

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

A. VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

1906, Anno do Jubileu dos Caminhos de ferro Portuguezes

SUMMARIO

ALFANDEGA-LEIXOES, por J. Fernando de Sousa	Página 231
EXPORTAÇÃO DE PRIMICIAS, por O. S.	215
PARTE OFFICIAL - Decreto de 16 de julho do Ministerio das Obras Publicas	216
TARIFAS DE TRANSPORTE	236
O NOSSO DIRECTOR	237
PORTUGAL E O EXCURSIONISMO	237
NOTAS DE VIAGEM—XXI Boston—N. York—Uma linha encantadora—Despedida saudosa dos comboios americanos—Os vapores da Transatlantica Chegada ao Havre Como se faz o serviço na alfandega	233
ILLUMINAÇÃO ELECTRICÁ DOS COMBOIOS	239
A LOCOMOTIVA ACTUAL	239
LEGISLAÇÃO ESTRANGEIRA (conclusão)	239
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	240 e 241
PUBLICACOES RECEBIDAS	242
A LOCOMOÇÃO NO FUTURO	242
CAMIMHO DE FERRO ELECTRICÓ DE BONN A COLONIA	243
TRACÇÃO ELECTRICÁ	243
LINHAS PORTUGUEZAS — Livração a Amarante—Lobito	243
LINHAS ESTRANGEIRAS—Espanha—Allemanha—França—Argentina—Chili	243
NOTAS VARIAS	243
COMPANHIA REAL—Relatorio do conselho de administração	244
AVISOS DE SERVIÇO	244
ARREMAÇAÇÕES	245
AGENDA DO VIAJANTE	246
HORARIO DOS COMBOIOS	247
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	248

Alfandega-Leixões

II

Em artigo anterior (*) historiei minuciosamente as vicissitudes por que passou o projecto do prolongamento, até Leixões, do ramal de Campanhã a Alfandega, aprovado por portaria de 15 de junho ultimo, que elevou a 683:000\$000 o seu custo, por juntar ao orçamento do troço da Alfandega ao ponto de junção com a linha da circumvallação a quantia de 135:600\$000 réis; em que é orçado o troço commum até Leça.

E' tempo de ultimar esse estudo, encarando sob o ponto de vista administrativo o difficil e complexo problema da ligação do porto de Leixões com as linhas do Minho e Douro.

Vejamos primeiro qual é a situação perante as leis vigentes.

Pela lei de 29 de agosto de 1889 está o Governo autorizado a contratar com uma companhia a exploração do porto de Leixões, com o encargo da construção do troço da linha ferrea da Alfandega do Porto a Leixões e de obras necessarias para a adaptação de aquelle porto ao serviço commercial, podendo a mesma empresa tomar de arrendamento a exploração da linha de Salamanca, mediante elevação da respectiva garantia de juro.

A companhia constituiu-se, liquidou o activo e passivo do syndicato dos bancos portuenses, que a construção de aquella linha collocára em critica situação.

(*) Vidé a *Gazeta* de 16 de maio de 1906.

Por alvará de 4 de dezembro de 1889 foram aprovados os estatutos da Companhia, denominada *das docas do Porto e caminhos de ferro peninsulares*, tendo por fins: a exploração commercial do porto de Leixões e a execução das obras para isso necessarias nos termos da lei de 29 de agosto de 1889 e das clausulas que fossem estipuladas no respectivo contrato; o arrendamento da linha de Salamanca e liquidação do activo e passivo da companhia concessionaria; a aquisição, por compra ou arrendamento da linha de Medina del Campo a Salamanca; a construção de outros caminhos de ferro, no paiz ou fóra d'elle. Dos 13 membros do Conselho de Administração 5 seriam nomeados pelo Governo, 1 pela Junta Geral, 1 pela Camara Municipal e 1 pela Associação Commercial do Porto. A maioria do conselho emanava pois do Governo ou de corporações administrativas locais. O capital em acções da companhia era fixado em 1.800:000\$000, dos quaes 1.000:000\$000 ficaram logo subscriptos.

Restava portanto ser pelo Governo chamada a companhia a fazer o deposito de 200:000\$000 para garantia do cumprimento das obrigações que a lei organica lhe impunha, e celebrar o contrato nella previsto, de cuja data se contariam os prazos para a execução das diversas obras previstas na lei.

Limitou-se o governo a elevar a 270:000\$000 a garantia de juro das linhas de Salamanca, que a Companhia tomára de arrendamento, usando portanto só em parte da auctorização que a lei lhe conferira.

A crise economica e financeira que em 1890 se tornou manifesta, não tardando em attingir o seu periodo agudo, tornava difficil á Companhia o levantamento dos capitales necessarios, bem como as criticas circumstancias do Thesouro o inhibiam de tornar effectivos os encargos de garantia de juro, que de um contrato com a companhia podiam advir.

Nada se fez portanto, e, segundo o sistema, tão commo quanto pernicioso, que os nossos governantes soem seguir quando encontram deante de si um problema difficil de administração, a questão foi-se protraíndo, de modo que passados perto de 17 annos se encontra no mesmo pé.

O movimento crescente da navegação exige obras e melhoramentos inadiaveis. A conservação e obras complementares do porto tem estado a cargo do Thesouro, que até 31 de dezembro de 1903 tinha despendido com as obras do porto de Leixões 5.030:346\$589 réis.

Em 1902 entraram em Leixões 655 navios, sendo 177 á vela e 478 a vapor.

Fizeram ali operações commerciaes 409, embarcando 6.201 passageiros. Dez annos antes, em 1893, tinham entrado no porto 404 navios, 260 dos quaes a vapor, tendo feito operações commerciaes 178.

Vê-se por estes dados quanto tem progredido o movimento de Leixões, apesar da falta das indispensaveis obras complementares, pois faltam ali boias, caes alracaveis, docas, meios de reparação de navios.

O plano de obras complementares elaborado por Nogueira Soares e que serviu de base ás previsões da lei de 1889 não chegou a ser executado.

Receou-se que da sua execução resultassem inconvenientes, pelo que foi em 1893 encarregada uma comissão d'elaborar novo e mais vasto plano de obras. Faziam parte d'essa comissão os distinctos engenheiros srs. João Thomaz da Costa e João José Pereira Dias, que projectaram duas docas, sendo uma de marés e outra de flutuação, podendo mais tarde accrescentar-se-lhes outras duas no interior da bacia do Leça, com o que ficaria o novo porto commercial de Leixões provido de 38^{hect.}, 30 de area molhada e 5.170 metros de caes acostaveis. As docas n.ºs 1 e 2 dariam vazio a um movimento de cerca de 900.000 toneladas annuaes, sem contar com o aproveitamento do caes exterior. A doca n.º 1, seria sufficiente para um trafego de 320.000 toneladas. A despesa a fazer seria de 1.600:000\$000 réis, não devendo andar longe do juro respectivo o rendimento correspondente do porto.

A necessidade de providenciar sobre os serviços sanitarios determinou a promulgação do decreto de 8 de outubro de 1900, auctorizando a Associação Commercial do Porto a cobrar determinadas taxas sobre as mercadorias e embarcações em Leixões para occorrer aos encargos da construcção e custeio de um posto de desinfecção.

Fizeram-se a particulares diversas concessões para 3 armazens e 6 guindastes. Finalmente é o Estado quem directamente interfere na exploração do porto, havendo ali diversos serviços fiscaes, sanitarios, de soccorros a naufragos, de iluminação da entrada do porto, de policia, de telegraphia, de pilotagem, desconnexos, sujeitos a varias auctoridades. Um perfeito cahos! Uma companhia concessionaria da exploração que em nada interfere nella, diversas entidades officiaes e particulares que de facto desempenham desconexamente os varios serviços de uma exploração defeituosa e rudimentar, duas linhas de tramways e outra de via reduzida que ali trazem algum trafego, faltando a ligação de Leixões com as linhas do Minho e Douro.

E para completar o quadro, ao mesmo tempo que em Leixões se planeavam e reclamavam obras que no seu conjunto são orçadas em 5.000:000\$000 réis e melhoramentos na barra do Douro orçados em 320:000\$000, pediam-se obras nas margens do Douro, importando em mais de 3.000:000\$000 réis, sem falar nas duas ligações por caminho de ferro com Leixões, orçadas em cerca de 1.200:000\$000 réis.

Perto de 10.000:000\$000 réis se pretende, pois, que sejam gastos quando a boa razão pede que se defina qual dos dois portos, o interior do Douro ou o de Leixões, deve ser definitivamente apropriado a operações commerciaes.

Fazer obras dispendiosas em Leixões, ligá-lo com as linhas ferreas, como devendo ser o principal foco de actividade commercial e planear ao mesmo tempo custosos caes acostaveis com 7 metros de agua dentro do Douro, onde os grandes vapores não entram, onde defeitos da barra e as cheias do rio criam embaraços a um trafego continuo e regular, o mesmo é que revelar ausencia de plano administrativo, substituindo-o pela obediencia passiva a exigencias impulsivas dos interesses locais.

Quer-se, e com toda a razão, o desenvolvimento commercial do Porto, que será prejudicado pelos portos rivales, se ali não houver as necessarias installações.

Reconhece-se que Leixões não pôde deixar de ser porto commercial importante, mercê das facilidades que os grandes navios encontram na entrada e saída. Receia-se, porém, que o seu desenvolvimento desvie dos armazens da cidade para ali boa parte das operações, desvalorizando alguns armazens, e por isso se pedem obras indispensaveis no Douro, que vão muito além da regularização da margem e melhoramentos da barra. A mesma observação tem determinado a guerra feita á linha de circumvalação e a precedencia que se exige para o prolongamento do ramal da Alfandega, tão superior áquelle em custo, como inferior em condições technicas e em utilidade.

Estas tendencias incoherentes e contraditorias teem-se manifestado por diversas fórmas. Assim, pedem-se obras em Leixões, mas pugna-se ao mesmo tempo e com maior instancia pelas obras no Douro, havendo tambem quem alvitre um canal para grandes navios entre o Douro e

Leixões, que ficaria sendo o porto de abrigo e anteporto para o serviço commercial.

Ora, se em Leixões se fizessem obras dispendiosas para a apropriação ao trafego commercial (e até a propria Associação Commercial é d'esta opinião) bem pôdem dispensar-se grandes obras nas margens do Douro. Tambem nessa hypothese tem plena justificação a ligação por caminho de ferro, bastando, por agora, pelo menos uma, que deve ser a linha da circumvalação, como por mais de uma vez tenho demonstrado. O prolongamento do ramal só se justifica sendo rigorosamente marginal, para constituir a linha de serviço dos caes do Douro, e para isso preciso é que se rectifique primeiro a margem, obtendo-se economicamente o necessario terrapleno.

