

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

Antwerpia, 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 L. DE MENDONÇA E COSTA J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

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 NOSO BRINDE

Mappa dos Caminhos de ferro da Alemanha — vai com este numero.

SUMMÁRIO

LISBOA, CAES DA EUROPA, por J. Fernando de Sousa	217
PORTOS-FRANCOS	218
PARTES OFICIAL — 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 DISTRITO DE LEIRIA	221
O FUNICULAR DE NANCY	221
O MONUMENTO A VASCO DA GAMA	221
O NOSO BRINDE	222
LEGISLAÇÃO ESTRANGEIRA (continuação)	222
TRACÇÃO ELECTRICA	223
AUTOMOBILISMO	223
COMMERCIO PORTUGUEZ	224
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS	224
PARTES FINANCIERAS — Carteira dos acionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	224 e 225
LINHAS PORTUGUESAS — Alto Minho — Benguela — Novo horário	226
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Itália	226
COMPANHIA REAL — Relatório do conselho de administração	227
NOTAS VARIAS	228
AVISOS DE SERVIÇO	228
ARREMATAÇÕES	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 europeus 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 tráfego á velha Europa, são cada vez mais e mais frequentes as relações. As companhias de navegação francesas, inglesas, allemãs e italianas procuram á compita tornar mais commodes 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 económica belga punha em relevo os topicos da questão, mostrando a importancia do tráfego entre a Europa e a América do Sul e as vantagens que d'ella pôdem advir ao porto que lograr oferecer-lhe as maiores commodidades, como *porto de velocidade*, isto é, como terminus da viagem directa e rapida entre a América do Sul e a Europa.

E' preciso que esse porto, pela sua situação reduza ao minimo a duração da viagem marítima; 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 polícia 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 rápidos 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, primaria de situação de que devemos tirar partido. Tambem temos a primaria 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 luta para as relações com a parte meridional da Europa, merecendo em tal caso a preferencia Barcelona, pelas instalações 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 rápidos 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 primaria 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 supor que tales condições se não imponham triumphantemente?»

Quando muito, e salvo honrosas excepções, entendemos que se pôde dormir sobre o caso, bastando para nos tranquilizar 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 rápidos com material apropriado para a fronteira francesa, sem o embaraço de uma fronteira terrestre a transpor, com todas as facilidades pro-

porcionadas pela Companhia do Norte d'Espanha, 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 accção 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 hoteis 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 desadoro 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 comunicações de Lisboa com a Europa central, procurando, com paciencia inexgotavel, remover as mil e uma difficuldaes 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 incansável na sua accção de propaganda pratica a favor do porto de Lisboa. Ao sr. Hersent devemos os artigos que no *«Figaro»* teem 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 desinfecção, o sr. dr. Homem de Vasconcellos, teem-se esforçado por proporcionar as possiveis facilidades.

Muito se deve a esse conjunto 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 efecto.

Pois dois annos vãos decorridos, mercé da nossa malfadada politiquice, adversa á boa administração, sem que nada se tenha feito. Nesses dois annos teem-se sucedido 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 exellentes relatorios de duas commissões que em 1905 estudaram o assunto.

Que doloroso contraste com o que acaba de se passar na Italia! Sucederam-se lá os governos, mas os trabalhos encetados ha annos para a colossal conversão da dívida seguiram inalteravelmente, sem interrupção e com a mais louvavel sequencia e uniformidade de vistas, até serem agora coroados de extraordinario exito, que atesta 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 teem

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 pôde 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 experencia, evitando rigores inuteis, proporcionando todas as facilidades, modifcando 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 espíritos 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, permitta assegurar a continuidade tão deseável 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 nefelibatas 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 nefelibatismo reformador para arcar com os graves problemas de economia nacional cuja solução não pôde ser adiada!

J. Fernando de Sousa.

PORTOS-FRANCOS

Nihil sub solem novum. As nações modernas na porfiada lucta que sustentam para conseguir o maior desenvolvimento commercial, hesitantes e perplexas entre o proteccionismo intransigente e o livre cambismo, pretendendo altrair 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, jannelas abertas para o livre comércio mundial, estações de refúgio de todas as mercadorias, são lembrados como chamariz, ou como engodo, que atrai a navegação estrangeira, tonificando por osmose o organismo todo da nação, pela difusão de riqueza que se faz desse 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 tráfego commercial é necessário fazer á corrente mercantil o que se faz na hidráulica ás correntes de água.

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

Nas correntes mercantis, o tráfego terrestre ou marítimo desvia-se quando aparece algum factor que embateceu, assegurou ou abreviou os transportes. Como a água corre para os logares mais baixos, o comércio afflui onde forem menores os embargos e entraves.

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

Descobre-se um novo caminho para a Índia, e Veneza deixa de ser o emporio do oriente. Abre-se o canal de Suez, e a navegação mediterrânea floresce. Quando o Panamá 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 palpação da vida, deixando antigas vias que pouco a pouco se atrofiaram exangues.

Quem possuir portos comerciais próprios para a navegação de escala, pôde ganhar com a instituição dos portos-francos, não tanto como ganharia se elles estivessem servidos por uma rede ferroviária 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 erguendo Genova, Trieste e Fiume, ampara Macau e faz prosperar Hong Kong.

