tratar. Não é necessario que haja mais de duas locomotoras á frente do comboio.

10. Para as provas das pontes estradas sob carga movel basta observar como se comportam os elementos do taboleiro quando a ponte sem sobrecarga e percorrida por um vehiculo convenientemente carregado, ou sendo necessario por um cilindro compressor a vapor, sufficientemente pesado.

C. Auto dos resultados do exame

11. Constituirão objecto d'um auto os resultados do exame e das provas effectuadas pela commissão. Juntar-se-lhe hão as peças mencionadas no § 15 alinea 4 assim como o mappa das deformações permanentes e elasticas achadas por medição.

12. As deformações permanentes não devem ultrapassar a quinta parte da deformação elastica calculada.

A deformação elastica rendida não deve ultrapassar esta ultima em mais de 10 %.

13. O representante da inspecção geral das vias ferreas austriacas deverá, em vista do resultado da prova principal effectuada, pronunciar-se no auto sobre se estão ou não proprias para o serviço, d'um modo absoluto ou condicional, e ordenar ao mesmo tempo que se dê remedio ao defeitos que julgar mais urgente fazer banir.

14. E' tambem auctorizado a conceder, no auto, permissão para se utilizarem immediatamente as pontes para o serviço sobre as vias ferreas em exploração, depois de haver verificado que estão aptas para isso as pontes ensaiadas.

§ 17.—Restricções de circulação

1. Não poderão ser percorridas por vehiculos que exerçam uma

acção mais desfavoravel do que é permittido pelo § 8 A e B, as pontes calculadas para sobre cargas fixadas no § 7 A, B e D, sem o consentimento do ministerio das vias ferreas.

Analogamente, as pontes que já estavam em serviço antes de dese pôr em vigor o presente regulamento não poderão sem permissão do ministerio das vias ferreas ser percorridas por vehiculos que exerçam uma acção mais desfavoravel do que é permittido pelo § 8 F.

2. Não devem circular nas pontes os vehiculos que ultrapassam o perfil fixado por decreto de 12 de fevereiro de 1900 do ministerio das vias ferreas. P. 5030 do *jornal da legislação das vias ferreas e navegação n.º 25*.

3. As pontes estradas terão num lugar facilmente visivel, uma chapa com as indicações seguinte: anno da construcção, limite maximo da sobrecarga uniforme em kg por metro quadrado e do peso d'uma viatura carregada, ou d'um cilindro compressor a vapor em kg.

Além d'isto, em todas estas pontes haverá a distancias convenientes dos leitos da ponte quadros de aviso em que conste a prohibição de fazer circular na ponte carros ou algum cilindro compressor a vapor cujo peso total seja superior ao indicado, em toneladas e em quintaes metricos, expressos em algarismos.

(Continúa).

Tracção electrica

Portugal

Constituiu-se no Porto uma companhia com o capital de 150 contos para explorar a rede de viação em Coimbra.

Espanha

Trata-se de installar um tremvia electrico entre Hastalrich e S. Hilario Sacalm.

Suecia

Nos caminhos de ferro do Estado da Suecia vão ser feitas experiencias para se resolver quaes as bases sobre que deve ser feita a substituição do vapor pela electricidade.

Italia

Foi dada a concessão de um tremvia electrico de Padova a Vigodarzere, assentando a linha sobre a estrada em todo o seu percurso.

Automobilismo

França

Foram feitas experiencias com uma carruagem omnibus automovel entre Paris e Versailles, que deram satisfatorios resultados.

O motor tem a força de 40 cavallos. A carruagem transportou vinte e duas pessoas e duzentos kilogrammas de bagagens, com a velocidade média de 24 kilometros á ida e 26 á volta.

Em meados de junho foi inaugurada a primeira linha de omnibus-automoveis em Paris. Na Allemanha, Inglaterra, Italia e Hollanda, ha já mais de um anno que este serviço estava montado.

A linha de Paris vae de Montmartre a S. Germain, e o percurso é feito em vinte e cinco minutos.

São onze as carruagens empregadas substituindo dezoito anteriormente arrastadas por cavallos. Os animaes empregados neste serviço eram 194. O tempo gasto no percurso era quarenta e cinco minutos.

Estados Unidos

Na linha de Santa Fé, entre Kansas City e Missouri, e entre Olatas e Kansas Occidental, andam em circulação carruagens automotoras electricas e de gazolina.

Attingem estas automotoras a velocidade de cinquenta milhas á hora.

Este sistema combina todas as vantagens da carrua-

gem electrica independente, por meio de um motor de gasolina, um dynamo e uma bateria accumuladora.

O motor proporciona a força motriz ao dynamo, e gera a electricidade para os motores que accionam a carruagem; a bateria de accumuladores armazena o excesso de energia dos geradores, que é depois empregada em augmentar a velocidade, quando seja preciso, ou nas subidas das rampas.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação, por classes da pauta, de Janeiro e Fevereiro

	(Valores em mil réis*)	
Importação para consumo	1906	1905
I—Animaes vivos	510.646	353.157
II—Materias primas para as artes e industrias.....	3.458.447	4.322.601
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	983.501	972.254
IV—Substancias alimenticias.....	3.075.791	3.476.332
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	542.989	599.628
VI—Manufacturas diversas.....	814.685	858.931
Taras.....	15.162	17.027
Totales.....	9.401.221	10.599.930
Exportação nacional e nacionalizada		
I—Animaes vivos	627.352	537.771
II—Materias primas para as artes e industrias.....	973.592	858.297
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	301.295	300.587
IV—Substancias alimenticias.....	2.379.372	2.474.128
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	48.270	11.788
VI—Manufacturas diversas.....	311.497	298.889
Totales.....	4.611.378	4.481.460

Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orleans

Recebemos os relatorios do conselho de administração e do conselho fiscal d'esta companhia, relativos a 1905 e por elles se vê que a receita geral da companhia subiu á cifra de de 246.041.070 francos tendo sido as despesas na importancia de 114.889,97.

O producto líquido foi pois de 131.151.199 francos.