Em 1900 entendeu e muito bem o Governo que devia confiar o estudo de um plano do conjunto de obras no Douro e em Leixões a uma comissão, em que tiveram larga representação os interesses locais. No seu relatório de 14 de agosto de 1903 a comissão foi de parecer que a concessão á Companhia das Docas estava de pé e em pleno vigor, e que convinha, tanto ao paiz como á Companhia, aproveitar o ensejo de levar a effeito as obras necessarias em Leixões, devendo porém ser modificada a applicação das bases de lei de 1889, de modo que, sem alterar a quantia de 6.482:000\$000 réis com garantia de juro, prevista na lei, se modificasse o seu destino, applicando-se a obras os 4.489:000\$000 réis que deviam ser entregues ao Thesouro para o reembolso do pagamento da empreitada do porto.

A comissão propunha um plano de obras importando em 7.500:000\$000, a saber:

Apropriação do porto de Leixões...	5.000:000\$000 réis
Ramal da Alfandega e linha da circumvalação.....	1.200:000\$000 »
Melhoramentos da barra e regularização da margem até Felgueiras..	320:000\$000 »
Caes acostaveis a montante e jusante da Alfandega	980:000\$000 »

Para já limitava o dispendio a 5.500:000\$000 pela redução das obras em Leixões a 3.000:000\$000, podendo-se ainda limitar essas obras a 1.600:000\$000 e adiar o prolongamento do ramal da Alfandega, ficando a despesa reduzida a 3.400:000\$000 réis.

Por esse tempo, das deligencias do presidente da Associação Commercial do Porto a favor do prolongamento do ramal, resultou uma disposição da lei de 1 de julho de 1903, que auctoriza o Governo a encarregar a Associação Commercial do Porto de construir esse prolongamento nas condições da lei de 1889 *«se pela Companhia das Docas não fôr essa construcção levada a effeito nos prazos fixados na mesma lei»*.

Não é pois facultativo á Companhia das Docas declinar o encargo. Tem primeiro que ser celebrado o contrato com ella, e se no fim do prazo fixado nesse contrato a Companhia não tiver construido o ramal, poderá o Governo fazer novo contrato com a Associação Commercial. Para que o fizesse desde já, seria preciso que a Companhia das Docas, convidada a celebrar o contrato previsto na lei de 1889 e nos seus estatutos, se recusasse a isso, o que importaria a sua dissolução, ou que o Governo, armado de poderes legaes, se podesse eximir a fazer uso da auctorização e deixasse de contratar com a Companhia a exploração do porto e a execução das respectivas obras complementares.

Como sair d'esta emaranhada teia de preceitos legaes desconnexos e de interesses contradictorios?

Urge liquidar de vez a situação prejudicial e deprimente para todos: Governo, Companhia e commercio.

São todos concordes em que as obras necessarias em Leixões são diversas das projectadas em 1889 e mais importantes. Todos ou quasi todos reconhecem a necessidade de adaptar áquelle porto ás funções commerciaes que lhe incumbem e de o ligar com as linhas do Minho e Douro, como julgam conveniente melhorar a

barra do Douro e rectificar a margem. O que nem todos aceitam são obras dispendiosas, nem rectificações para obter caes submersiveis com 7^m de agua para atracação na baixamar onde bastaria obra mais modesta, como a que se está fazendo na estação da Alfandega, que custa 220:000\$000 em vez de 500:000\$000 do primitivo orçamento.

E' pois indispensavel uma revisão da lei de 1889 e um plano de obras. Começemos por este.

Aceitamos obras em Leixões na importancia de réis 3.000:000\$000, divididas em duas secções sucessivas. Construa-se a linha de circumvalação, que custa 500:000\$000, deixando o prolongamento do ramal para quando haja terrapleno marginal no Douro.

Façam-se as obras previstas no Douro, reduzindo-as a modestas proporções.

Ao mesmo tempo importa decidir que regime da exploração é adoptado para Leixões. Se esta é entregue á Companhia das Docas, tem de se accorder com ella as bases de novo contrato, reduzindo-se a duração da concessão ao prazo necessario para a amortização das obrigações, que póde ser de 50 ou 60 annos, com faculdade de resgate, e substituindo-se os encargos previstos na lei de 1889 pela construção das obras complementares em Leixões na importancia de 3.000:000\$000, divididas em duas secções, e da linha de circumvalação do custo de 500\$000 réis. Haveria pois um dispendio immediato de 2.400:000\$000 ou a garantia de 105.000\$000 a encontrar com o rendimento do porto.

O prolongamento do ramal ficará adiado.

Das obras no Douro seriam feitas parte pela Associação Commercial, podendo a mesma encarregar-se das obras entre a Alfandega e a Arrabida, que poderiam compreender a rectificação da margem sem caes acostavel, além da estacada acostavel que em tempos se projectou.

Conviria que se levasse a Companhia a arrendar a linha de Salamanca a Medina, o que daria enormes facilidades a todas as combinações destinadas a desenvolver o trafego internacional nas linhas portuguezas.

Entende o Governo que deve prescindir da Companhia das Docas para a exploração do porto e explorá-lo por intermédio de uma corporação, sua delegada?

Nesse caso conviria confiar a essa mesma corporação todos os serviços technicos e commerciaes tanto de Leixões, como do porto do Douro a jusante da Alfandega. Junta administrativa, comissão ou conselho d'administração, em que se achem representados o commercio e os diversos serviços que concorrem para a exploração dos dois portos, deve ter largas atribuições, conforme as normas hoje adoptadas geralmente em exploração de portos.

Não me parece que seja possivel nem conveniente pôr de parte a Companhia das Docas que representa interesses importantes e com a qual o Estado tomou o compromisso de lhe outorgar a exploração do porto de Leixões, desde que lhe aprovou os estatutos e lhe reconheceu, entre outros, esse fim.

Sendo assim, urge acabar com a anomalia e indefinida situação do porto de Leixões, e qualquer revisão das bases da lei de 1889 convém que seja preparada de accordo com a Companhia.

Gastos os primeiros 2.400:000\$000 nas obras do porto e da linha de circumvalação; unificada a exploração de Leixões, feita pela Companhia segundo normas racionais; facilitadas pelas tarifas os transportes entre Leixões e a Alfandega por aquella linha, mediante preços reduzidos, o trafego tomaria certamente notavel incremento e o commercio do Porto resentir-se-hia favoravelmente das facilidades offerecidas á navegação em Leixões.

A segunda série de obras ali attenderão as exigencias crescentes do trafego.

Entretanto, a Junta das obras da barra, auxiliada pelo Governo, poderá fazer no Douro as obras indispensaveis para o melhoramento da barra, regularização da margem e assentamento da linha marginal de serviço do porto até o Ouro.

Melhor applicação terá nessas obras o importante capital necessario para o prolongamento do ramal.

O tempo e a experiencia se encarregarão de acabar de dissipar prejuizos e de mostrar o que mais efficaz

será para attender cabalmente as legitimas exigencias do commercio do Norte, quando já não forem sufficientes as obras realizadas na primeira etapa.

O que não póde ser, é a ausencia de plano que se torne effectivo e a indefinivel situação de um porto, como o de Leixões, fadado para largo desenvolvimento.

J. Fernando de Sousa.

Exportação de primicias

Com a temerosa crise que se vae estendendo por todo o paiz transformado numa vasta vinha desde os cerros dos montes, ás chãs, planuras e varzeas; com a ameaça da ruína dos lavradores pelo desequilibrio da produção vinicola para o consumo e para a exportação dos vinhos; com a perspectiva da desgraça eminente e inevitavel de milhares e milhares de familias de proprietarios e de trabalhadores ruraes; a noticia de que ia desenvolver-se a exportação de fructas, legumes verdes e hortaliças para o mercado inglez, teve o condão de attrair a sympathia dos agricultores, e de lhes fazer luzir uma pequena esperanza.

Examinemos esta questão sob o ponto de vista geral e economico.

Foi evidentemente um grande erro o da nossa agricultura, num memoravel impulso d'energia e de saber tecnico, replantar e restaurar rapidamente os vinhedos filloxerados, multiplicando a produção e melhorando notavelmente a qualidade dos nossos vinhos.

O erro aggravou-se entregando á *vitis vinifera* terrenos proprios para outras culturas e que, por serem ricos, humiferos, mais avolumavam a colheita das uvas, embora lhe prejudicassem a qualidade.

Leis artificiaes, verdadeiros contrasensos economicos, alevantavam o preço do pão e portanto desnivelavam o salario, pois que quem diz trigo caro, diz vida cara tambem e jornal caro.

D'ahi veio ser a cultura da vinha, só pela mão d'obra, cavas, redras, pulverizações, desparra, desbarba, vindima, cara tambem. Cara ainda pelos adubos e remedios, ruinosa por não compensar a despesa.

Superprodução d'um producto que se não escôa no paiz e que se não canaliza sufficientemente para fóra d'elle.

Erro funestissimo, repetido e reforçado, sem as attenuantes que alguns tratados de commercio poderiam ministrar-lhe.

Erro foi tambem o da nossa agricultura se dedicar tão intensamente á cultura da vinha, desde o Algarve ao Alemtejo e ao Minho, abandonando outras que podiam agora ser-lhe um precioso recurso e não tirando o devido partido da sua situação meridional que permite obter com antecipação notavel os fructos e as flôres.

Todavia são bem conhecidas as vantagens que algumas provincias francezas sabem colher da sua situação para mandar aos mercados de Paris, de Londres e outros da Allemanha, as primicias dos seus pomares, das suas hortas e dos seus jardins. São conhecidas tambem as riquezas creadas pelos Estados Unidos, onde se desenvolveu e formou a nova industria das fructas sêccas que se transportam para todos os mercados do mundo em condições de preço convidativas, fructas prepaçadas em fornos especiaes, saborosas, limpas, de aspecto e aroma lisongeiro, pois nem a primitiva côr perdem.

Sabe-se tambem quanto a risonha Nice consegue ganhar com as suas flôres.

Sabemos como as nossas ilhas dos Açores cultivam o ananaz e a bananeira para exportação; e como o figo passado e amendoa constituem uma fonte de riqueza do Algarve.

E, mesmo em Lisboa, ha quem explore regularmente o ramo de commercio da exportação de cebolla, pepino para conserva, alho, batatas, uvas, etc.

Mas estes exemplos todos não bastavam nem bastam.

Não estavam vulgarizados, e isto explica o alvoroço com que se acolheu a noticia de se ir abrir o mercado inglez ás nossas primicias.

Mas, estará porventura o nosso paiz em condições de satisfazer? Poderá concorrer com os que se anteciparam? Esta nova orientação que se imprimir á produção dar-lhe-ha compensações pelo que perde nas vinhas?

Estudemos estes pontos.

Em nossa opinião não podemos satisfazer desde já porque não temos pomares, ou os temos maus, sem castas escolhidas, pela qualidade do producto, ou pela epoca da maturação temporã ou serodia.