Mas, com serem antigos os exemplos de *cidades livres*, *cidades francas* e *portos francos*, não são todavia bem conhecidos os sistemas por que funcionam, quais 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 história da instituição, a sua evolução, os seus progressos; prova a conveniência 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 útil e semeando no público doutrinas sensatas em linguagem clara, com uma argumentação documentada que dá força ás suas afirmações, acrescenta o brilho da sua obra pelos profusos conhecimentos que revela.

Dizem-se ali grandes verdades que é necessário não esquecer. Estão neste numero as que expõe com relação á marinha mercante e ás carreiras de navegação, sem as quais não pôde haver colônias e comércio marítimo.

O livro é um trabalho científico, sem espírito de facciosismo de escola ou de política. Faz-se justiça a todos, lembrando-se iniciativas, apontando-se os progressos realizados em Portugal nos últimos 20 anos.

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

PARTÉ OFFICIAL

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, considerando que nalguns pontos do paiz a industria corticeira luta com falta de trabalho por escassez de matéria 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 secundário do preço da cortiça, uma redução temporária de tarifas nas linhas do sul e sueste facilitaria o abastecimento das fábricas assegurando trabalho aos operários;

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 43 de pequena velocidade, de 25 de novembro de 1903, até 31 de agosto próximo, para percursos superiores a 200 quilómetros, devendo ser observadas na concessão d'essa redução as prescrições da portaria de 30 de maio de 1903.

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

Os expressos do Porto

Animada pelo agrado que tem encontrado no público os rápidos de luxo, três vezes por semana, entre Lisboa e o Porto, a Companhia Real vai, logo que os *Sud-express* com os *Sud-America-Express* constituam serviço diário entre Lisboa e Paris, estabelecer também, por elas, o expresso diário, 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 diferença de serem diários 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 rápido de 1.ª e 2.ª classes, com as novas e confortáveis carruagens de intercomunicação.

No sentido descendente a alteração é mais importante. O rápido 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 rápido 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 também a Lisboa mais cedo do que hoje.

Estes comboios que hoje já fazem o trajeto em 5 horas e 41 ou 5 e 46 minutos serão ainda acelerados, fazendo-se o trajeto em 5 horas e meia o que dá a velocidade comercial de 63 quilómetros que nunca foi atingida, 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 negócio voltar ao ponto de partida na mesma noite.

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

Cincocentenario dos caminhos de ferro

Não foi ainda convocada pela Associação dos Engenheiros a reunião da comissão conjunta composta de vários elementos, que devia estudar os meios de se levar a efeito uma comemoração condigna da data do cincocentenario da inauguração das nossas linhas ferreas.

As muitas ocupações que sobrecarregam os princi-

paes funcionarios que compõem essa commissão, teem retardado essa reunião, e pena é que assim succeda, porque o tempo vae andando e difficult 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 esperariamos 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 elles tenham que serpentejar 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 expessos 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 edade respeitável 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 pleiaide 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'aquelle 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 sobre-tudo 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, pôde 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 reune na praça os curiosos que pretendem visitar a cidade. Ahi 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 atraç 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, despendendo 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 fôra) 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 vêr 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 entradas da terra.

Assim se faz nos paizes em que se tem em apreço a estheticas 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 uina 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 populaçao acotovela-se nellas mais que nas cidades mais modernas. Os electricos marcham a passo, fazendo soar sempre a campainha; o ruido é ensurdecedor.

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 comodos 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 commun 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 diferentes 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 dusentos 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 república, 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, reprodução 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».

E' uma obra de methodo, excellentemente ordenada, bem impressa, e que pôde prestar grandes serviços aos excursionistas como os presta aos profissionaes, engenheiros, militares, comerciantes, 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 atinge passando pelo meio, deixando-os á esquerda ou á direita, frizando sempre os cruzamentos com outras estradas de diferentes 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 cōres 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 diferentes.

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 quarteis 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 districtos,

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 móvel sobre dois carris.

O cabo de tracção é duplo e formado por dois cabos eguaes de aço. Um só d'elles é suficiente 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 aneis. São estes aneis 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 diferença de nível, como já dissemos, é de 48.

O espaço entre os eixos das duas linhas, ascendente e descendente, é de 1^o, 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 soltam-se automaticamente. Um transbordador electrico fá-las passar para a outra via; os passageiros sobem, o empregado põe em movimento a alavanca de arrasto, a carruagem prende em um dos aneis do cabo e ei-la novamente em movimento. As carruagens tem seis logares; medem 1^o, 80 de comprimento, e 1^o, 40 de largura. A força motriz do funicular de Nancy é a electricidade. A roldana de que depende a tracção tem 1^o, 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 meses 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, construções, 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 aprovado, 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 vér de perto o projecto, de admirá-lo no arrojo da sua concepção, de entusiasmar-nos perante a corporização da ideia.

E sentimo-nos envaidecidos em frente d'aquelle produceto 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 fórmia tal que basta conhecer o episodio historico para lér-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 dívida 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 memória, 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 assignaldo, como o serviço prestado por Vasco da Gama.