Só a receita proveniente de passageiros foi de francos 76.526.812; a de mercadorias em pequena velocidade foi de 115 milhões de francos.

A extensão média da linha explorada foi de 7.166 kilometros.

Comparando com o anno de 1904, foram explorados mais 68 kilometros, a receita augmentou 12.419.301 francos, e a despesa augmentou 4.750.144 francos.

O material circulante de que dispunha a companhia no fim de 1905 era: 853 locomotivas para passageiros, 557 para mercadorias, 79 de gare, 12 locomotivas para tracção electrica, 6 carruagens automotrizas, 1.366 tenders, 3.824 carruagens para passageiros, 33.411 fourgons e vagon diversos.

Estão encommendadas 60 locomotivas.

Compreendem os respectivos tenders, 2 automotrizas electricas, 10 a vapor, 130 carruagens para passageiros, 100 fourgons para bagagens, e 1.000 vagon para mercadorias.

Isto quanto a material para via larga, porque para via reduzida tinha a companhia em 31 de dezembro ultimo 30 locomotivas-tenders, 93 carruagens para passageiros e 290 fourgons e vagon diversos.

O dividendo distribuido por acção foi de 59 francos.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 14 de julho de 1906.

Continúa o paiz na ignorancia de quaes sejam as medidas de caracter economico e financeiro que o governo projecta adoptar para debellar a crise agricola, melhorar a sorte do consumidor, para o que se torna necessario uma sensata modificação pautal e do imposto de consumo, e reorganizar as finanças publicas por fôrma não só a extinguir o deficit como tambem a dar a applicação devida ás verbas orçamentaes.

Tem sido bastante commentado o silencio do governo, nos seus largos discursos-programmas, sobre pontos de administração publica de tão vital importancia para a prosperidade e riqueza do paiz.

O governo está em plena actividade eleitoral e por isso não é de crer que antes do mez de setembro sejam mais concretamente conhecidos os seus planos administrativos.

E no emtanto é enorme a tarefa que este ou outro governo que presida aos destinos do paiz tem a desempenhar, tarefa que muito se tem avolumado nos ultimos dois annos, durante os quaes os successivos gabinetes que se alternaram no poder de pouco mais se tem occupado que de eleições e tabacos, tendo-se sacrificado em holocausto á tradicional politica de regedoria, mui valiosos interesses da nação.

Ao passo que as outras nações caminham sempre ávante, sem hesitações, antes com a maior decisão e energia, na senda da civilização e do progresso vendo valorizadas as suas fontes de riqueza, Portugal... continúa a tratar de eleições todos os trimestres.

*

Entre os assuntos d'alta importancia sobre que o governo terá de resolver dentro de curto praso, conta-se o que diz respeito á exploração do porto de Lisboa, do qual o Estado vae em breve tomar posse.

Vimos, ha dias, expellido num jornal, em carta que lhe foi dirigida por «um commerciante» a opinião de que a exploração do porto de Lisboa não deve ser feita directamente pelo Estado, mas sim adjudicada a uma empresa commercial.

Se em principio concordamos com a opinião do signatario da referida carta, devemos dizer que na pratica o sistema do Estado entregar a outrem serviços ou interesses que elle tem por dever administrar e zelar, tem entre nós dado os peiores resultados.

Assim tem succedido tanto na metropole como nas colonias, em innumerados casos que seria por agora ocioso referir.

O principio da entrega do porto de Lisboa a uma empresa particular seria excellente se os capitães portuguezes se resolvessem patrioticamente a concorrer para a formação d'essa empresa, não tendo intervenção n'esta, a menor parcella de capital estrangeiro.

Esta orientação, que á primeira vista pôde parecer absurda e porventura retrograda, está infelizmente bastante justificada na pratica.

Passado o larguissimo periodo da exploração estrangeira do nosso magnifico porto, é justo que tomemos como lição proficua toda essa série de complicados incidentes de que se acha erigida a historia do porto de Lisboa e não mais larguemos a administração e exploração d'este, de nossas mãos.

A questão da posse do porto de Lisboa é muito importante e devemos garantir-nos contra todas as surpresas.

*

Continuou bastante frouxo, durante a primeira quinzena d'este mez o mercado bolsista. Os valores do governo foram os mais procurados para collocação das disponibilidades resultantes da cobrança de juros e dividendos, tendo por isso quasi todos elles soffrido uma pequena reacção no sentido da alta.

No mercado d'operações a praso predominaram as acções da Companhia do Assucar de Moçambique.

O mercado cambial esteve regular havendo abundancia de papel. Os preços das differentes divisas baixaram sensivelmente.

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

As libras venderam-se a 45625 réis.

	EM 30 DE JUNHO		EM 14 DE JULHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	51 ³ / ₄	51 ⁵ / ₈	52	51 ⁷ / ₈
» 90 d/v.....	51 ³ / ₁₆	—	52 ⁷ / ₁₆	—
Paris cheque.....	552	554	550	552
Berlim ».....	226	227	225	226
Amsterdam cheque.....	382	384	381	382 ¹ / ₂
Madrid cheque.....	830	840	825	835