Tem por isso de lutar em condições deseguaes contra os concorrentes no que respeita a fructos.

Póde porém lutar bem no que respeita a legumes e hortaliças que proveem de culturas annuaes e não levam tanto tempo a crear e a seleccionar como as dos pomares.

Mas a pouco e pouco, estes productos poderão insinuar-se nos mercados da Inglaterra ou da Alemanha, sendo as primeiras remessas expeditas as melhores propagandistas para as segundas, se o expedidor souber enviar productos garantidos, mantendo os tipos, e empregando empacotamentos convenientes e atrahentes até pelo seu aspecto.

Dia a dia a exportação poderá crescer e tornar-se uma quantidade attendivel, não diremos para compensar a depreciação dos vinhos, mas para attenuar uma parte d'este mal.

Ha no paiz regiões celebradas de boas fructas; Leiria, Alcobaça, Amarante, Alpedrinha, Setubal teem castas de peras, maçãs, pecegos, laranjas com assucares e etéres apreciados em todo o reino.

Alguns annos de cultura e de selecção racional e seguida, teriamos bellas fructas de exportação.

A difficuldade não provirá das terras, nem das especies ou castas das arvores fructíferas, nem dos pomares e enxertadores. Podemos ter das m lhores e mais tumidas e assucaradas, mais aromaticas e saborosas fructas que entrem nos mercados ricos dos lambareiros internacionaes, que apreciam e sabem pagar cousas boas e temporãs, verdadeiras primicias.

Faltam-nos porém outras condições essenciaes, e será por essa falta que se ha de embaraçar o problema.

Não basta ter ou poder ter bons productos para exportar. E' indispensavel poder realizar facil, economica e rapidamente essa exportação.

Todos sabem que em Lisboa a fructa é cara muito cara mesmo. E' cara na Covilhã e nas principaes cidades do reino.

E' por haver pouca? não. No campo a fructa é tanta que se emprega na engorda de porcos. Em Leiria chega a vender-se a ameixa a 20 réis o alqueire e um cesto vindimo de maçãs, de coruto ou cogulo, por 100 réis.

Porque fica por tão alto preço nos grandes centros?

Pela carestia dos transportes, pelas formalidades que elles exigem, pelos direitos fiscaes, pela perda de tempo, pelas difficuldades e despesas que causa a fiscalização aduaneira, pela falta de agentes commerciaes d'esta especialidade, pela falta de syndicatos agricolas, cooperativas de produção e outros órgãos que regularizem, normalizem, classifiquem e escolham as remessas.

Emquanto, para se expedir da provincia para Lisboa, uma cesta de maçãs fôr necessario encher dois impressos na estação ferroviaria de sahida, ir uma ou mais vezes á estação de chegada, esperar, assistir a pesagens, pagar direitos, com as perdas de tempo correlativas tem de ficar por um preço excessivo essa fructa.

Sem uma redução importante nas tarifas ferroviarias para transporte das primicias em grande velocidade, e principalmente sem se concederem facilidades que permitam a rapidez na expedição, não poderá pensar-se em desenvolver efficaçmente este ramo de cultura do pequeno raio de 15 kilometros, contados do posto de embarque ou do centro do consumo.

Os syndicatos agricolas francezes teem conseguido das companhias material especial para os seus transportes, e tarifas especiaes que permitam a concorrência.

Sem beneficios equivalentes não pôdem valorizar-se devidamente as primicias do nosso paiz. Não é só necessaria a economia de dinheiro no transporte, é essencial para os fructos como para o pescado, para o leite, para as aves, a economia de tempo, conseguir transportes rapidos.

Os allemães teem resolvido praticamente o problema da simplificação das expedições tornando o pagamento dos transportes d'um certo peso de fructos, hortaliça ou flores, acondicionados d'um modo regulamentar, tão facil como o é o do transporte d'uma carta, cujo porte se satisfaz collando-lhe umas pequenas estampilhas.

A supressão dos direitos fiscaes que pouco dão sobre os fructos mas fazem perder tempo e custam caro por isso, muito facilitaria tambem as remessas de productos de escasso valor no logar da proveniencia e que podiam vender-se bem fóra d'ahi

As associações agricolas e syndicatos que mettessem hombros á empresa seriam benemeritas.

As proprias companhias ferroviarias ganhariam com as concessões que fizessem porque as reduções effectuadas teriam compensação no excesso do trafego.

Mas o povo portuguez não é para esses trabalhos e canseiras.

Sem o espirito associativo, o seu egoismo leva-o a não trabalhar pela causa dos outros.

Em vez de trabalhar por obter meios de tirar vantagens de certos productos do solo, declama contra os governos que não conseguem comprar-lhe o vinho a 50 réis o litro e vae plantando alguns milheiros nas terras de campo para se indemnizar do que perde nas vinhas de encosta.

As fructas, as primicias continuarão a ir para Londres e Hamburgo de França, da Italia, etc. e continuaremos a ter em Lisboa as peras a 20 e os cravos a 50 réis.

O. S.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Propondo o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado que, para execução dos trabalhos de assentamento da segunda via entre as estações de Campanhã e Contomil, seja declarada a urgencia da expropriação por utilidade publica de uma parcella de terreno com o n.º 37, tendo a superficie de 305 metros quadrados, sendo 21^m2,30 de casas e 283^m2,70 de jardim e pomar com tanque e pogo, pertencente a Joaquim da Silva Ferreira, e situada no districto do Porto, bairro oriental, freguezia de Campanhã, confrontando ao norte com o caminho de ferro, ao sul com a estrada real n.º 33, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com a serventia dos campos e presa;

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

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 5 do corrente mez, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, a expropriação do mencionado terreno, marcado na planta parcelar, que baixa com o presente decreto assignado pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 16 de julho de 1906 — REI. — José Malheiro Reymano.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Tarifa esp. n.º 1, g. v. do Sul e Sueste.—Foi modificado o maximo cobravel que era de 10\$200 réis por tonelada até 340 k. e 11\$000 réis além de aquella distancia, ficando o primeiro preço para qualquer distancia e tornando-se applicavel a quaesquer remessas por fracções indivisiveis de 10 kg.

Até o presente só as grandes remessas, superiores a 500 kg. de peso eram beneficiadas por aquelle maximo cobravel estabelecido para facilitar o transporte do peixe,

fructas, hortaliças e legumes do Algarve ao mercado de Lisboa.

Tarifa esp. n.º 8; p. v. do Sul e Sueste.—Foi aucto-
rizada a inclusão do estanho em lingotes ou em barri-
nhas naquella tarifa, comtanto que seja acondicionado
em caixotes ou barricas.

Bilhetes de ida e volta.—Foram concedidos bilhetes
de ida e volta entre as estações de Baleizão e Quintos e
as de Lisboa e Beja.

Folheto de propaganda.—A Administração dos Cami-
nhos de ferro do Estado resolveu contribuir com 4.500
fr. para as despesas da publicação de um folheto illus-
trado relativo aos pontos mais pittorescos das linhas da
Companhia Real e das do Estado, que por iniciativa
da Companhia vae ser publicado numa edição de
100.000 exemplares sendo 35.000 em inglez, 35.000 em
allemao e 30.000 em francez. O texto é do illustre es-
criptor francez Mr. Moumarché, a cuja proficiencia as
companhias francezas tem recorrido para este genero
de publicações de propaganda. A collaboração artistica
é de Mr. Frick, distincto pintor que veio com Mr. Mou-
marché fazer uma excursão no nosso paiz, afim de se
habilitarem a fazer aquelle trabalho, que vae ser profu-
samente distribuido a fim de tornar conhecidas as bel-
lezas do nosso paiz e atrair-lhes visitantes.

A *Sociedade Propaganda de Portugal* contribuiu com
500 francos para essa publicação.

O nosso Director

Partiu no dia 22 para o estrangeiro o nosso director e
bom amigo, Mendonça e Costa, que vae tratar de assun-
tos relativos á Sociedade Propaganda de Portugal, de
cujá Direcção faz parte, e colher impressões para as
suas *Notas de Viagem* que tão justificadamente desper-
tam a curiosidade no espirito dos nossos estimaveis lei-
tores.

Portugal e o excursionismo

De ha tempos para cá, tem-se desenvolvido uma cor-
rente da opinião tendente a chamar a Portugal a con-
corrença de viajantes estrangeiros.

D'essa benemerita iniciativa algum proveito se tem já
tirado no sentido de tornar mais convidativa a vinda ao
nosso paiz. Resta, porém, ainda muitissimo que fazer, a
principiar pela capital. O viajante estrangeiro que ao en-
trar em Lisboa receba uma má impressão dos nossos
costumes, dos nossos habitos de limpeza, da nossa arte,
ficará por certo mal disposto para aventurar-se pelas
provincias dizendo de si para si que se a capital está
tão descuidada, como serão as outras terras de somenos
importancia!

Ora Lisboa que tantos elementos possui para ser uma
cidade deliciosa, salpicada de jardins, de arvoredos, de
estatuas, de fontes, de tudo quanto para decoração possa
ser aproveitado, é das que mais se tem descuidado em
ataviar-se e fazer-se seductora.

As mais formosas mulheres não desdenham os cuida-
dos do toucador pelo facto de serem formosas.

Sob o ponto de vista artistico póde dizer-se que o
que Lisboa tem de bom é tudo antigo.

Na cidade antiga eram frequentes os jardins. Haja
vista o das Amoreiras, do Principe Real, de S. Pedro de
Alcantara, os do Aterro, Belem, Alcantara, da praça
das Flores, da Estrella, Constantino, Santa Clara, Santa
Anna; nos bairros ultimamente construidos nem um só
jardim se encontra.

Pois numa cidade em que o solo é privilegiado para a
vegetação, em que o clima é temperado, e a agua que
sobra do consumo é inutilmente desperdiçada, chega a
ser triste que se desdenhe a tal ponto um elemento de
decoração tão bello como o dos jardins, que muitas ci-
dades invejam e pagariam a peso de ouro a faculdade
de poder possuí-los como nós podemos, e não quere-
mos. E por entre os canteiros d'estes jardins, sob o
necesso dos arvoredos, bem ficariam os bustos dos nos-

sos poetas, dos nossos romancistas, dos nossos chronis-
tas e navegadores. Era uma homenagem devida, que nos
elevaria no conceito de estrangeiros ao verem que sa-
biamos consagrar o merecimento, e ao mesmo tempo
concorreria para augmentar a belleza da cidade já de si
tão bella.

Com a immensa quantidade de agua que se desper-
diça por não haver quem queira comprá-la a duzentos
réis o metro cubico, poder-se-hia levantar fontes mo-
numentaes em uns pontos, modestos mas artisticos mar-
cos fontenarios em outros, um ou outro lago nos jar-
dins e tudo isto resultaria em beneficio da belleza e da
higiene da cidade.