Porque se espera para pagar-lhe a dívida?

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

O NOSSO BRINDE

Carta dos Caminhos de ferro da Alemanha

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

O Mapa da Alemanha é a tres cores, 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 rede 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-rapida depois de um tempo, para o endurecimento, de 7 dias, tenha attingido uma resistencia á tracção de 42 kg. por c. q. pelo menos, e, no cimento de presa rapida, de 8 kg. pelo menos.

Depois de um endurecimento de 28 dias, pelo contrario, deve o cimento de presa lenta ou semi-rapida 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 rapida 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 submetida, antes da sua recepção para a exploração, ao exame de uma commissão sob o ponto de vista da sua aptidão para o serviço. Esta commissão 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 submetidos 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 commissão 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 amplas 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 feras austriacas um requerimento escrito pedindo que uma commissão 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 tipo mais pesado, em cada via, destinadas a circular na linha de que se trate; e de vagons sob carga completa atrelados d'um dos lados d'estas locomotivas quando forem necessarios para ocupar 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'experience.

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'experience.

5. Devem ser apresentados no original para o processo oficial os projectos das pontes auctorizadas com os decretos relativos, os autos respeitantes ás provas dos materiaes de construção e todo os autos referentes á construcção 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 apparelhos de medição. Deve ter em attenção que as obras sejam accessíveis 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 provisorias, sendo entendido que estas

devem ser sempre experimentadas mesmo no caso em que só ha pequenos vãos. Todavia quando se trata de construções provisórias destinadas a ser utilizadas para a circulação, é também permitido em caso de urgencia que se peça telegraphicamente à inspecção geral das vias ferreas austriacas a abertura do processo oficial, sendo então necessário comunicar as informações precisas para a apreciação da natureza da categoria, e das dimensões da construção provisória e fazer conhecer-se a construção provisória 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 aprovados e até que ponto o está, e igualmente se se cumpriam as prescrições existentes e as disposições determinadas relativas, e bem assim se ha defeitos, e quais foram os reconhecidos na fabricação.

2. Os taboleiros a duas ou mais vias devem sempre ser ensaiados sob a carga prevista nas alíneas acima a aplicar 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 § 45.º, progressivamente até a posição em que exercem a accão mais desfavorável às aspas. Nas provas das *pontes-estradas* sob carga statica, deve ella representar o mesmo peso e ser repartida, tanto quanto possível, 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 construções em arco é necessário, além da sobrecarga da ponte em todo o seu comprimento, carregar também successivamente e separadamente cada meio arco, e depois também 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 desfavorável 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 também em todo o comprimento do maior tramo vizinho.

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'experience um percurso com a maxima velocidade admisivel para as locomotoras uzadas na tracção do comboio de sobrecarga da secção de que se tratar. Não é necessário 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 necessário 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 efectuadas pela commissão. Juntar-se-lhe hão as peças mencionadas no § 45 alínea 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 efectuada, 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' também auctorizado a conceder, no auto, permissão para se utilizarem imediatamente as pontes para o serviço sobre as vias ferreas em exploração, depois de haver verificado que estão aptas para isso as pontes ensaiadas.

§ 17.—Restrições de circulação

1. Não poderão ser percorridas por vehiculos que exerçam uma

accão mais desfavorável 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 accão mais desfavorável 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 proibição de fazer circular na ponte carros ou algum cilindro compressor a vapor cujo peso total seja superior ao indicado, em toneadas 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 Has-talrich 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 carroagem omnibus automovel entre Paris e Versailles, que deram satisfatórios resultados.

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

Em meados de junho foi inaugurada a primeira linha de omnibus-automoveis em Paris. Na Alemanha, 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.

Não onze as carroagens empregadas substituindo dezoito anteriormente arrastadas por cavalos. Os animais 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 Olates e Kansas Occidental, andam em circulação carroagens automotoras electricas e de gazolina.

Attingem estas automotoras a velocidade de cincuenta milhas á hora.

Este sistema combina todas as vantagens da carroa-

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 aumentar 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 scien- cia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos	542.989	599.628
VI—Manufacturas diversas	814.685	858.931
Taras	15.162	17.027
Totaes	9.401.221	10.599.930
Exportação nacional e nacionalizada		
I—Animaes vivos	627.352	537.774
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	2.474.428
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na scien- cia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos	48.270	11.788
VI—Manufacturas diversas	311.497	298.889
Totaes	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 246.041.070 francos tendo sido as despesas na importancia de 114.889,97.

O producto liquido 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 kilómetros.

Comparando com o anno de 1904, foram explorados mais 68 kilómetros, a receita aumentou 12.419.301 francos, e a despesa aumentou 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 automotrices, 1.366 tenders, 3.824 carruagens para passageiros, 33.411 fourgons e vagons diversos.

Estão encommendadas 60 locomotivas.

Compreendem os respectivos tenders, 2 automotrices electricas, 10 a vapor, 130 carruagens para passageiros, 100 fourgons para bagagens, e 1.000 vagons 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 vagons diversos.