A. C.

Cotações nas Bolsas potugueza e estrangeiras

		JULHO													
BOLSAS		2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	—	—
Lisboa :	Inscrições de assent.	43,25	43,30	43,35	43,40	43,45	43,50	43,50	43,55	43,50	43,60	43,60	43,61	—	—
	» coupon ..	43,20	43,40	43,40	43,40	43,60	43,45	43,45	43,61	43,43	43,50	43,40	—	—	—
	Obrig. 4 0/0 1888.....	—	—	20.450	20.450	20.600	20.600	20.600	—	20.600	—	—	—	—	—
	» 4 0/0 1890 assent....	—	52.500	52.500	52.000	52.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» 4 0/0 1890 coupon ...	—	—	—	—	—	52.200	52.500	52.500	52.500	—	52.500	—	—	—
	» 4 1/2 0/0 assent.....	—	—	—	—	—	—	—	—	62.500	62.500	62.500	—	—	—
	» 4 1/2 0/0 coupon int ..	61.100	—	—	—	—	61.100	61.000	61.100	61.100	61.100	61.200	—	—	—
	» externo 1.ª série.....	65.600	65.600	65.700	65.800	65.700	65.700	65.600	65.500	65.500	65.500	65.500	65.500	—	—
	» 3 0/0 1905.....	9.300	—	9.400	9.350	—	9.400	9.500	9.500	—	—	9.450	—	—	—
	» Tabacos coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Acções B. de Portugal.....	—	—	177.300	—	—	—	—	175.700	179.000	176.000	176.000	176.500	—	—
	» Commercial.....	132.500	—	—	—	—	—	—	—	130.500	—	—	—	—	—
	» » Nac. Ultramarino	—	97.000	96.800	97.000	—	97.000	94.500	—	—	—	94.500	94.500	—	—
	» » Lisboa & Açores	—	—	115.000	—	—	112.500	—	—	—	—	113.000	—	—	—
	» Tabacos coupon	104.500	—	104.500	104.500	104.400	104.400	104.900	105.000	105.100	105.500	105.700	105.700	—	—
	» Comp. Phosphoros..	66.500	—	—	66.500	66.800	66.800	—	67.300	67.300	67.300	67.100	67.200	—	—
	» » Real.....	—	—	68.700	68.500	—	—	69.000	69.000	69.400	69.800	70.200	—	—	—
	» » Nacional.....	—	11.100	—	10.800	11.400	11.700	11.300	11.200	11.300	—	11.300	—	—	—
	Obrig. prediaes 6 0/0.....	—	—	—	92.000	92.000	92.000	91.900	92.000	—	92.250	—	—	—	—
	» » 5 0/0.....	87.650	—	87.200	—	—	87.300	87.300	87.500	—	87.500	—	87.100	—	—
	» C.ª Beira Alta.....	—	—	37.000	37.200	37.100	37.100	—	—	—	—	—	—	—	—
	» » Real 3 0/0 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» » 3 0/0 2.º »	58.700	57.100	57.100	57.100	57.200	57.200	—	57.200	—	57.200	57.200	—	—	—
	» » Nacional 1.ª série.	—	—	—	—	—	74.500	—	—	—	—	—	—	—	—
	» » Atravez d'Africa..	87.500	87.500	—	87.500	—	87.500	—	87.400	87.300	87.500	87.400	—	—	—
Paris :	3 0/0 portuguez 1.ª série	71,55	71,50	71,70	70,10	70,10	70,25	70,12	70,17	70,22	70,25	—	—	—	—
	Acções Comp. Real.....	—	370	371	—	—	—	370	—	372	376	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres.....	—	47,50	54	47,50	47,50	47	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza....	392	391	395	—	380	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes.....	—	—	214	215	214	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Obrig. Comp. Real 1.º grau	—	388	387	—	380	—	—	376	376	383	383	—	—	—
	» » 2.º »	316	316,50	317	307,50	308,50	309	309	210	310	310	310	—	—	—
	» » Beira Alta...	199	199	199,50	199,50	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres.....	—	142,25	143	145	144,50	144,50	144,50	143	144,50	144,50	147,50	—	—	—
Londres :	3 0/0 portuguez.....	70,37	70,50	70,50	70,50	70,25	70,37	70,37	70,37	70,50	70,37	70,37	—	—	—
Amsterdam :	Obr. Atrav. Africa	—	—	94,31	—	—	—	—	94,87	—	94,25	—	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1906		1905		Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilom. Kil.	Totaes	Kilom.	1906	1905	1906	1905	
		de a	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
COMPANHIA REAL	18 24 Jun	693	95.546.000	137.872	693	88.989.944	128.412	2.141.069.000	2.087.149.808	53.919.192	—
	25 1 Jul.	»	100.557.000	145.103	»	90.499.784	130.591	2.241.626.000	2.177.649.592	53.976.508	—
Nova rede garantida	18 24 Jun	380	13.079.000	34.418	380	11.585.056	30.486	296.520.000	285.011.192	11.508.808	—
	25 1 Jul.	»	13.412.000	35.294	»	11.902.216	31.321	309.932.000	296.913.408	13.018.592	—
Vendas Novas	18 24 Jun	70	2.064.000	29.485	70	2.071.000	29.585	44.192.000	45.921.000	—	1.729.000
	25 1 Jul.	»	2.104.000	30.057	»	2.137.000	30.528	46.296.000	48.058.000	—	1.762.000
Sul e Sueste	—	576	—	—	544	—	—	—	—	—	—
Minho e Douro	—	343	—	—	343	—	—	—	—	—	—
Beira Alta	28 3 Jun	253	10.814.365	42.744	253	10.758.275	42.522	168.271.456	160.163.778	8.107.678	—
	4 10 »	»	6.363.156	25.150	»	7.115.315	28.123	174.634.612	167.279.093	7.355.519	—
Nacional—Vizeu e Mirandella	11 17 »	»	6.100.042	24.110	»	5.759.057	22.763	180.734.654	173.038.150	7.696.504	—
	21 27 Mai	148	2.265.956	15.310	105	1.982.906	18.884	51.211.605	34.459.850	16.751.755	—
Guimarães	28 3 Jun	»	2.579.902	17.431	»	1.861.615	17.729	53.791.507	36.321.455	17.470.052	—
	4 10 »	»	2.256.746	15.248	»	1.675.455	15.956	56.048.253	37.996.920	18.041.333	—
Porto á P. e Famalicão	11 20 »	34	1.999.135	58.798	34	2.541.560	74.751	30.863.403	30.643.814	219.589	—
Norte de Espanha	27 2 Jun	3681 Ps.	2.398.931 Ps.	651	3681 Ps.	2.044.795 Ps.	555 Ps.	45.687.291 Ps.	44.287.523 Ps.	1.399.768	—
Madrid — Zaragoza — Alicante	3 9 »	»	2.305.574	626	»	2.240.168	609	47.992.865	46.527.691	1.365.174	—
	10 16 »	»	2.229.643	606	»	2.236.109	607	50.222.328	48.763.801	1.458.527	—
Andaluzes	11 17 »	3650	1.849.062	506	3650	1.946.235	533	47.425.388	45.462.940	1.962.448	—
	18 24 »	»	2.037.815	558	»	1.962.980	537	49.463.204	47.425.921	2.037.283	—
Madrid-Caceres e Portugal	25 1 Jul.	»	1.973.742	540	»	1.963.645	537	51.436.947	49.389.566	2.047.380	—
	28 3 Jun	1067	386.242	361	1067	401.021	375	8.287.484	8.665.012	—	377.528
Zafra a Huelva	4 10 »	»	350.317	327	»	447.376	412	8.637.801	9.12.388	—	474.587
	11 17 »	»	350.956	329	»	432.107	405	8.988.758	9.544.495	—	555.737
Zafra a Huelva	18 24 »	777	192.653	247	777	159.973	205	3.859.569	3.552.613	306.956	—
	25 1 Jul.	»	175.206	224	»	150.984	194	4.034.776	3.703.605	331.171	—
Zafra a Huelva	18 24 Jun	180	63.761	354	180	49.948	277	1.503.383	1.156.049	347.334	—
	25 1 Jul.	»	65.200	362	»	66.586	369	1.568.583	1.222.635	345.948	—