Já que para nosso praser não temos feito nada d'isto,
façamo-lo ao menos agora para nosso proveito. Se qui-
zermos, como queremos, que o excursionismo se des-
envolva em Portugal, se quizermos que o estrangeiro
nos procure, se quizermos fazer de Portugal uma esta-
ção de inverno, é preciso cuidarmos de ataviar Lisboa
de fórma a captivar os que cá venham, e fazer nascer
desejos de vê-la aos que só de nome a conhecem.

E quanto mais depressa melhor.

Electricos e elevadores

Continua a lucta entre o lobo e o cordeiro. Os milha-
res de contos inglezes tentando esmagar o reduzido mi-
lhar de contos portuguezes.

O colosso da companhia dos americanos, de capital
estrangeiro, não póde soffrer que a pequenina compa-
nhia dos ascensores, de capital exclusivamente portuguez,
se não ajoelhe perante ella e que tenha hombridade suffi-
ciente para defender os seus interesses, que são os de
muitas familias que a ella ligaram os seus, contra o ins-
tincto ganancioso da prepotente Companhia.

A Companhia dos americanos que tem cuidado sómente
das suas conveniencias, pondo sempre de lado as do pu-
blico, encheu-se agora de ternura por este, e quer fazer
construir uma linha do largo do Carmo ao de S. Ro-
que!

A linha de Carnide, a da Ajuda, a dos Oliveas, essas
não interessam ao publico; a que interessa é a do Carmo
a S. Roque. Um relevante serviço.

A inexplicavel differença de preços na linha de Bem-
fica aos domingos e dias santos não é cousa que faça
transtorno ao publico; o que lhe faz transtorno, e gran-
de, é a falta da linha do Carmo a S. Roque.

A rigorosa cobrança nos extremos das zonas que faz
com que se pague, por exemplo, do largo do Quintella
ao theatro da Trindade, quarenta réis, não faz trans-
torno ao publico; o que lhe faz falta é a linha do Carmo
a S. Roque.

Não ter carros do povo em todas as linhas, facilitando
os transportes ás classes menos abastadas não é pre-
juizo para o publico; o que o prejudica é não existir a
linha do Carmo a S. Roque.

A arbitrariedade com que a Companhia marca as zonas
e os preços, produzindo uma confusão permanente não
prejudica o publico; o que o prejudica de maneira ex-
traordinaria é não ter a linha do Carmo a S. Roque.

Porque não ha de a companhia dos americanos esta-
belecer um preço unico para todas as carreiras como
fazem as companhias congeneres em varias cidades
estrangeiras? Seria uma fórma louvavel de beneficiar o
publico.

Não é a insignificante, mas licita, concorrência que a
companhia dos americanos faz á dos ascensores, que lhe
diminue os interesses; o que lh'os diminue é não at-
tender as conveniencias da população proporcionando-
lhe transportes mais baratos.

A egualdade de preços em todas as carreiras, os car-
ros do povo em todas as linhas em que possam ser pos-
tos, a regularidade dos horarios, tudo faria com que as
suas receitas augmentassem, e muito.

Agora mesmo, em Madrid, a companhia de tremvias
creou um serviço especial, de noute, a preços reduzidos
para passeios aos arredores, aproveitando o desejo que

todos teem nesta epoca de ir pelas noutes respirar o ar puro, fóra da cidade. O augmento de concorrência não só equilibra a diminuição do preço, mas vae muito mais além, dando á companhia interesses que ella não teria conservando os preços normaes.

E' assim que se augmenta a receita, não é guerreando a todo o transe uma companhia que tem direitos de prioridade, e que merece a protecção dos poderes publicos, pois que os capitaes nella empregados representam as economias de milhares de portuguezes, o pão de muitas familias, a educação de muitissimos orfãos.

Felizmente houve na Camara Municipal quem se revoltasse contra o pedido da companhia carris de ferro, e bem haja quem assim sabe defender os interesses de quem o elegeu especialmente para esse fim.

NOTAS DE VIAGEM

XXI

Boston — Nova York — Uma linha encantadora — Despedida saudosa dos comboios americanos — Os vapores da Transatlantica — Chegada ao Havre — Como se faz o serviço na alfandega.

Bem se poderá dizer que a nossa longa viagem nos caminhos de ferro da America fechou com chave d'ouro.

Não só o comboio «Morning-express» da companhia New-Haven & Hartford é um trem de primeira ordem, com material commodo, dando a cada passageiro um pouco mais de espaço do que lhe dão, em geral, os vehiculos ferroviarios naquella paiz, e uma marcha rápida que vence os 373 kilometros que separam Boston de Nova York em 6 horas justas, como o paiz atravesado é d'um interesse sempre crescente, não havendo um só momento em que o passageiro se aborreça de ir vendo os dois lados da linha.

Se em outros percursos se engata ao comboio um carro de observação, para melhor se admirar as altas montanhas e os fundos abysmos, ali, naquella trajecto, a observação justificava-se, para que se pudesse apreciar a intensidade de vida, de producção, de commercio d'aquella enorme região, que nos parece, no seu conjunto, uma só cidade immensa, tal é a successão ininterrupta de povoações que atravessamos, em que não ha um palmo de terra inculta, um hectometro de extensão sem uma casa, um grupo de casas sem uma fabrica.

Não tem numero nem descripção possivel a infinidade de outras linhas ferreas que se cruzam em todos os sentidos; basta dizer que a companhia dispõe d'uma rede de malhas tão apertadas que os entroncamentos são mais de duzentos, e sem difficuldade pôde fazer seguir, entre New Haven e Boston, oito comboios (ou talvez mais) por differentes caminhos.

D'aquelle ponto até o extremo a via segue a margem do enorme canal da Long-Island, dando-nos tambem a gosar o pasmoso movimento de vapores que o sulcam em todos os sentidos, numa actividade febril que dá bem a nota excitante da vida intensa, irrequieta, d'aquelle povo extraordinario,

Por fim entramos na pasmosamente enorme estação central de Nova York, tão vasta, tão longa nas suas linhas, tão monumental nos seus edificios, que ellas por si só, correspondem a uma cidade europeia.

Ao descer do comboio um sentimento de gratidão nos faz parar na gare e sorrir para a machina que nos conduziu, e que se conserva palpitante á frente d'aquella extensa bicha de carruagens, como resfolegando do esforço de a ter conduzido rapidamente em tão longo caminho, dando, todavia, com o seu penacho de fumo que lhe sae da fornalha, a nota impressiva de que a sua enorme força não se abate com esses esforços e ella está pronta a seguir de novo, e muitas vezes, sem que a fadiga lhe diminua a velocidade.

Esse sorriso era um protesto de gratidão áquella loco motiva, como representante de tantas outras que, nos Estados Unidos, no Mexico e no Canadá nos haviam conduzido durante mais de tres mezes, atravez de mais de

33.000 kilometros, sem uma interrupção, sem o menor desastre, sem o menor desgosto.

Findava ali a enorme viagem no continente norte-americano, tivemos, durante ella, occasião de apreciar a maravilhosa organização de todos os seus serviços de transportes; fechava se, na ultima pagina, esse grande livro que dia a dia folheamos e consultamos e cuja disposição é tão pratica que aos primeiros estudos logo o comprehenderamos por mais complicado que elle parecesse, por mais volumoso que elle fosse. O *Official Guide* deixava de ser um companheiro de todas as horas, passando a ser, para nós, uma amoravel recordação.

De novo no ponto inicial e *terminus*, já não nos impressiona tão fortemente o ruido ensurdecidor d'aquella metropole enorme; já não nos desorienta o movimento prodigioso d'aquellas ruas, d'aquelles carros, á superficie, pelos ares, pelas entranhas do solo. Entendiamos-nos com tudo e parecia-nos tudo natural e que todos nos entendiam. Partimos d'ali cem dias antes europeus e voltavamos americanizados.

Agora tratava-se de preparar a travessia maritima.

Como á ida tomaramos os bellos vapores da *Norddeutscher Lloyd*, á volta havia um natural desejo de experimentar outro caminho e outro serviço.

Um bello vapor da companhia *Transatlantique*, o *Lorraine*, devia partir em breves dias. Eis indicado o caminho.

O *Lorraine* é um dos maiores barcos ou antes o maior, o mais potente, o mais veloz e portanto o mais commodo, d'aquella companhia, enquanto o *Provence*, em construcção, não estiver em serviço. Tem 11.869 toneladas d'arqueação, e machina da força de 22.000 cavallos, tendo feito o *record* de Nova York ao Havre em 6 dias e 9 horas, o que representa a velocidade de 20 milhas á hora.

E com effeito, na travessia que fizemos, um dia houve em que, apesar do vento contrario, esta velocidade foi attingida.

As suas accomodações para passageiros de 1.^a são luxuosissimas e a construcção tão bem estudada que nas cabines não se sente o menor ruido da machina, que é o que mais incommoda os passageiros nos vapores.

O serviço é primoroso, a mesa variada e boa, com vinhos ás comidas; bom concerto tres vezes ao dia, vastos e elegantes salões de musica, leitura e fumo, extensas cobertas para passeio e grande estabilidade sobre a agua.

Em sete dias vence as 3.094 milhas que separam os dois continentes, aportando ao Havre de tarde, e logo vindo a bordo a visita sanitaria e os amaveis agentes da companhia que a todos os passageiros attendem, e providenciavam para a rapida descarga.

Nem sempre os vapores podem atracar aos caes, no Havre, por falta de agua. Ficam por isso ao largo, dentro do porto, fazendo-se a descarga por meio de rebocadores.

Immediatamente chegados os passageiros a terra segue a descarga das bagagens que vae á alfandega, onde a de 1.^a classe é tratada com a consideração que empregados civilizados dedicam a passageiros de graduacção.

Os volumes são alinhados sobre o mostrador, e um verificador, uniformizado correctamente, pergunta ao passageiro se tem alguma declaração a fazer, sobre tabaco, fosforos, alcool, ou outro artigo sujeito a direitos.

Suficientemente perspicaz e fino, como é indispensavel a um empregado para estes casos, ao fazer a pergunta olha para o passageiro e facilmente percebe se a resposta negativa é dada francamente ou com receio. As mãos sobre dois volumes indicam que qualquer d'elles ou ambos vão ser verificados.

Se, porém a resposta é satisfactoria, um simples gesto faz seguir a bagagem, sem que um só volume seja aberto.

Compare-se isto com os modos bruscos com que ultimamente vimos serem tratados, na estação do Rocio, os passageiros vindos no Sud-America-express e a um dos quaes foram abertos *todos* os cinco volumes da sua bagagem, á ordem d'um individuo, de maneiras sacudidas, chapeo de côco, casaco pardo e ponta de cigarro no canto da boca...

Iluminação eléctrica dos comboios

Parece ter dado excellentes resultados um novo sistema de iluminação das carruagens dos comboios pela electricidade, conhecido pelo nome dos seus auctores Leitner Lucas, experimentado num comboio expresso entre Londres e Plymouth e de Plymouth a Penzance, na Great Western Ry., durante tres mezes.