O dividendo distribuido por acção foi de 59 francos.

PARTÉ FINANCIERA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 14 de julho de 1906.

Continua o paiz na ignorancia de quaes sejam as medidas de carácter 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 modificación pautal e do imposto de consumo, e reorganizar as finanças publicas por fórmula 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 plausos 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 ocupado 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... continua a tratar de eleições todos os trimestres.

*

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

Vimos, ha dias, expendido num jornal, em carta que lhe foi dirigida por «um comerciante» 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 sucedido tanto na metropole como nas colonias, em inumeros casos que seria por agora ocioso referir.

O principio da entrega do porto de Lisboa a uma empresa particular seria excellente se os capitais 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 proficia toda essa série de complicados incidentes de que se acha eriçada 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 sofrido uma pequena reacção no sentido da alta.

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

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

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

As libras venderam-se a 4\$625 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 portugueza 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	57.200	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	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 espanhóes

Linhos	Periodo de exploração	1906		1905		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	1906	1905	1906	1905
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rede e nova não garantida	1824 Jun	693	95.546.000	137.872	693	88.989.944	128.412	2.141.069.000	2.087.149.808
	25 1 Jul.	»	100.557.000	145.103	»	90.499.784	130.591	2.241.626.000	2.177.649.592
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nova rede garantida	1824 Jun	380	13.079.000	34.418	380	11.585.056	30.486	296.520.000	285.011.192
	25 1 Jul.	»	13.412.000	35.294	»	11.902.216	31.321	309.932.000	296.913.408
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vendas Novas	1824 Jun	70	2.064.000	29.485	70	2.071.000	29.585	44.192.000	45.921.000
	25 1 Jul	»	2.104.000	30.057	»	2.137.000	30.528	46.296.000	48.058.000
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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
	4 10 »	»	6.363.156	25.150	»	7.115.315	28.123	174.634.612	167.279.093
	11 17 »	»	6.100.042	24.110	»	5.759.057	22.763	180.734.654	173.038.150
Nacional—Vizeu e Miranda	21 27 Mai	148	2.265.956	15.310	105	1.982.906	18.884	51.211.605	34.459.850
	28 3 Jun	»	2.579.902	17.431	»	1.861.615	17.729	53.791.507	36.321.455
Guimarães	11 20 »	34	1.999.135	58.798	34	2.541			

LINHAS PORTUGUEZAS

Alto Minho.—Acabou toda a esperança da construção d'esta rede.

O concessionário 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 construção, de tantos benefícios para a região que deve ser servida por aquella rede.

Benguela.—Está concluída a montagem do principal viaduto sobre o Lengue, que constitue uma das mais importantes obras d'arte da secção actualmente em construção d'este caminho de ferro.

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

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 concluída 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 viaduto de Royo de Gor no ponto primitivamente escolhido.

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

A linha fica tendo mais dois kilometros de extensão.

FRANÇA

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

O capital necessário 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 capitais.

O que torna esta emissão mais curiosa é que as acções receberão um dividendo garantido de 4 1/2 % durante o periodo da construção 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'Eveque, 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 Splügen que abre uma nova linha para o tráfego entre a Italia e a Europa Central.

O Splügen fica entre Coira e o Lago Como e tem 2.117 metros de altitude.

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

Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal apresentados 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 tráfego de mercadorias em grande velocidade.

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

Annos	Tonelagem Kilogrammas	Produto líquido de impostos e de reembolsos	Diferença sobre o anno anterior
1894.....	18.967.544	168.909.347	-§-
1895.....	48.419.945	470.442.309	+ 1.502.3962
1896.....	49.597.396	162.708.411	- 7.703.3898
1897.....	23.013.030	181.383.411	+ 18.675.3000
1898.....	28.888.168	216.241.3044	+ 34.857.3633
1899.....	30.696.521	234.706.645	+ 18.465.3601
1900.....	28.549.870	229.297.977	- 5.408.3668
1901.....	32.403.751	252.377.3400	+ 23.079.3423
1902.....	36.508.523	275.432.3203	+ 22.754.3803
1903.....	34.731.150	277.603.345	+ 2.471.3582
1904.....	37.149.561	297.297.3298	+ 19.693.3953
1905.....	39.973.350	322.801.3158	+ 25.503.3860

O aumento foi muito sensível em 1905, isto é, 25.503.3860 réis, ou seja o dobro do aumento médio nos annos precedentes. Incide elle principalmente nos comestíveis (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 aumentou um pouco. E' este, sem duvida, um ramo de tráfego suscetível de desenvolvimento e ao qual applicamos toda a nossa attenção.

As bagagens, que não estão compreendidas na estatística acima, deram em 1905 uma receita de 63.945.3063 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 usuais sobre o tráfego de pequena velocidade.