LINHAS PORTUGUEZAS

Alto Minho.—Acabou toda a esperança da construcção d'esta rêde.

O concessionario não conseguiu constituir companhia, abandonou o deposito, e partiu para Inglaterra.

Assim, o governo terá que abrir novo concurso em que desejamos se consiga a realização da construcção, de tantos beneficios para a região que deve ser servida por aquella rêde.

Benguella.—Está concluida a montagem do principal viaducto sobre o Lengue, que constitue uma das mais importantes obras d'arte da secção actualmente em construcção d'este caminho de ferro.

Méde 92^m de comprimento, é formado por taboleiro assente sobre vigas metallicas, collocadas a consideravel altura do talweg, sobre pilares d'alvenaria hydraulica.

A parte da via ferrea que nelle assenta é em curva de 150^m de raio e em rampa de 2,5 p. c.

Pouco falta para que a locomotiva possa chegar ao terminus da 1.^a secção (kilometro 60).

Está tambem concluida a estação de Catumbella, com um armazem annexo para mercadorias.

Novo horario.—No dia 20 do corrente entra em vigor o novo horario da linha de Cascaes, o qual se acha affixado nos logares do costume, e nesse sentido virá corrigido o nosso horario do proximo numero.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Foi addiada a inauguração da linha de Guadix a Baza por causa de ter sido reconhecida a impossibilidade de construir o viaducto de Royo de Gor no ponto primitivamente escolhido.

Tem que ser construido um kilometro mais acima, o que representa para a companhia um prejuizo de um milhão de pesetas, importancia dos estribos já construidos.

A linha fica tendo mais dois kilometros de extensão.

FRANÇA

Trata-se neste momento em França de reunir capitaes para a abertura do tunel de Loetschberg que porá a França em relação com a Suissa.

O capital necessario é de 89 milhões de francos, para o qual o estado de Berne concorre com 36. Todas as companhias de caminhos de ferro interessadas na linha em projecto concorrerão com importantes capitaes.

O que torna esta emissão mais curiosa é que as acções receberão um dividendo garantido de 4 1/2 % durante o periodo da construcção da linha, isto é, a empresa dá lucros aos accionistas mesmo durante o tempo em que não ha senão despesas.

Foi aberta ao publico no dia 1 d'este mez a segunda via entre Lisieux e Pont-l'Éveque, linha de Lisieux a Honfleur; a secção agora inaugurada méde 16.555 metros.

ITALIA

A abertura do Simplão fez despertar a ideia ha muitos annos adormecida da abertura do tunel do Splugen que abre uma nova linha para o trafego entre a Italia e a Europa Central.

O Splugen fica entre Coira e o Lago Coma e tem 2.117 metros de altitude.

Segundo os projectos estudados, o custo da construcção da nova linha é 150 milhões de liras.

Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal apresentado á assembleia geral dos accionistas, convocada para 7 de Junho de 1906.

(Continuado do n.º 444)

§ 3.º — Mercadorias em grande velocidade

Os dois mappas annexos n.ºs 25 e 26 dão esclarecimentos minuciosos sobre o trafego de mercadorias em grande velocidade.

Em seguida indicamos como tem variado, desde 1894, a tonelagem e a receita d'este ramo de trafego:

Annos	Tonelagem Kilogrammas	Productos liquido de impostos e de reembolsos	Diferença sobre o anno anterior
1894.....	18.967:511	168:909\$347	—\$—
1895.....	48.119:915	170:412\$309	+ 1:502\$962
1896.....	19.597:396	162:708\$411	— 7:703\$898
1897.....	23.013:030	181:383\$411	+ 18:675\$000
1898.....	28.888:168	216:241\$044	+ 34:857\$633
1899.....	30.696:521	234:706\$645	+ 18:465\$601
1900.....	28.549:870	229:297\$977	— 5:408\$668
1901.....	32.403:751	252:377\$400	+ 23:079\$423
1902.....	36.508:523	275:132\$203	+ 22:754\$803
1903.....	34.731:150	277:603\$345	+ 2:471\$582
1904.....	37.149:561	297:297\$298	+ 19:693\$953
1905.....	39.975:350	322:801\$158	+ 25:503\$860

O augmento foi muito sensivel em 1905, isto é, 25:503\$860 réis, ou seja o dobro do augmento médio nos annos precedentes. Incide elle principalmente nos comestiveis (o peixe fresco concorre notavelmente neste artigo) e nos pequenos volumes que continuam a progredir. Ao contrario, manifestou-se uma ligeira diminuição nos transportes de gado.

O producto médio por tonelada e kilometro augmentou um pouco. E' este, sem duvida, um ramo de trafego susceptivel de desenvolvimento e ao qual applicamos toda a nossa attenção.