Verificou-se que osapparelhossupportaram o trabalho durante esse periodo sem reparação ou afinação, sendo a iluminação perfeita, estavel e intensa.

Uma das carruagens tinha 12 lampadas de osmio de 16 velas em 3 compartimentos de 1.^a classe, e havia 10 lampadas ordinarias de filamento de carvão de 12 velas em 5 compartimentos de 3.^a

A energia consumida era de 1.7 a 2 vatios por vela, nas lampadas de osmio e de 3,5 nas de filamento de carvão.

O sistema compreende um dynamo, um commutador automatico, e uma bateria d'accumuladores. O dynamo vae suspenso sob o caixilho da carruagem e é movido por um dos eixos. O commutador faz carregar os accumuladores quando é necessario e corta a ligação nas paragens. A bateria está dentro d'uma caixa sob a carruagem.

O publico interessou-se pelas experiencias e este decididamente se pronunciou pela electricidade contra o gaz ordinario ou acetilene por causa dos perigos de explosão e incendio que estes offerecem.

A locomotiva actual

Estudo geral sobre o typo recente das locomotivas de alta potencia, por Maurice Demoulin, engenheiro da Companhia dos Caminhos de ferro do Oeste de França

Mr. Maurice Demoulin, engenheiro da Companhia dos Caminhos de ferro do oeste da França acaba de fazer publicar, editado pela livraria Charles Béranger, de Paris, um trabalho muito completo e interessante acerca dos typos recentes das locomotivas de alta potencia.

Este trabalho de indiscutivel valor é por assim dizer um complemento do Tratado pratico das machinas locomotivas que o estudioso engenheiro fez publicar pelo mesmo editor em 1897.

O auctor considerou, e a nosso ver com muita razão, que o momento actual está muito particularmente indicado para fixar os consideraveis progressos obtidos, nestes ultimos annos, na construcção de locomotivas em todos os paizes, progressos que deram ensejo a um colossal augmento em potencia, em estabilidade, e em utilização das machinas.

Com effeito, durante este periodo a carga e a velocidade dos comboios augmentaram de maneira extraordinaria; a locomotiva, não só a de simples expansão, como tambem as Compound de dois eixos motores, e até as de *boggies*, com um peso maximo de 50 a 52 toneladas, tiveram que ceder o logar ás machinas de 70 e 75 toneladas, por se terem tornado insufficientes para as necessidades do momento.

Para se conseguir este considerabilissimo augmento sem comtudo chegar a pesos que se tornassem excessivos para as linhas — embora estas tenham sido reforçadas — juntou-se á parte posterior das machinas um quinto eixo, livre, ou tambem motor.

D'esta modificação resultaram dois typos de machinas, nitidamente distinctos, de alta potencia e grande velocidade: uma com tres eixos motores e *boggies*; a outra com dois eixos motores, de *boggie* á frente e eixo livre á rearguarda.

As differentes empresas de caminhos de ferro teem adoptado uma ou outra, e algumas as duas simultaneamente.

Algumas empresas americanas, francezas e allemãs, vendo-se na necessidade de augmentar ainda a potencia das suas machinas dos comboios expressos, mandaram ou estão mandando construir um typo de locomotiva que tem um eixo livre atraz de tres eixos motores, chegando-

se assim á locomotiva de 82 toneladas, com tres eixos motores e tres eixos livres.

Como se vê, os progressos realizados nestes ultimos tempos são importantes na historia dos caminhos de ferro, e o livro de mr. Demoulin indica-os e expõe-os admiravelmente. A *locomotiva actual* é um livro interessante e attrahente, de facil e comprehensivel leitura, cheio de bellas gravuras no texto, além das gravuras de pagina, todas feitas sobre desenhos originaes, e que mostram nitidamente as características e a construcção de todas as machinas de alta potencia das linhas suecas, inglezas, allemãs, francezas, russas, austriacas, belgas, portuguezas, hespanholas, italianas e das principaes linhas americanas.

Mr. Demoulin expõe ao mesmo tempo como se chegou a obter o consideravel augmento de potencia, e o aperfeiçoamento de detalhes, realizados tanto no estudo e disposição dos órgãos, como na qualidade dos metaes de que são formados.

Estuda os differentes sistemas, experimentados ou ainda em experiencia, de utilizar o vapor nas melhores condições possiveis, a começar pelo Compound, ao qual presta grande attenção em virtude do extraordinario desenvolvimento que estas machinas teem ultimamente adquirido na Europa, estudando-lhe e comparando as differentes disposições, de dois cylindros, de quatro cylindros equilibrados, quer separados, quer dispostos em bateria, e commentando-lhe as vantagens e inconvenientes, desde o sobreaquecimento da Vafun, tão insignificante na Allemanha, na Belgica e tambem na America.

O livro a que vimos referindo-nos não se occupa tão sómente das machinas para comboios expressos, mas tambem de machinas para comboios pesados de viajantes circulando em perfis accidentados, de machinas para comboios de mercadorias, e de machinas-tender para comboios de cintura.

Estuda tambem muito particularmente a machina de tres eixos emparelhados, e a de *boggie* de cinco rodas de 1.^a 546, fornecidas por Borsig aos caminhos de ferro do Sul e Sueste de Portugal.

Não trata das machinas Compound da Companhia Real porque a sua construcção data de epoca anterior áquella em que foi feito o trabalho actual e figuram no que o auctor produziu em 1897, mas póde-se fazer uma ideia da locomotiva que esta Companhia encommendou á Greffertaden e que brevemente entrará em serviço, pelas machinas de alta potencia, de 74 toneladas, que a companhia d'Orleans adquiriu ao mesmo constructor.

Resumindo: o livro de Mr. Demoulin fixa nitidamente os resultados da experiencia d'estes ultimos annos, e a tendencia geral da actualidade. É um livro dos mais documentados e dos mais interessantes, de grande utilidade para todos os engenheiros que se occupam com as questões de caminhos de ferro, e que se torna indispensavel a quem quer que seja que deseje formar uma ideia geral sobre os typos de locomotivas empregadas no differentes paizes.

Legislação estrangeira

(Conclusão)

Exame periodico das pontes em serviço § 18 — Prescripções geraes

1. Além da vigilancia permanente que lhes compete, as administrações das vias ferreas devem fazer proceder, pelo menos de 6 em 6 annos a uma visita minuciosa a todas as pontes e submeter os taboleiros das pontes de vias ferreas com 5 m. de vão ou mais, ás provas previstas nas prescripções do § 16, alíneas 2 e 4 a 9. O comboio de experiencia deve, segundo a extensão do taboleiro, compôr-se de uma ou duas locomotivas do typo mais pesado e de vagons com carga completa atrelados só d'um dos lados. Para a determinação da flecha elastica das vigas que assentam em mais de dois apoios, é necessario limitar a sobrecarga ao tramo individual que se considera.

2. As observações feitas e os resultados obtidos no curso das provas serão inscritos nos livros mencionados no § 19.

3. Os resultados da visita e das provas de pontes devem ser notificados immediatamente á inspecção geral das vias ferreas austriacas quando se verificar que ha uma diminuição de resistencia; no caso contrario só se faz esta communicação no fim de cada

anno, com a indicação das faltas que tenham podido ser verificadas, bem como das medidas adoptadas ou projectadas para se lhes dar remedio. Tanto num como no outro caso, juntar-se-hão os relatórios da visita das pontes mencionadas no § 19.

4. Depois de qualquer avaria no taboleiro d'uma ponte causada por acontecimentos extraordinarios, taes como descarrilamentos, quedas de rochedos, avalanches, incendios, etc. é necessario que um engenheiro competente proceda a uma inspecção minuciosa, e quando haja duvidas quanto á resistencia da obra, a provas feitas antes da reabertura ao serviço publico. Será enviado telegraphicamente o mais depressa possivel á inspecção geral das vias ferreas austriacas um relatório dando conta das avarias das pontes e das medidas adoptadas a tal respeito.

§ 19.—Abertura e escripturação dos livros de ponte e dos relatórios de revisão

1. As administrações das vias ferreas devem ter para cada ponte um livro especial com as informações sobre a posição kilometrica, a data da construcção, o numero de vias (quando se tratar de pontes estradas), do angulo formado pelo eixo da obra e o eixo da via; a inclinação e a orientação da via, o vão e o comprimento, o sistema de construcção, a situação da via (superior, rebaixada, inferior), os resultados das provas de qualidade (resistencia e alongamento), a natureza e a proveniencia dos materiaes, a sobrecarga momentanea mais vantajosa e a fadiga que d'ahi resultar para os materiaes, assim como a auctorização concedida aos projectos.

2. Para as pontes-estradas mencionar-se-hão tambem nos livros as auctoridades competentes para a conservação e inspecção dos pavimentos.

3. Inscrever-se-hão além d'isto, no livro das pontes, os resultados das provas iniciais, as diferenças que podem existir com a forma geometrica prevista pelos planos das longrinas principaes, tanto verticalmente como horizontalmente, assim como as observações feitas e os resultados das experiencias que se obtiveram no decurso das visitas periodicas (§ 18 da alínea 1).

4. Estes livros de pontes, estabelecidos para as linhas de vias ferreas, estarão preenchidos em dia e prestes para a verificação exercida pela administração superior. Todas as modificações que sobrevenham em virtude de supressão, adição ou reconstrucção das pontes serão egualmente inscritas no livro das pontes e participadas á inspecção geral das vias ferreas austriacas pela apresentação, no final de cada anno, dos relatórios de revisão.

V—Disposições finais. § 20.—Auctoridades competentes

1. O ministerio das vias ferreas reserva-se a faculdade de se assegurar da execução regulamentar das pontes e de vigiar para este effeito a construcção segundo entender, assim como de fazer proceder ás provas de qualidade dos materiaes empregados á custa da administração das vias ferreas.

2. A inspecção geral das vias ferreas austriacas que é, nos termos do § 15, encarregada do exame inicial das pontes, tem o direito de submeter todas as pontes de vias ferreas, assim como no seu raio d'acção, as pontes estradas, segundo as necessidades e conforme o entenda, a visitas e provas repetidas no espirito das prescrições precedentes. É encarregada tambem de redigir os modelos das peças e quadros a empregar conforme os §§ 15, 18 e 19.

§ 21.—Efeito retroactivo d'este regulamento sobre as pontes construidas antes de ser posto em vigor

1. Além das disposições cuja letra indica por si a sua applicação ás pontes existentes, applicar-se-hão tambem a estas os §§ 5, 6 (relativos ás guardas), 7 (relativo a estabilidade), 17, 18, 19 e 20.