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

Annos	Tonelagem Número de toneladas	Produto líquido de impostos e de reembolsos	Augmento sobre o anno precedente
1894.....	588.785	1.371.460.3511	-§-
1895.....	640.637	1.479.440.3369	+ 107.979.3858
1896.....	721.419	1.550.256.3233	+ 70.815.3864
1897.....	787.836	1.703.268.3299	+ 453.012.3066
1898.....	820.935	1.808.189.3919	+ 104.921.3620
1899.....	949.948	1.938.845.3012	+ 130.655.393
1900.....	1.085.812	2.141.545.3871	+ 202.700.3859
1901.....	1.157.438	2.303.997.3040	+ 162.451.3469
1902.....	1.223.471	2.338.069.3888	+ 34.072.3848
1903.....	1.353.712	2.535.306.3588	+ 197.236.3700
1904.....	1.404.689	2.646.093.3544	+ 110.786.3956
1905.....	1.402.962	2.623.198.3223	- 22.895.3321

Como se vê, a receita de pequena velocidade diminuiu em 1905; o prejuizo d'este ramo de tráfego 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 materiais de construção, que chegam a 74.529 toneladas, e cuja receita se encontra portanto reduzida a 107.377.3073 réis, isto no que respeita a toros para minas, para exportação.

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

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

Alguns outros artigos sofreram tambem uma ligeira diminuição, taes como: forrágens, por 14.926.3057 réis; mafas em bruto e em obra, cujo tráfego é muito irregular, por 10.803.3394 réis; co-

mentiveis, por 11:691\$273 réis. Em compensação, os cereaes aumentaram 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 vasias dão igualmente um aumento 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 à 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 usuais 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 também baixou, assim como a extensão do percurso kilometrico. Estes factos são devidos igualmente à diminuição no transporte de madeiras, mas, por outro lado, o numero de viagens aumentou.

§ 5.º—Observações especiais sobre o tráfego internacional

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

O tráfego Franco-Hispano-Português continua, em compensação, a progredir incessantemente e ainda mais progrediria se não tivessemos de lutar contra as dificuldades da mesma especie que as que paralizam o tráfego só com Espanha.

A receita pertencente à nossa Companhia pelo tráfego 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 estacionárias, apesar do aumento relativamente importante do percurso dos comboios de exploração em relação a 1904. Este aumento de percurso que se eleva a 120.584 kilometros, pertence metade aproximadamente à linha de Oeste e o restante é dividido pelas outras linhas.

As despesas aumentaram sensivelmente nas linhas de Norte e Leste, Ramal de Cáceres e Torres-Figueira-Alfarelos. Estas mesmas despesas diminuíram consideravelmente, como era de prever, na linha de Vendas Novas e conservaram-se quasi estacionárias 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 mínimo de um conto de réis por kilometro, previsto no contracto de exploração celebrado com a Companhia dos Meridionais.

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

§ 1.º—Exploração

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

As despesas do capítulo 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 rápidos e do Sud Express pôde ser ainda ligeiramente aumentada.

Os serviços commerciais, pelo seu constante estudo das nossas tarifas e das modificações parciais que é opportuno fazer-lhes, pelo cuidado que tem de estar em contacto com o público e de lhe oferecer 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 igualmente 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 18:136\$613 réis ás de 1904.

** Esta diferença é devida a uma diminuição de 48 contos de

réis approximadamente nas despesas de conservação da linha de Vendas Novas e de um aumento de cerca de 30 contos nas despesas da rede geral, aumento este previsto no orçamento de 1905 e referente à aplicação de uma parte dos créditos de conservação, aos trabalhos de consolidação empreendidos em toda a rede e a respeito dos quais trataremos quando nos referirmos a trabalhos extraordinários.

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

A seguir encontram-se as quantidades de materiais 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	534
Carris de 40 kilogrammas	77
Carris de 30 kilogrammas	1:634

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

§ 3.º Material e tracção

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

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

Estes resultados são devidos a diversas causas.

Devemos notar em primeiro logar que o preço do carvão foi mais baixo que nos annos anteriores e ainda mais reduzido para nós pela vantagem do cambio mais favorável. O emprego do carvão meúdo generalizou-se de tal forma, que em dezembro de 1905 a proporção de briquettes consumidas nas máquinas desceu a 2,4 %, numero bastante satisfatório.

Em segundo logar, uma parte do aumento do percurso kilometro effectuou-se com as quatro carruagens automotoras que começaram a funcionar no dia 1 de maio de 1905. Estes veículos tem dado até agora, tanto sob o ponto de vista económico como sob o ponto de vista technico, resultados que já esperavam.

Finalmente, os diversos ramos d'este serviço tem-se empenhado em reduzir ao minimo as suas despesas apesar de varias causas de aumento, tales como o preço e qualidade dos óleos de lubrificação e a secca do verão de 1905 que aumentou 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 notável melhoria na utilização das locomotivas.

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

4.º—Despesas extraordinárias

As despesas extraordinárias foram reguladas segundo os créditos postos á disposição da Direcção Geral. Além dos trabalhos de menor importância, 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 concluída 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 rápidas e económicas. A despesa feita até 31 de dezembro foi de 206:709\$074 réis.

Continuaram-se também os melhoramentos indispensáveis nas oficinas gerais e nas do Entroncamento e Campolide.

Despendeu-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 aumento do numero de travessas, tirefonds, boulons e clipes, e nas linhas secundárias alguns trabalhos de consolidação menos importantes.