As bagagens, que não estão comprehendidas na estatistica acima, deram em 1905 uma receita de 63:945\$063 réis para uma tonelagem de 10.973,5.

§ 4.º — Mercadorias em pequena velocidade

Os mappas annexos n.ºs 27 e 28 mostram os dados usuaes sobre o trafego de pequena velocidade.

O mappa seguinte mostra a variação de tonelagem e receita desde 1894:

Annos	Tonelagem Numero de toneladas	Productos liquido de impostos e de reembolsos	Augmento sobre o anno precedente
1894.....	588:785	1.371:460\$511	—\$—
1895.....	640:637	1.479:440\$369	+ 107:979\$858
1896.....	721:419	1.550:256\$233	+ 70:815\$864
1897.....	787:836	1.703:268\$299	+ 153:012\$066
1898.....	820:935	1.808:189\$919	+ 104:921\$620
1899.....	949:948	1.938:845\$012	+ 130:635\$193
1900.....	1.085:812	2.141:545\$871	+ 202:700\$859
1901.....	1.157:438	2.303:997\$040	+ 162:451\$169
1902.....	1.223:471	2.338:069\$888	+ 34:072\$848
1903.....	1.353:712	2.535:306\$588	+ 197:236\$700
1904.....	1.404:689	2.646:093\$544	+ 110:786\$956
1905.....	1.402:962	2.623:198\$223	— 22:895\$321

Como se vê, a receita de pequena velocidade diminuiu em 1905; o prejuizo d'este ramo de trafego absorveu em grande parte o lucro realizado na grande velocidade.

Examinando os diversos artigos, conclue-se que a tonelagem ficou quasi estacionaria, mas que a baixa das receitas é devida principalmente á diminuição dos transportes de materiaes de construcção, que chegam a 74.529 toneladas, e cuja receita se encontra portanto reduzida a 107:377\$073 réis, isto no que respeita a toros para minas, para exportação.

A melhoria do cambio teve neste caso um inconveniente desagradavel, porque os exportadores se encontraram, apesar das grandes concessões que lhes fizemos, numa situação difficil.

A alta do carvão inglez, que tende a repetir-se, tornará a dar a este ramo de trafego uma actividade que o estado dos cambios tinha singularmente affectado.

Alguns outros artigos soffreram tambem uma ligeira diminuição, taes como: forragens, por 14:926\$057 réis; metaes em bruto e em obra, cujo trafego é muito irregular, por 10:803\$394 réis; co-

mestiveis, por 11:691\$273 réis. Em compensação, os cereaes augmentaram de 32:822\$131 réis e os vinhos 33:492\$882 réis mas as tarifas muito reduzidas applicadas a estes artigos não dão margem para se recuperar o prejuizo nos transportes de madeiras que, apesar de uma tarifa baixa, tem a vantagem de transitar nas nossas linhas em longos percursos. As taras vasiaas dão egualmente um augmento de 22:570\$951 réis.

O percurso médio da tonelada baixou ainda em toda a rede de 141,3 a 139,1. Esta baixa é devida á diminuição no transporte de madeiras. Em compensação, e pelo mesmo motivo, o producto médio da tonelada elevou-se de 15,16 réis a 15,46 réis.

O mappa annexo n.º 29, que mostra os dados usuaes sobre a utilização do material, deixa conhecer que o numero médio de kilometros percorridos por dia e vagon pouco baixou. A carga média por vagon tambem baixou, assim como a extensão do percurso kilometrico. Estes factos são devidos egualmente á diminuição no transporte de madeiras, mas, por outro lado, o numero de viagens augmentou.

§ 5.º—Observações especiaes sobre o trafego internacional

O trafego com Espanha pela fronteira de Badajoz e Valencia d'Alcantara continua a diminuir; a receita pertencente á nossa Companhia baixou 19:879\$556 réis, sendo 10:175\$112 réis pela fronteira de Badajoz e 9:704\$444 réis pela de Valencia de Alcantara. O inquerito minucioso, a que procedemos neste anno, persuadiu-nos que o enfraquecimento d'este trafego é devido a um conjuncto de causas politicas e economicas, contra as quaes nos esforçamos de combater do melhor modo, sem occultar contudo que, por um lado, a situação do cambio (um pouco favoravel hoje pela melhoria do cambio espanhol) e por outro os esforços combinados das redes espanholas, no intuito de favorecer o trafego pelos seus portos, tornam o nosso trabalho quasi improficuo.

O trafego Franco-Hispano-Portuguez continua, em compensação, a progredir incessantemente e ainda mais progrediria se não tivéssemos de lutar contra as difficuldades da mesma especie que as que paralizam o trafego só com Espanha.

A receita pertencente á nossa Companhia pelo trafego de mercadorias em grande e pequena velocidade, entre Portugal e França, subiu de 9:790\$764 réis a 10:900\$557 réis.

3.º—Observações sobre diversos serviços

As despesas de exploração mantiveram-se, como já dissemos, quasi estacionarias, apesar do augmento relativamente importante do percurso dos comboios de exploração em relação a 1904. Este augmento de percurso que se eleva a 120.584 kilometros, pertence metade approximadamente á linha de Oeste e o restante é dividido pelas outras linhas.

As despesas augmentaram sensivelmente nas linhas de Norte e Leste, Ramal de Caceres e Torres-Figueira-Alfarellos. Estas mesmas despesas diminuíram consideravelmente, como era de prever, na linha de Vendas Novas e conservaram-se quasi estacionarias nas outras linhas.

As despesas de exploração da linha de Vendas Novas desceram em 1905 a 69:497\$108 réis, isto é, muito pouco abaixo do minimo de um conto de réis por kilometro, previsto no contracto de exploração celebrado com a Companhia dos Meridionaes.

Fazemos em seguida, como de uso, as nossas observações sobre cada serviço em particular.

§ 1.º—Exploração

Os diversos serviços de Exploração (Movimento, Trafego, Fiscalização e Estatística) continuam a prover á boa utilização do material e á regularidade na marcha dos comboios.