§ 22.—Forma e classificação dos projectos e peças

1. Todos os requerimentos a apresentar, e todas as peças a submeter, ou todos os autos a levantar nos termos do presente regulamento, serão feitas em papel do formato de 21×34 centímetros, datados, assignados tanto por quem os redigiu como por quem os apresenta ou por quem tomou parte nas operações officiaes da commissão.

2. Os desenhos e calculos servindo d'annexos, serão apresentados com o formato acima, dobrados ou em forma de cadernos, entregues em duplicado, ou, quando se trate de pontes ou estradas imperiaes, em triplicado.

As peças destinadas a servir mais tarde nos processos officiaes devem ser feitas em papel tela de natureza tal e com taes processos de desenho, de escrita ou de reproducção, que possa ser sufficientemente garantida a sua duração.

3. Depois da approvação dos projectos ou depois de encerrado o inquerito official, as copias devidamente assignadas são enviadas á administração da via ferrea

§ 23.—Epoca da applicação d'este regulamento

1. O presente regulamento entrará em vigor no proprio dia da sua publicação. No mesmo dia serão revogados os regulamentos do ministerio I. R. do commercio de 15 de setembro de 1887 e de 29 de janeiro de 1892, assim como as «Prescrições fundamentaes para o fornecimento e a montagem das pontes metallicas» na redacção approvada pelo ministerio I. R. do commercio

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de julho de 1906.

Segundo parece, o sr. ministro da fazenda está-se occupando, entre outros assuntos, da preparação das bases para a remodelação dos actuaes contratos com o Banco de Portugal. Diz-se tambem que a proposito da reforma d'esses contratos o sr. ministro da fazenda está estudando uma proposta para apresentar ao parlamento sobre credito agricola

A ser verdadeiro este ultimo boato, os propositos do sr. ministro devem merecer da industria agricola, a primeira das nossas industrias, a industria verdadeiramente nacional, o mais incondicional applauso.

Chega a ser inacreditavel que um paiz, como o nosso, essencialmente agricola, e que nunca foi outra cousa, não possua, dessemnadas pelas suas provincias, caixas de credito que sirvam de auxilio proveitoso ao pequeno lavrador.

A' mingua de instituições d'essa natureza, a lavoura lança-se nas garras da agiotagem desenfreada, que campeia livremente por esse paiz fóra, ou nas da Companhia de Credito Predial Portuguez, a qual, pela sua actual organização, se offerece vantagens aos grandes lavradores, ou por outra, aos que lá levantam grandes emprestimos, para os pequenos representa apenas o caminho da ruina.

O auxilio ao pequeno lavrador, para ser efficaç, deve consistir em emprestar-lhe, nas epocas proprias, o dinheiro de que elle precisar para o tratamento das suas terras, mediante juro modico, sendo o emprestimo garantido por letras, cujos vencimentos devem ser fixados por forma que coincidam approximadamente com a epoca do apuramento da venda das colheitas.

O praso de tres mezes, mais geralmente usado nas letras commerciaes é demasiado curto para as letras agricolas.

O facto que actualmente se dá da não coincidência dos vencimentos das letras descontados á lavoura com a epoca do apuramento das colheitas é quasi sempre de resultados ruinosos para o pequeno agricultor, que se vê na necessidade de contrair emprestimos supplementares para occorrer ao pagamento da amortização e juros de reforma das letras vencidas.

A medida de que ora nos occupamos mais inadiavel se torna precisamente agora na phase calamitosa que a agricultura nacional atravessa, medida que terá de ser combinada com outras de reputada urgencia, como a que diz respeito a tratados de commercio para collocação dos nossos productos no estrangeiro, a livre entrada dos nossos vinhos nas duas grandes cidades do paiz, e ainda outras que os lavradores teem sollicitado dos poderes publicos.

Em appendice ao *Diario do Governo* de 26 do corrente foi publicada a nota do estado da divida fluctuante em data de 31 de maio.

Esta nota que podia e devia ser publicada alguns dias depois do fim de cada mez, apparece-nos assim com cerca de dois mezes d'atrazo.

Eis o resumo da referida nota:

No paiz: em conta de bilhetes do Thesouro 28.709:594\$486; Contas correntes: Banco de Portugal 23.503:403\$133; Caixa Geral de Depositos, abatidos os documentos pagos e ainda não abonados, 9.027:000\$000. Somma 61.239:997\$619. Abatendo: diversos—saldo crédor 4:000\$000, fica o saldo devedor de 61.235:997\$619.

No estrangeiro: supprimentos a pagar em Londres, réis 11.477:250\$000; supprimentos a pagar em Paris, 6.030:000\$000. Somma 17.507:250\$000. Abatendo: Contas correntes, saldo crédor 6.292:336\$770, fica o saldo devedor de 11.214:913\$230.

Resumo: no paiz 61.235:997\$619; no estrangeiro 11.214:913\$230 Total 72.450:910\$849.

A quinzena decorreu bastante desanimada para o nosso mercado bolsista, descontando mesmo o enfraquecimento de operações que a quadra estival sempre occasiona.

Nas operações a praso ha a registar a importante baixa que soffreram as acções da Companhia do Assucar de Moçambique.

Os restantes valores soffreram pequenas oscillações.

A liquidacção do fim do mez affigura-se relativamente facil.

O cambio do Rio sobre Londres fechou hoje a 16 ⁵/₁₆.

	EM 14 DE JULHO		EM 31 DE JULHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	52	51 ⁷ / ₈	52 ¹ / ₁₆	52
» 90 d.v.	52 ⁷ / ₁₆	—	52 ¹ / ₂	—
Paris cheque	550	552	549	551
Berlim »	225	226	224 ¹ / ₂	225 ¹ / ₂
Amsterdam cheque	381	382 ¹ / ₂	380 ¹ / ₂	382
Madrid cheque	825	835	820	830

A. C.

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	JULHO													
	16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	—
Lisboa : Inscriptões de assent.	43 60	43,50	43,50	43,50	43,40	43,50	43,50	43,45	43,45	43	43,40	43,40	43 20	—
» coupon ..	43,39	43,55	—	43,35	43,35	43,40	43,30	43,32	—	43 30	43,30	43 20	43,10	—
Obrig. 4 % 1888.....	20.600	—	20.600	20.600	20.600	20 600	—	—	20.600	20.600	20.600	—	20 550	—
» 4 % 1890 assent....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 % 1890 coupon ...	52.500	—	52.500	—	—	—	52.500	53 000	—	—	—	53 000	—	—
» 4 1/2 % assent.....	—	—	—	—	—	—	—	—	62.000	—	—	62.000	—	—
» 4 1/2 % coupon int ..	61.100	—	61.100	—	61.100	61.100	61.200	—	61.200	61.200	61.200	—	—	—
» externo 1.ª série.....	—	65 500	65.500	65 500	65 400	65.400	65.300	65 200	65 200	65.200	65.200	65 200	65.300	—
» 3 % 1905.....	9.450	—	—	9.400	9.40	9 400	9.400	—	9.400	—	9.400	9.400	—	—
» Tabacos coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accções B. de Portugal.....	—	—	—	176.600	—	—	—	—	177 000	177 000	177.000	177.000	—	—
» » Commercial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Nac. Ultramarino	94 500	94.400	94.400	94 400	94.500	—	—	—	94 400	94.500	94.50	—	—	—
» » Lisboa & Agores	—	—	—	112 700	—	112.700	—	112 800	—	—	113 150	—	—	—
» Tabacos coupon	106.000	105 600	105.600	105 600	106 300	106.500	107.000	—	107.000	107 600	106.800	—	—	—
» Comp. Phosphoros..	67.200	67.100	67 000	—	—	—	67.200	67.000	—	67 200	67 00	—	67 100	—
» » Real.....	—	70 000	70.500	71.000	71.300	70.000	—	69 80	—	—	69.100	69.600	—	—
» » Nacional	11 200	11 400	—	11.400	11.300	—	11 35	11.50	11.300	—	—	—	—	—
Obrig. prediaes 6 %	—	—	—	91 800	91 800	92.000	91 800	—	—	91 800	91 600	—	—	—
» » 5 %	87.200	87.000	87 000	86.950	86 800	86 800	86 800	87.000	87 000	87 000	87.000	87.000	—	—
» C.ª Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	37.100	—	—	37.050	—	37.150	—
» » Real 3 % 1.º grau	—	—	—	—	—	—	69 300	69 800	—	—	—	—	—	—
» » 3 % 2.º »	—	57 300	57.300	—	57.500	57.500	57.600	57 500	57.450	—	57.300	—	57.250	—
» » Nacional 1.ª série.	—	74 500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Atravez d'Africa..	87.500	—	—	—	—	87.400	—	87 300	87.300	—	—	—	86.800	—
Paris : 3 %, portuguez 1.ª série	70,15	70,35	70,40	70,25	70,35	70,25	69,15	70,05	70	70,10	70,15	—	70,20	—
Accções Comp. Real	379	385	—	—	—	380	—	—	384	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres.....	—	—	47,25	47	41	48,50	48,50	48	—	—	47,50	48,75	47,50	—
» Madrid-Zaragoza....	387	386	387	383	386	390	386	387	385	386	395	—	—	—
» Andaluzes	210	210,50	215	—	214	217 75	212	—	210	—	215	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau	378	377,50	379	378	377	377	381	380	380	380	—	377	378	—
» » 2.º »	311	311	313	313	312	312	312	312	311	311	311	311	311	—
» » Beira Alta ...	199	199	—	199	199,50	199,50	201	201	201	201	202	—	—	—
» Madrid-Caceres.....	145,50	145,50	145,50	147	148	150	149	148	—	148	149,50	149	149	—
Londres : 3 %, portuguez.....	70,37	70,37	70,37	70 37	70,37	70,50	70,25	70,50	70,50	70,25	70,25	70,37	70,37	—
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	—	—	—	94 56	94,81	—	—	—	—	94,31	94,75	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1906				1905				Totaes desde 1 de janeiro		Differença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1906	1905	1906	1905	1906	1905
			Reis	Reis		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida...	2 8 Jul 693	105.218.000	151.829	693	99 203.057	143 150	2.346 844.000	2.276 852 649	69.991 351	—	—	—
		9 15 »	100 601.000	145.167	»	99 203 057	43 150	2.447.445 000	2.376.055 706	71 389 294	—	—	—
		16 22 »	98.703.000	142.428	»	99.203.057	143.150	2.516.148 000	2.475.258.763	70 889 237	—	—	—
	Nova rede garantida	2 8 » 380	14 105 000	37.118	380	14.152 943	37 244	324 037.000	311.066.351	12.970.649	—	—	—
		9 15 »	14.172.000	37.294	»	14.152 943	37 244	338.209.000	325.219 294	12.989.706	—	—	—
		16 22 »	13.747.000	36.176	»	14 152.943	37.244	351.956.000	339.372.237	11.583.763	—	—	—
Vendas Novas		2 8 » 70	1 607.000	22.957	70	1.759.000	25.128	47.903.000	49.817 000	—	1.914 000	—	—
		9 15 »	1 969 000	28 128	»	1.759 000	25.128	49.872.000	51.576.000	—	1.704 000	—	—
		16 22 »	2.010.000	28.714	»	1 759 000	25.128	51.882.000	53.335.000	—	1.453.000	—	—
Sul e Sueste.....		1 31 Mai 580	98 871.372	170.467	545	90.036.655	65.204	454.683.697	439 437.221	15.246.476	—	—	—
Minho e Douro		1 31 Mar 343	114 643.637	334.238	343	110.906.616	323.342	330.856.848	320.383.890	10.472.958	—	—	—
Beira Alta.....		18 24 Jun 253	9.378.755	37.070	253	9.803.637	38.749	190.113.409	182.841.787	7.271.622	—	—	—
Nacional—Vizeu e Mirandella.....		11 17 Jun 148	2.412 931	16.303	105	1.537.982	14 647	58.461.184	39.534 902	19.126.282	—	—	—
		18 24 »	2.363.691	15 970	»	1.820.194	17.335	60.824 878	41.355.096	19 469 782	—	—	—
		25 1 Jul »	2.775 405	18.752	»	1.611.972	15.352	63.600 283	42.967.068	20.633 215	—	—	—
Guimarães		21 31 Mai 34	3 283.965	96.587	34	2.926.662	86.078	34 147 368	33.570.476	576 892	—	—	—
		1 10 Jun »	2.135.850	62.818	»	2.450.935	72.086	36.283.218	36.021 411	261.807	—	—	—
Porto á P. e Famalicão		1 31 Mai 64	12 261.000	191.578	64	10.210 414	59 537	54.213.902	48 398 363	5 815.539	—	—	—
		17 23 Jun 3681 Ps.	2 348.162	638	3681 Ps.	2.070.053	562 Ps.	52 570.491	50.833 854	1 736 636	—	—	—
Norte de Espanha....		24 30 »	2.263 250	615	»	2 048.772	556	54.833 741	52 832.627	1.951.114	—	—	—
		1 7 Jul »	2.399 540	652	»	2.334.340	634	57.233 282	55.216 967	2.016.315	—	—	—
Madrid — Zaragoza — Alicante		2 8 » 3650	1.909.766	523	3650	1 833 011	502	53.346.713	51.222 577	2.124 135	—	—	—
		9 15 »	1.970.615	539	»	1.856.452	508	55.317 328	53 079.030	2.238.298	—	—	—
		18 24 Jun 1067	349.320	327	1067	418 453	392	9.338 078	9.962.949	—	624 871	—	—
Andaluzes		25 1 Jul »	348.238	36	»	395 363	370	9.686 317	10.358 313	—	671 996	—	—
		2 8 »	341 678	320	»	398.918	374	10.027.995	10.757 232	—	729.237	—	—
Madrid-Caceres e Portugal.....		2 8 » 777	170.299	219	777	147.886	190	4.250.075	3 851.49	353.584	—	—	—
		9 15 »	166 346	214	»	136.909	176	4.371.421	3 988 400	383.021	—	—	—
		16 22 »	165 659	213	»	150.223	193	4.537.080	4 138.623	398 457	—	—	—
		2 8 » 180	49.985	277	180	53.740	298	1.618.569	1 276.377	342 192	—	—	—
Zafra a Huelva		9 15 »	49.386	274	»	55.911	310	1.667 954	1.332.288	335.666	—	—	—