As linhas de Cascaes, de Sintra, 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, permitindo-nos assim alcançar em certos pontos ainda maiores velocidades das até hoje atingidas.

(Continua).

Notas varias

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

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

Os suicídios nas linhas foram 439.

Avisos de serviço

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Transportes de cortiça

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 reducção 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 43 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 reducção as prescripções da portaria de 30 de maio de 1905, que são as seguintes:

1.º A reducção recáe tão sómente sobre os preços do transporte propriamente dito, com exclusão das despesas accessórias;

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

3.º 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 rolhas, terá direito ao reembolso da quantia correspondente à reducção 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.º 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 prazo para a apresentação dos pedidos de liquidação do reembolso a que se refere a prescripção 3.º 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 occasião 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

Faz-se 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 à licitação, tem o concorrente de mostrar que effectuou na thesouraria de qualquer das Direcções dos Caminhos de ferro do Estado o deposito provisório 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 às 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 perfis 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 2:692m,9 do lanço da estrada de serviço de Almendra à 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 provisório para poder ser admittido como licitante será de 100\$000 réis, e poderá ser feito até às 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 respetivo programma, ou enviadas à direcção até às onze horas da manhã do dia em que o concurso tiver lugar.

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

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

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até às 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 (edifício da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis das 10 horas da manhã às 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 às 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 alvalade

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 alvalade de chumbo.

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

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até às 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 c m as dimensões de 2,80×0,14×0,26 Depósito provisório para cada lote 100\$000 réis.

No dia 30 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 2,80×0,14×0,26.

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 sobreescrito: 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 provisório para cada lote—100\$000

No dia 30 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 sobreescrito: «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, sistema "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 quaisquer obras d'arte.

EMPREITADA GERAL DE CONSTRUÇÕES

PROJECTOS E ORÇAMENTOS GRATIS

Agentes geraes do sistema "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-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

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

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

HAMBURGO **Sautier & C.** — Comissões, 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.º ordre. — Proprietario, Victor Sasseti.

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

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

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

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

MONT'ESTORIL **Grand Hotel d'Italle.** — De 1.º ordem construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinha e serviço à franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

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

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

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

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

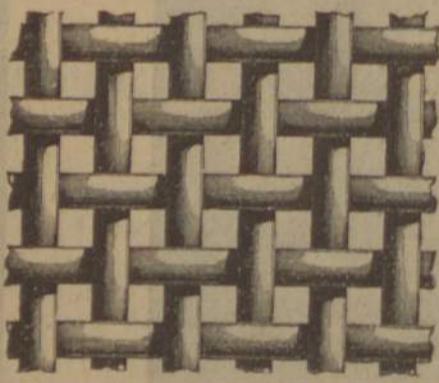
PORTO **João Pinto & Irmão.** — Despachantes. — Rua Mousinho da Silveira, 134.

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.º 200 a 2.º 500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

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



TECIDOS METALLICOS

ESPECIAES

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

RÊDES DE TODAS AS CLASSES

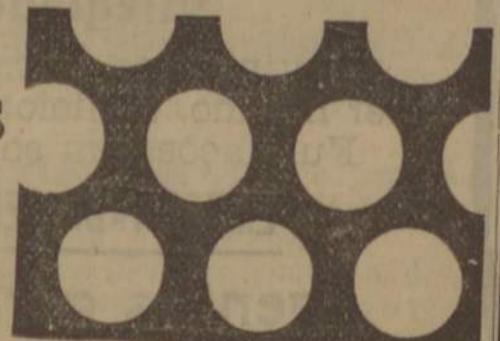
RIVIÈRE

CASA FUNDADA
em 1854

RONDA DE SAN PEDRO, 58
BARCELONA

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

LAMPADAS DE SEGURANÇA
para MINAS



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

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

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta Redacção.