As despesas do capitulo 3.º, que compreendem os diversos serviços, diminuem 4:920\$953 réis (776:970\$898 réis contra 781:891\$851 réis em 1904).

Os serviços do movimento continuaram a dar cabal cumprimento. A velocidade commercial dos nossos comboios rapidos e do Sud Express poude ser ainda ligeiramente augmentada.

Os serviços commerciaes, pelo seu constante estudo das nossas tarifas e das modificações parciaes que é opportuno fazer-lhes, pelo cuidado que tem de estar em contacto com o publico e de lhe offerecer todas as vantagens compatíveis com a defesa dos nossos interesses, alcançaram resultados excellentes.

Devido aos minuciosos cuidados que nos merece a instrução dos nossos empregados, vemos com satisfação diminuir a verba de reclamações por erros de taxas. As reclamações por perdas e avarias são egualmente menos numerosas, o que confirma o cuidado com que são feitos os transportes.

§ 2.º—Via e obras

As despesas do serviço de Via e Obras foram inferiores de 18:156\$613 réis ás de 1904.

Esta differença é devida a uma diminuição de 48 contos de

réis approximadamente nas despesas de conservação da linha de Vendas Novas e de um augmento de cerca de 30 contos nas despesas da rede geral, augmento este previsto no orçamento de 1905 e referente á applicação de uma parte dos creditos de conservação, aos trabalhos de consolidação emprehendidos em toda a rede e a respeito dos quaes trataremos quando nos referirmos a trabalhos extraordinarios.

A conservação da via proseguiu normalmente, seguindo-se o programma adoptado de revisão methodica.

A seguir encontram-se as quantidades de materiaes diversos empregados na conservação:

Ballastro de pedra britada.....	40:161 metros cubicos
Ballastro de areia.....	2:392 " "
Travessas de pinho.....	131:735 " "
Travessas de carvalho.....	554
Carris de 40 kilogrammas.....	77
Carris de 30 kilogrammas.....	1:654

O nosso serviço de Via e Obras foi encarregado da fiscalização da construcção da linha de Coimbra a Arganil que deve em breve ser entregue á exploração.

§ 3.º Material e tracção

Neste relatorio encontram-se, como nos annos procedentes, diversos mappas pormenorizados e relativos ao funcionamento d'este serviço.

A despesa foi inferior á de 1904 de 10:473\$920 réis apesar do augmento de 120:584 kilometros no percurso dos comboios de exploração.

Estes resultados são devidos a diversas causas.

Devemos notar em primeiro lugar que o preço do carvão foi mais baixo que nos annos anteriores e ainda mais reduzido para nós pela vantagem do cambio mais favoravel. O emprego do carvão meúdo generalizou-se de tal fórma, que em dezembro de 1905 a proporção de briquettes consumidas nas machinas desceu a 2,4 0/0, numero bastante satisfatorio.

Em segundo lugar, uma parte do augmento do percurso kilometro effectuou-se com as quatro carruagens automotoras que começaram a unccionar no dia 1 de maio de 1905. Estes vehiculos tem dado até agora, tanto sob o ponto de vista economico como sob o ponto de vista tecnico, resultados que já esperavamos.

Finalmente, os diversos ramos d'este serviço tem-se empenhado em reduzir ao minimo as suas despesas apesar de varias causas de augmento, taes como o preço e qualidade dos oleos de lubrificação e a secca do verão de 1905 que augmentou as despesas de alimentação de agua.

Nessas condições a despesa por kilometro-trem baixou de 147,4 réis em 1904 a 142,5.

A carga média dos comboios passou de 167:700 a 171:177, apesar do emprego das automotoras, o que denota uma notavel melhoria na utilização das locomotivas.

A conservação e melhoria do material circulante continuou a ser objecto dos nossos cuidados.

4.º—Despesas extraordinarias

As despesas extraordinarias foram reguladas segundo os creditos postos á disposição da Direcção Geral Além dos trabalhos de menor importancia, cuja discriminação se encontra no mappa annexo n.º 18, referir-nos-hemos especialmente aos seguintes:

Proseguiu-se com actividade á collocação da segunda via entre Espinho e Aveiro numa extensão de 45 kilometros e na presente occasião encontra-se concluida entre Espinho e Ovar; os movimentos de terras estão terminados em todo o percurso e apenas esperamos que nos sejam entregues os taboleiros das pontes para concluir este importante trabalho que foi assim feito em condições excepcionalmente rapidas e economicas. A despesa feita até 31 de dezembro foi de 206:709\$074 réis.

Continuaram-se tambem os melhoramentos indispensaveis nas officinas geraes e nas do Entroncamento e Campolide.

Despenderam-se 79:231\$371 réis com a consolidação das linhas segundo o programma estabelecido em fins de 1904 e cuja execução exige pouco mais ou menos quatro annos.

Este plano tem por fim, na linha de Lisboa ao Porto, o augmento do numero de travessas, tirefonds, boulons e éclisses, e nas linhas secundarias alguns trabalhos de consolidação menos importantes.

As linhas de Cascaes, de Cintra, de Cacem a Torres e a de Lisboa ao Porto, estarão completamente consolidadas até o fim de 1906, e a ultima, que é a grande arteria da nossa rede, ficará a par das melhores linhas da Europa, permittindo-nos assim alcançar em certos pontos ainda maiores velocidades das até hoje atingidas

(Continúa).



Notas varias

Os accidentes ferroviario em Inglaterra.—Segundo uma estatística publicada no *Board of Trade*, no anno de 1905 morreram de desastre nas linhas ferreas inglezas 1.100 pessoas. O numero de feridos ascendeu a 6.460, dos quaes 3.690 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.