Publicações recebidas

Baños de Mar en Portugal—Temporada de 1906.—Recebemos um elegantissimo volume, annunciando preços de bilhetes de ida e volta para a temporada de banhos, entre Portugal e Espanha. As facilidades que as companhias facultam não só quanto a preços, mas também em relação a demoras nas localidades intermédias aos pontos de partida e de destino não podem ser mais convidativas.

Deliciosas photogravuras illustram o volume, fazendo despertar o desejo de ver de perto os pontos admiráveis, e os elegantes edificios que reproduzem.

Aguas de Vidago.—Da Empresa das Aguas de Vidago, recebemos um bello volume em que o dr. Azevedo Antas trata sob o ponto de vista medico de alguns casos de clinica que elle teve ensejo de estudar naquella estancia.

Acompanham o volume, além de um mappa estatístico das doenças tratadas em Vidago, e resultados obtidos em 1905, varias photogravuras reproduzindo os edificios da empresa e alguns dos pontos mais formosos de Vidago.

Agradecemos o exemplar enviado.

Agua de Villacabras. Da Empresa exploradora d'estas aguas recebemos uma collecção de bilhetes postaes, reclamo do seu producto, collecção que agradecemos.

Guia ilustrada de las playas portuguesas.—A interessante revista espanhola *Le Touriste* publicou um guia das principaes praias balneares e aguas mineraes com a noticia acérca dos principaes hoteis de Portugal.

Insera também um itinerario de comboios entre Portugal e varias povoações espanholas bem como o preço das passagens, e todos os esclarecimentos que interessam aos que de Espanha queiram vir a Portugal para a epoca balnear.

Bellas phototypias intercalladas no texto reproduzem as varias praias e thermas, bem como alguns pontos dos mais pittorescos do Porto e de Lisboa.

O serviço prestado pela interessante revista é muito para agradecer porque assim, pouco a pouco, se vae tornando conhecida no estrangeiro a belleza do nosso paiz, e despertando a curiosidade de visitá-lo aos que por esta epoca procuram o encanto das praias para repousar das fadigas de dez mezes de trabalho extenuante.

E as nossas praias, com a suavidade do clima, o trato ameno dos habitantes, e o conforto que começa a predominar nos hoteis, dentro em pouco serão o ponto de reunião de grande numero de estrangeiros.

A locomoção no futuro

Um escriptor allemão entregando-se a devaneios da phantasia, promette-nos, para um muito proximo futuro, prodigios de velocidade.

Como a preocupação, a obsessão mesmo, da engenharia actual está sendo o economizar tempo, supprimindo distancias, faz uma breve resenha dos projectos realizaveis, que se encontram em laboração na mente da geração actual, citando os mais viaveis.

Entre estes aponta, em primeiro logar, o tunel sob o mar da Mancha, e a ponte gigantesca que o deve atravessar.

Segundo um plano recente, a linha ferrea correrá a cinquenta metros de altura sobre a superficie das aguas e será sustentada por arcos apoiados em uma centena de pilastras de ferro.

Os comboios circularão sobre esta ponte dando a impressão, a quem os veja do mar, de correrem um continuo perigo de precipitarem-se e abysmarem-se no seio das ondas que sob elles se acavallam e embatem espandando em maceiros de alva espuma.

O custo d'esta construcção está orçado em oitocentos milhões de francos.

Mas por elevada que nos pareça esta somma, torna-se

ella insignificante se a compararmos com o resultado obtido pela ligação do continente europeu ás ilhas britannicas, resultado simultaneamente material e moral, pois que esta ponte colossal, além de ser um admiravel instrumento de trafego, seria um elemento poderoso de paz e civilização.

Será um espectáculo verdadeiramente phantástico a passagem vertiginosa de um comboio electrico, brillantemente illuminado, em uma noute tempestuosa sobre as aguas revoltas do mar da Mancha! Por entre a escuridão das trevas, ao ruido estridente do fragor das ondas quebrando-se de encontro aos pilares assentes sobre o fundo do mar, como um desafio ao mysterio da natureza, sob as cataratas de uma chuva torrencial, o comboio, serpe de fogo, passará como um meteoro brilhante, ligando dois paizes contra a vontade da natureza, fazendo a apothese da sciencia, da perseverança e da força humana.

Outro projecto que o escriptor allemão cita, muito curioso, para a passagem do mar da Mancha, consiste em um grande tubo pneumático de aço, collocado no fundo do mar.

O viajante descia na costa franceza por meio de um elegante ascensor até o sub-solo. Compra o respectivo bilhete, e commodamente installado numa especie de projectil, como no romance de Julio Verne, preparado com todo o conforto necessario para evitar os effeitos de um choque brusco, esperaria o momento da chegada á outra costa.

O projectil seguirá pelo monstruoso tubo sub-aqualico como pela garganta disforme de um monstro apocaliptico e poucos minutos depois parará no sub-solo da Grã-Bretanha. Um outro ascensor transportará o viajante á superficie da terra.

Passa depois o phantasista allemão a tratar da navegação maritima.

Os poderosos transatlanticos de certas companhias europeas e norte-americanas passam hoje por serem a ultima palavra da engenharia mechanica, mas ainda antes d'um seculo, — é elle que o diz —, estes maravilhosos engenhos serão considerados apenas como inuteis velharias e substituidos por outras machinas mais poderosas.

O oceano tornar-se ha ainda mais deserto do que é hoje, e as rotas transcontinentaes ficarão abandonadas, sem que um penacho de fumo manche o horisonte.

A navegação de grande tonelagem passará a ser submarina.

Os paquetes terão a fôrma de grandes charutos de aço, deslocando-se com espantosa velocidade a trinta metros abaixo da superficie dos mares. E a uma tal profundidade, não ha tempestade nem cyclone que faça sentir os seus effeitos, nem tão pouco o enjôo martyrizará os viajantes.

Quanto a linhas ferreas, a grande maravilha, a ultima palavra, será a linha africana do Cabo ao Cairo, sobre a qual, com a velocidade de duzentos kilometros á hora, se transportarão em dois dias os viajantes, percorrendo os oito mil kilometros que separam os dois extremos do continente negro.

A energia motriz será fornecida pelo Nilo, pelo Congo e pelo Zambeze, e o camello, o navio do deserto, assistirá aterrorizado á passagem fulgurante das locomotivas electricas, postas em movimento pelos trinta e cinco milhões de cavallos, fornecidos pelas quedas do Zambeze.

A nota alegre da locomoção no futuro será dada pelos omnibus aereos e pelos aeroplanos que navegarão acima das tempestades terrestres, como philosophos prudentes refugiando-se no silencio da solidão para evitarem o contacto brutal das multidões turbulentas.

Os caminhos de ferro ethiopicos

Estão já definitivamente assentes as bases para o accordo internacional ácerca dos caminhos de ferro da Ethiopia.

Como é sabido as potencias interessadas são a Inglaterra, a França e a Italia.

Pelos termos da convenção agora realizada, a França construirá a linha de Djibuti a Addis-Abbaba, a Inglaterra construirá a linha a partir d'este ultimo ponto até o Nilo, a Italia toma a seu cargo a construção da linha desde Addis-Abbaba até Massuah.

Assim a Inglaterra e a Italia, sem construirem linhas que conduzam ao mar fazendo concorrência á França, ficarão com as suas possessões ligadas directamente á Abyssinia.