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

COMPANHIA REAL		
C. Sodré	Algés	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
7-25 m.	7-29 m.	8-10 m.
8-33 m.	8-33 m.	9-50 m.
4-5 t.	4-26 t.	5-29 t.
5-50 t.	6-4 t.	6-50 t.
Mais os de Paço d'Arcos e C secaes, excepto os a		
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
5-30 m.	6-2 m.	5-35 m.
6-35 m.	7-23 m.	6-15 m.
7-45 m.	8-13 m.	7-35 m.
9-15 m.	9-43 m.	8-24 m.
10-15 m.	10-43 m.	9-55 m.
11-40 m.	12-8 t.	10-55 m.
1-10 t.	1-38 t.	12-50 t.
2-35 t.	3-3 t.	2-29 t.
4-53 t.	5-21 t.	3-50 t.
5-30 t.	5-58 t.	5-31 t.
7-0 t.	7-28 t.	6-10 t.
8-25 n.	8-53 n.	7-40 t.
10-5 n.	10-33 n.	9-10 n.
12-30 n.	1-3 m.	10-43 n.
Mais os de Cascaes, excepto os a		
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
6-15 m.	7-19 m.	6-20 m.
7-15 m.	8-6 m.	8-10 m.
8-15 m.	9-3 m.	8-25 m.
a 9-10 m.	9-46 m.	a 8-56 m.
10-40 m.	10-30 m.	1-15 m.
11-10 m.	11-0 m.	a 9-56 m.
a 10-40 m.	11-16 m.	10-43 m.
10-50 m.	11-54 m.	a 11-26 m.
12-20 t.	1-24 t.	11-35 m.
a 1-40 t.	2-16 t.	1-5 t.
1-50 t.	2-54 t.	3-2 t.
a 3-10 t.	3-46 t.	3-37 t.
3-15 t.	4-15 t.	3-56 t.
a 4-40 t.	5-16 t.	4-5 t.
1-30 t.	5-40 t.	4-28 t.
1-50 t.	6-8 t.	3-26 t.
a 6-10 t.	6-46 t.	5-53 t.
6-15 t.	7-19 t.	6-20 t.
6-35 t.	7-45 t.	a 6-56 t.
7-40 t.	8-16 n.	7-30 t.
7-45 t.	8-49 n.	7-55 t.
a 9-10 n.	9-46 n.	a 8-26 n.
9-20 n.	10-24 n.	9-20 n.
a 10-40 n.	11-16 n.	a 9-56 n.
10-50 n.	11-54 n.	10-50 n.
12-25 n.	1-15 m.	a 11-26 n.
Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio
9-20 m.	10-22 m.	10-30 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-33 t.
1-50 t.	2-21 t.	3-33 t.
4-50 t.	5-22 t.	6-9 t.
Mais os do Centro, excepto os a.		
Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio
6-21 m.	7-31 m.	5-2 m.
7-25 m.	8-32 m.	6-40 m.
8-20 m.	9-27 m.	7-53 m.
a 9-35 m.	10-16 m.	a 8-40 m.
10-30 m.	11-54 m.	9-3 m.
a 11-35 m.	12-15 t.	a 10-39 m.
12-50 t.	1-54 t.	11-4 m.
a 1-35 t.	2-15 t.	a 12-40 t.
2-35 t.	3-38 t.	1-4 t.
a 3-18 t.	4-19 t.	a 2-43 t.
4-30 t.	5-10 t.	3-18 t.
5-12 t.	6-8 t.	4-0 t.
a 6-15 t.	6-57 t.	4-3 t.
6-22 t.	7-20 t.	a 5-30 t.
7-35 t.	8-48 t.	6-19 t.
8-50 n.	9-54 n.	7-40 t.
9-50 n.	10-56 n.	9-4 n.
11-0 n.	12-4 n.	10-31 n.
12-20 n.	1-24 m.	11-25 n.
Lisboa-Rocio	Sacavem	Lisboa-Rocio
7-42 m.	8-26 m.	9-40 m.
8-35 m.	9-19 m.	10-24 m.
9-42 m.	10-26 m.	11-40 m.
10-42 m.	11-26 m.	12-2 t.
11-42 m.	12-26 t.	1-40 t.
1-42 t.	2-26 t.	3-35 t.
2-42 t.	3-26 t.	4-19 t.
2-42 t.	4-41 t.	5-25 t.
3-12 t.	4-26 t.	5-29 t.
a 4-37 t.	p 5-26 t.	6-13 t.
4-42 t.	5-26 t.	7-5 t.
6-42 t.	7-26 t.	11-5 n.
9-37 n.	10-21 n.	11-50 n.
Lisboa-Rocio	Povoação	Lisboa-Rocio
11-50 m.	12-21 t.	10-30 m.
1-50 t.	2-21 t.	3-33 t.
4-50 t.	5-22 t.	6-9 t.
Mais os do Centro, excepto os a.		
Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio
6-21 m.	7-31 m.	5-2 m.
7-25 m.	8-32 m.	6-40 m.
8-20 m.	9-27 m.	7-53 m.
a 9-35 m.	10-16 m.	a 8-40 m.
10-30 m.	11-54 m.	9-13 m.
a 11-35 m.	12-15 t.	10-3 m.
12-50 t.	1-54 t.	a 10-39 m.
a 1-35 t.	2-15 t.	11-4 m.
2-35 t.	3-38 t.	1-4 t.
a 3-18 t.	4-19 t.	a 2-43 t.
4-30 t.	5-10 t.	3-18 t.
5-12 t.	6-8 t.	4-0 t.
a 6-15 t.	6-57 t.	4-3 t.
6-22 t.	7-20 t.	a 5-30 t.
7-35 t.	8-48 t.	6-19 t.
8-50 n.	9-54 n.	7-40 t.
9-50 n.	10-56 n.	9-4 n.
11-0 n.	12-4 n.	10-31 n.
12-20 n.	1-24 m.	11-25 n.
Lisboa-Rocio	Sacavem	Lisboa-Rocio
7-42 m.	8-26 m.	9-40 m.
8-35 m.	9-19 m.	10-24 m.
9-42 m.	10-26 m.	11-40 m.
10-42 m.	11-26 m.	12-2 t.
11-42 m.	12-26 t.	1-40 t.
1-42 t.	2-26 t.	3-35 t.
2-42 t.	3-26 t.	4-19 t.
2-42 t.	4-41 t.	5-25 t.
3-12 t.	4-26 t.	5-29 t.
a 4-37 t.	p 5-26 t.	6-13 t.
4-42 t.	5-26 t.	7-5 t.
6-42 t.	7-26 t.	11-5 n.
9-37 n.	10-21 n.	11-50 n.
Lisboa-Rocio	Povoação	Lisboa-Rocio
9-20 m.	10-22 m.	10-30 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-33 t.
1-50 t.	2-21 t.	3-33 t.
4-50 t.	5-22 t.	6-9 t.
Mais os do Centro, excepto os a.		
Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio
6-21 m.	7-31 m.	5-2 m.
7-25 m.	8-32 m.	6-40 m.
8-20 m.	9-27 m.	7-53 m.
a 9-35 m.	10-16 m.	a 8-40 m.
10-30 m.	11-54 m.	9-13 m.
a 11-35 m.	12-15 t.	10-3 m.
12-50 t.	1-54 t.	a 10-39 m.
a 1-35 t.	2-15 t.	11-4 m.
2-35 t.	3-38 t.	1-4 t.
a 3-18 t.	4-19 t.	a 2-43 t.
4-30 t.	5-10 t.	3-18 t.
5-12 t.	6-8 t.	4-0 t.
a 6-15 t.	6-57 t.	4-3 t.
6-22 t.	7-20 t.	a 5-30 t.
7-35 t.	8-48 t.	6-19 t.
8-50 n.	9-54 n.	7-40 t.
9-50 n.	10-56 n.	9-4 n.
11-0 n.	12-4 n.	10-31 n.
12-20 n.	1-24 m.	11-25 n.
Lisboa-Rocio	Povoação	Lisboa-Rocio
7-42 m.	8-26 m.	9-40 m.
8-35 m.	9-19 m.	10-24 m.
9-42 m.	10-26 m.	11-40 m.
10-42 m.	11-26 m.	12-2 t.
11-42 m.	12-26 t.	1-40 t.
1-42 t.	2-26 t.	3-35 t.
2-42 t.	3-26 t.	4-19 t.
2-42 t.	4-41 t.	5-25 t.
3-12 t.	4-26 t.	5-29 t.
a 4-37 t.	p 5-26 t.	6-13 t.
4-42 t.	5-26 t.	7-5 t.
6-42 t.	7-26 t.	11-5 n.
9-37 n.	10-21 n.	11-50 n.
Lisboa-Rocio	Povoação	Lisboa-Rocio
9-20 m.	10-22 m.	10-30 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-33 t.
1-50 t.	2-21 t.	3-33 t.
4-50 t.	5-22 t.	6-9 t.
Mais os do Centro, excepto os a.		
Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio
6-21 m.	7-31 m.	5-2 m.
7-25 m.	8-32 m.	6-40 m.
8-20 m.	9-27 m.	7-53 m.
a 9-35 m.	10-16 m.	a 8-40 m.
10-30 m.	11-54 m.	9-13 m.
a 11-35 m.	12-15 t.	10-3 m.
12-50 t.	1-54 t.	a 10-39 m.
a 1-35 t.	2-15 t.	11-4 m.
2-35 t.	3-38 t.	1-4 t.
a 3-18 t.	4-19 t.	a 2-43 t.
4-30 t.	5-10 t.	3-18 t.
5-12 t.	6-8 t.	4-0 t.
a 6-15 t.	6-57 t.	4-3 t.
6-22 t.	7-20 t.	a 5-30 t.
7-35 t.</td		