Avisos de serviço

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Transportes de cortiças

Faz-se publico que por portaria do Ministerio das Obras Publicas Commercio e industria, de 5 de julho de 1906, foi determinado que seja concedida a redução de 50% sobre os preços de transporte de cortiça em bruto, em prancha e manufacturada, nas linhas do Sul e Sueste pela tarifa especial n.º 13 de pequena velocidade, datada de 25 de novembro de 1903, até 31 de agosto proximo, para percursos superiores a 200 kilometros devendo ser observadas na concessão d'esta redução as prescripções da portaria de 30 de maio de 1905, que são as seguintes:

1.ª A redução recae tão somente sobre os preços do transporte propriamente dito, com exclusão das despesas accessorias;

2.ª São excluidos da concessão a cortiça virgem e as aparas e residuos de fabricação;

3.ª O transporte será pago integralmente nos termos da tarifa.

O consignatario que provar, por conhecimento da alfandega ou por documento de venda, ter exportado directamente ou vendido a casas exportadoras, até 31 de outubro proximo, determinada quantidade de cortiça manufacturada em quadros ou em rollas, terá direito ao reembolso da quantia correspondente á redução acima fixada sobre igual peso de cortiça manufacturada que tiver recebido pelos caminhos de ferro, ou sobre cortiça em bruto ou em prancha, até o triplo do peso de cortiça manufacturada cuja exportação ou venda tiver demonstrado;

4.ª Os reembolsos a que se refere a condição precedente serão liquidados e pagos pela Administração dos Caminhos de ferro do Estado, constituindo porém encargo do art.º 66.º, secção 1.ª da tabella de distribuição de despesa do Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria.

O praso para a apresentação dos pedidos de liquidação do reembolso a que se refere a prescripção 3.ª termina em 31 de dezembro do corrente anno.—Lisboa, 6 de julho de 1906.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Serviço especial para Covilhã por ocasião das festas de S. Thiago, nos dias 22, 23, 24 e 25 de julho

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos validos para: ida de 21 a 25 - volta de 23 a 26.

Preços e demais condições ver os cartazes relativos a este serviço especial affixados nos logares da costume.

Lisboa, 12 de junho de 1906.

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Construcção de ponte

Pelo presente se faz publico que no dia 25 de julho, pelas doze horas da manhã, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder a concurso publico para a adjudicação da 22.ª empreitada da linha de Evora a Ponte de Sôr, con-

stante da construcção completa de uma ponte sobre a ribeira da Lourinha, e de outra sobre a ribeira do Divôr.

Para ser admittido á licitação, tem o concorrente de mostrar que effectuou na thesouraria de qualquer das Direcções dos Caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 160\$000 réis.

A base da licitação é de 6:400\$000 réis.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na Secretaria da Direcção do Sul e Sueste (Largo de S. Roque, 22), ou na secretaria da 2.ª secção da construcção em Evora, onde podem ser examinados nos dias uteis, desde as onze horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 4 de julho de 1906.

Direcção do Minho e Douro

Pelo presente se faz publico que no dia 4 do proximo mês de agosto pela uma hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro e na sua sede nesta cidade na estação de Campanhã, ao concurso publico para a arrematação da empreitada parcial de construcção de terraplenagens e aqueductos a executar, entre parfis 1 e 52, na extensão de 1:439 metros e a ponte sobre a Ribeira de Aguiar (perfil 337) e a Portela de Garrochos, na extensão de 2:692^m,9 do lanço da estrada de serviço de Almendra á estação de Almendra, no Caminho de ferro do Douro, comprehendido entre Almendra e a Portela de Garrochos.

A base de licitação é de 4:037\$000 réis.

O deposito provisorio para poder ser admittido como licitante será de 100\$000 réis, e poderá ser feito até ás tres horas da tarde da vespera do concurso, na thesouraria d'estes caminhos de ferro.

As propostas serão apresentadas durante o tempo que a praça estiver aberta, acompanhadas dos documentos exigidos no respectivo programma, ou enviadas á direcção até ás onze horas da manhã do dia em que o concurso tiver logar.

O projecto, caderno de encargos e programma do concurso estão patentes na secretaria d'esta direcção e na Direcção das Obras Publicas do districto da Guarda, em todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 6 de julho de 1906.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de massaroquinha

No dia 23 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 25 toneladas de massaroquinha de côr.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do serviço dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

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 de Lisboa (Rocio).

Lisboa, 7 de julho de 1906.

Fornecimento de coke para fundição

No dia 30 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 320 toneladas de coke para fundição.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do serviço dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris nos escriptorios da Companhia, 28, Rue de Châteaudun.

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, 10 de julho de 1906.

Fornecimento de 4.500 kilos de alvaiade

No dia 9 de julho, pela uma 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 de alvaiade de chumbo.

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

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

Lisboa, 26 de junho de 1906.

**Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes**

Fornecimento de 50.000 travessas de pinho rectangulares com as dimensões de 2,80x0,14x0,26 Depósito provisorio para cada lote 100\$000 réis.

No dia 3o do corrente, pela uma hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas para o fornecimento de 5 lotes de travessas de pinho rectangulares, composto cada um de 10.000 travessas de pinho rectangulares composto cada um de 10.000 travessas, com as dimensões de 2,80x0,14x0,26.

As propostas, que poderão ser feitas para um ou mais lotes, serão endereçadas á Direcção Geral da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobrescrito: Profunda para o fornecimento de travessas.

N. B.—Esta Companhia não concederá passes aos fornecedores. Lisboa, 7 de julho de 1906.

Fornecimento de 200.000 travessas de pinho normaes. Depósito provisorio para cada lote—100\$000

No dia 3o do corrente, pela uma hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas para o fornecimento de vinte lotes de travessas de pinho nacional composto cada um de 10.000 travessas.

As propostas, que poderão ser feitas para um ou mais lotes, serão endereçadas á Direcção Geral da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobrescrito: «Proposta para o fornecimento de travessas».

N. B. Esta Companhia não concederá passes aos fornecedores. Lisboa 7 de julho de 1906.

MOREIRA DE SÁ & MALEVEZ

ENGENHEIROS-CONSTRUCTORES

LISBOA — Rua Maria Andrade, 3, 1.º D.