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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Suez), vapor 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.º, 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, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Jacques n.º 13**. Sairá a 24 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos 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. **Cap. 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.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



Glasgow e Liverpool, vapor inglez **Goya**. Sairá a 19 de julho.
 Agentes, Mascarenhas & C.º, 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., Rua da Prata, 8, 2.º



Hamburgo, vapor allemão **Stahleck**. Sairá a 24 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.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Iquitos, vapor inglez **Ucayali**. Sairá a 24 de julho.
 Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Liverpool, vapor inglez **Jerome**. Sairá a 20 de julho.
 Agentes, Garland Laidley & C.º, 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.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez **Madeirense**. Sairá a 29 de julho.
 Agentes, Garland Laidley & C.º, Trav. da Ribeira Nova, 26, 1.º



Londres (via Havre), vapor inglez **Lisbon**. Espera-se a 17 de julho.
 Agentes, E. Pinto Basto & C.º, 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.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Obidos**. Sairá a 27 de julho.
 Agentes, Garland Laidley & C.º, 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.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



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



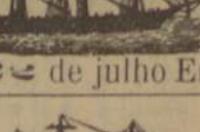
Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **San Nicolas**. Sairá a 1 de agosto.
 Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Rotterdam, vapor allemão **Hermes**. Sairá a 18 de julho.
 Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, St.º Antonio do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Lobito, Benguela e Mosamedes, vapor portuguez **Ambaca**. Sairá a 25 de julho. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.º



S. Vicente, Pernambuco, Babia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vapor inglez **Ortega**. Sairá a 25 de julho.
 Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



Vigo, Havre e Hamburgo, vap. allemão **Rio Negro**. Sairá a 17 de julho.
 Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º