PORTO — RUA DE SANTO ANTONIO, 109



PONTE DO VALLE DE MESES — MIRANDELLA
(Obra inteiramente em cimento armado, construída em 34 dias. — Vão—19 metros)

Construções em beton de cimento armado, systema “Hennebique” privilegiado, inalteraveis, economicas e á prova de fogo

Pavimentos, terraços, escadas, reservatorios para agua, vinho, alcool, ou qualquer liquido, edificios industriaes.

Fundações em solos maus, columnas, pontes e quaesquer obras d’arte.

EMPREITADA GERAL DE CONSTRUÇÕES

PROJECTOS E ORÇAMENTOS GRATIS

Agentes geraes do systema “Hennebique” em Portugal

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.

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

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

HAMBURGO **Sautler & C.^a**—Commissões, transportes maritimos 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 Sasseti.

LISBOA **C. Mahony & Amaral.**—Commissões, consignações, transportes, etc. Vidê 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 accommodações desde 1 \$000 réis por dia até 1 \$500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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.

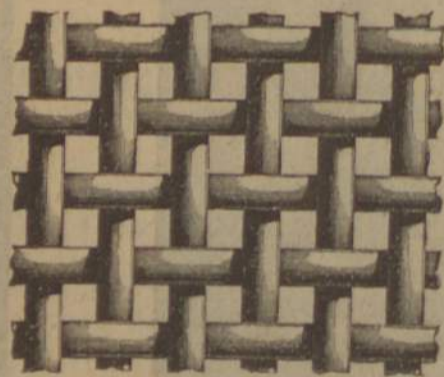
PORTO **João Pinto & Irmão.** — Despachantes. — Rua Mousinho da Silveira, 134.

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—Iluminação electrica—Luxuoso pateo—Sala de jantar para 200 pessoas—Banhos.

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



TECIDOS METALLICOS

ESPECIAES

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

RÊDES DE TODAS AS CLASSES

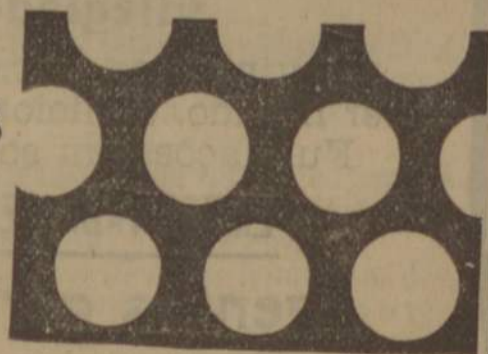
RIVIÈRE

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.

Table with 5 columns: Description (e.g., De 2 a 4 1/2 millímetros), 3 letras, 4 letras, 5 letras, 6 letras. Prices range from 11\$00 to 19\$00.

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta Redacção.

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

Main railway schedule table with multiple columns for different routes and stations. Includes sections for COMPANHIA REAL, SUL E SUESTE, and BEIRA ALTA. Lists departure and arrival times for various train services.

Legend for train service abbreviations: a Directos ou rapidos, b Domingos e dias santificados, c Dias uteis, d Ultimo dia util anterior aos santificados, e Quartas feiras, f Quintas feiras, g Sextas feiras, h Segundas feiras e dias seguintes aos santificados, i Terças, sextas e domingos, j Terças feiras, k Segundas, quintas e sabbados, l Di recto até e desde Paço d'Arcos, m Segundas, quartas, quintas e sabbados, n Sabbados, o Dia 25 de cada mez, p Lisboa e Gaez dos soldados, q Porto Campanha, r Por Alfarellos, Oeste, s Terças, quintas, sextas e domingos, x Terças e sextas feiras, y Segundas, terças, quintas e sabbados, z Quartas e sabbados.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 17 de Julho sairá o paquete Nile para

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

Os vapores teem magnificas accomodações para passageiros. — Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida e 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 **Admiral**. Sairá a 30 de julho.

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



Anvers, vapor francez **Saint Barnabé**. Sairá a 16 de julho.

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



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Halle**. Sairá a 17 de julho.

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



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Tucuman**. Sairá a 27 de julho.

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



Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez **Saint Jacques n.^o 13**. Sairá a 21 de julho.

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



Bremen, vapor allemão **Minerva**. Sairá a 20 de Julho.

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



Bordeos, vapor francez **Atlantique**. Sairá de 24 a 25 de julho.

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



Buenos Aires (directo), vap. allem. **Ca. Blanco**. Sairá a 25 de julho.

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



Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Magellan**. Sairá a 25 de julho.

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



Gibraltar, vapor inglez **Lusitania**. Espera-se a 19 de julho.

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



Glasgow e Liverpool, vapor inglez **Goya**. Sairá a 19 de julho.

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



Hamburgo, vapor allemão **San Nicolas**. Sairá a 18 de julho.

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



Hamburgo, vapor allemão **Präsident**. Sairá a 19 de julho.

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



Hamburgo, vapor allemão **Stahleck**. Sairá a 21 de julho.

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



Hamburgo, vapor allemão **Bahia**. Sairá a 25 de julho.

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



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Rio Grande**. Sairá a 27 de julho.

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



Iquitos, vapor inglez **Ucayali**. Sairá a 24 de julho.

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



Liverpool, vapor inglez **Jerome**. Sairá a 20 de julho.

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



Liverpool e Nova York, vapor espanhol **Isla de Luzon**. Sairá a 23 de julho.

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



Liverpool, vapor inglez **Madeirense**. Sairá a 29 de julho.

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



Londres (via Havre), vapor inglez **Lisbon**. Espera-se a 17 de julho.

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



Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villa das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **S. Miguel**. Sairá a 20 de julho.

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



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Obidense**. Sairá a 27 de julho.

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



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Sparta**.

Sairá a 24 de julho Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos. Sairá a 18 de julho.

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



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **San Nicolas**. Sairá a 1 de agosto.

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



Rotterdam, vapor allemão **Hermes**. Sairá a 18 de julho.

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



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, St.^o Antonio do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Lobito, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez **Ambaca**. Sairá a 20 de julho.

Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Ortega**. Sairá a 25 de julho.

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



Vigo, Havre e Hamburgo, vap. allemão **Rio Negro**. Sairá a 17 de julho.

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