Haverá tres companhias distinctas : uma ingleza, uma franceza e outra italiana ; mas a Inglaterra e a Italia terão cada uma seu representante na direcção da companhia franceza, a França e a Italia, cada uma seu representante na direcção da companhia ingleza, e a França e a Inglaterra os seus respectivos representantes na direcção da companhia italiana.

As tres potencias obrigam-se a garantir mutuamente a integridade do imperio etheopico, e a respeitar o regime da porta aberta.

Caminho de ferro electrico de Bonn a Colonia

Esta linha está já, quasi em toda a sua extensão, aberta ao publico. Segue a margem esquerda do Rheno e apresenta a particularidade de funcionar por corrente directa com a voltagem pouco usual de 990 volts.

A extensão total da linha é de dezeseite milhas, passando por Buschdorf, Hersel, Widding, Orfeld, Wesseling, Godorf, Surth, e Roden-Kirchen.

A estação central geratriz está installada a meio percurso, em Wesseling.

Os comboios de passageiros são formados por quatro carruagens, podendo transportar 250 pessoas.

Os conductores do fluido são de cobre, aereos e duplos. Os postes que os suportam distanciados 155 pés, excepto nas curvas, onde os intervallos são menores.

As linhas telephonicas e de signaes correm sob o solo.

Para os effeitos de alimentação, a linha está dividida em tres secções.

A de Marienburg a Surth é alimentada nesta ultima localidade por um feeder, auxiliado por uma bateria com a capacidade de 330 amperes-hora. A de Surth a Hessel é alimentada directamente pela estação geratriz de Wesseling. A de Hessel a Bonn, é alimentada na primeira d'estas localidades, onde ha uma bateria e um transformador.

A estação geratriz contém duas installações de 350 kilovats cada uma, movidas directamente por machinas Compound. Tem mais dois transformadores para os *feeders*, e um transformador Pirani para carregar a bateria.

O vapor é obtido por meio de tres caldeiras; o combustivel empregado é a linhite, em briquetes.

As carruagens automotoras desenvolvem a força de cento e trinta cavallos. Os motores são de quatro polos.

A largura da linha é de 1^m,40.

Tracção electrica

Lisboa

No dia 23 do mez passado foi entregue ao sr. presidente do concelho de ministros um protesto contra o projectado contrato com a Companhia Carris de Ferro.

Consta que brevemente começarão os trabalhos para uma nova linha seguindo de Santa Apollonia pelo Valle de Santo Antonio, Caminho do Forno do Tijolo, rua Maria Andrade, Avenida D. Amelia, indo entroncar com a linha dos Anjos.

Deu entrada na Camara Municipal o projecto para o estabelecimento de uma linha do largo do Carmo ao de S. Roque, passando pelo theatro da Trindade.

Os moradores do Castello tratam de obter da Companhia Carris de ferro o assentamento de uma linha que, entroncando na rua do Arco do Limoeiro e passando pela rua da Saudade dê a volta ao largo dos Loyos e seguindo pela rua de S. Thiago volte á rua do Arco do Limoeiro.

A companhia Carris de ferro entregou na estancia competente um projecto para a duplicação da linha na rua Gomes Freire.

Espanha

Constituiu-se em Bruxellas uma companhia para a aquisição e exploração dos tremvias de Bilbao.

LINHAS PORTUGUEZAS

Livração a Amarante — Teemlido ultimamente grande desenvolvimento os trabalhos nesta linha.

Os encontros do viaducto de S. Lazaro devem ficar concluidos por meados d'este mez, passando-se logo a proceder ao assentamento do tabolleiro metallico.

Lobito. — Durante o mez de maio trabalharam nesta linha 97 brancos e 2.200 pretos.

O movimento de terras foi 5.066 metros cubicos de aterro e 3.643 de excavação.

Está já concluida a installação das officinas, que são illuminadas a luz electrica, tendo já produzido bastantes trabalhos de reparação.

Durante o mez de maio foram transportadas nesta linha, entre Lobito e Catumbella, 182 toneladas de mercadorias pertencentes a particulares.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Foi dada á Companhia dos Caminhos de Ferro de Santander a Bilbao a concessão da linha de via reduzida, por noventa annos, de Solares a Lierganes.

Foi dada a concessão de uma linha ferrea de via reduzida de Malaga a Valer-Malaga.

ALLEMANHA

Nas linhas do Estado da Prussia vac proceder-se a experiencias para a introdução do sistema de telegrapho sem fios. Nos comboios serão installados appparelhos receptores e nas estações appparelhos transmissores, de maneira que os comboios só podem receber, e não expedir.

FRANÇA

Foi auctorizada a abertura á exploração da linha de Gueset a La Châtre, da companhia d'Orleans.

Esta linha, de via simples, tem a extensão de 67.500 metros.

ARGENTINA

Foi dada a concessão para construir e explorar uma linha de tremvias a vapor de S. Thomé ao porto de S^a Fé, na extensão total de 220 kilometros. A linha terá um metro de largura.

CHILE

Ficou constituida o mez passado em Bruxellas uma sociedade com o fim geral de construir e explorar caminhos de ferro e outros meios de transporte no Chili, mas visando particularmente a construção e exploração do caminho de ferro longitudinal do paiz.

Notas varias

A guerra aos automoveis. — Em Wollesley, cidade do Canada, foi promulgada uma postura que regula a velocidade dos automoveis, a qual não poderá ser superior a oito milhas por hora, sob pena de multa que varia entre oito e cinquenta dollars, ou trinta dias de prisão.

A indignação dos automobilistas da cidade é grande, porque assim os automoveis perdem a sua razão de ser, a velocidade, e torna-se uns vehiculos inuteis.

Companhia Real

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

(Continuado do n.º 445)

Concluiu-se tambem nesta linha a substituição dos taboleiros metallicos de pequena e média dimensão no que se despendeu 5:734\$753 réis.

Espera-se continuar esta substituição nas linhas secundarias onde em certos pontos é necessaria.

Pelo que respeita a material circulante, realizaram-se importantes melhoramentos.

De accordo com a primeira parte do plano elaborado em 1904, encommendaram-se à Société Dyle e Bacalan 10 carruagens modernas de *bogies*, das quaes 5 de primeira classe e 5 de segunda que devem ser entregues brevemente. Estas carruagens são destinadas mais especialmente ao serviço dos comboios rapidos do Porto, cujo exito é maior de anno para anno. O estado do cambio e as condições vantajosas em que foram encommendadas, permitem calcular que a despesa com esta aquisição não será superior a 110 contos de réis.

Encommendaram-se tambem durante o exercicio de 1905 à Société Alsacienne de Constructions Mécaniques, 5 poderosos locomotivas de grande velocidade, com as quaes poderemos não só acellerar mas augmentar a composição dos comboios rapidos do Porto e o Sud-Express em beneficio do trafego de passageiros que tende a crescer constantemente.

Na mesma orientação procedeu-se nas nossas officinas à transformação de uma carruagem de antigo modelo por moderno com corredor lateral, toilette e water-closet. Se esta operação der o resultado que se espera, tudo está preparado para continuação em maior escala da transformação de outras carruagens antigas, seguindo assim o exemplo de outras companhias estrangeiras, e neste sentido tencionamos aproveitar a installação de compressão de gaz que adquirimos para assegurar a iluminação nas carruagens de *bogies*, generalizando d'esta forma o sistema de iluminação por meio de gaz com bico incandescente (Auer) que satisfará o publico e dará sensivel economia.

O mappa annexo n.º 32 mostra as variações no effectivo do material circulante, vendo-se especialmente que continuámos a augmentar em 1905 o material de mercadorias, que é indispensavel conservar ao nivel do rapido desenvolvimento do nosso trafego nos ultimos annos.

A totalidade das despesas extraordinarias effectuadas em 1905, decompõe-se como segue:

Augmento de material circulante.....	165:175\$664
Mobilia, utensilios e ferramentas.....	37:357\$982
Diversos trabalhos complementares.....	106:643\$786
Consolidação de linhas	79:231\$371
Acabamento das renovações de linhas previsto para 1904 (estação de Gaia).....	11:283\$303
Estabelecimento da segunda via entre Espinho e Aveiro.....	206:701\$074
Substituição de taboleiros metallicos.....	5:734\$753
Total	612:135\$933

5.º—Diversos

A construcção, pela companhia do Mondego, da linha de Coimbra a Arganil que deverá ser explorada pela nossa Companhia, tem continuado a ser feita com actividade e sob nossa fiscalização. Os trabalhos da secção de Coimbra a Louzã, ou sejam 30 kilometros, encontram-se muito adeantados e de tal forma que a linha deverá ser entregue brevemente á nossa companhia.

A exploração far-se-ha o mais economicamente possivel e nestas condições deve dar resultados satisfatorios.

Segunda Parte

Contas de estabelecimento e de despesas complementares do primeiro estabelecimento

Em seguida se explicam as diferenças resultantes da comparação do balanço de 1905 com o do anno anterior.

Estabelecimento.

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1904.....	56 981:373\$352
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1905.....	56 925:728\$218
Diferença para menos em 1905....	56:645\$134

Recebido do Bank für Handel & Industrie, como saldo da conta «Syndicato d'obrigações de 4 1/2 % (antigo Report Merck & C.)», a saber:

Em dinheiro — Mks. 51.048,78 a 238 1/2	12:175\$ 34
161 das nossas obrig. de 4 1/2 %, 1.º grau, valor nominal	14:490\$000
Em titulos { 322 das nossas obrig. de 4 1/2 %, 2.º grau, valor nominal.....	28:980\$000
	43:470\$000
Diferença indicada.	55:645\$134

Material circulante.

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1904	3.111:055\$626
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1905.	3.091:204\$286
Diferença para menos em 1905	19:851\$340

Representa a baixa em inventario, do valor por que no mesmo figurava diverso material, que foi demolido pelo seu mau estado.

Despesas complementares do Estabelecimento desde 1895.

Comquanto o saldo d'esta conta seja igual ao do anno anterior, o seu movimento foi como segue:

Novas construcções e trabalhos complementares	392:584\$231
Mobilia, utensilios e ferramenta.....	37:357\$982
Material circulante.....	165:175\$664
Somma a despesa.....	595:117\$877

Amortizada pela conta de «Ganhos e Perdas».

Obrigações privilegiadas de 1.º grau.

Saldo crédor em 31 de dezembro de 1904.....	47.697:210\$000
Saldo crédor em 31 de dezembro de 1905.....	47.682:720\$000
Diferença para menos em 1905 ..	14:490\$000

Corresponde ao valor nominal (90\$000 réis cada) de 161 obrigações de 4 1/2 %, primeiro grau, recebidas do Bank für Handel & Industrie, da proveniencia indicada na conta «Estabelecimento», que foram passadas á «Reserva Extraordinaria».

Obrigações privilegiadas de 2.º grau.

Saldo crédor em 31 de dezembro de 1904.....	41.948:190\$000
Saldo crédor em 31 de dezembro de 1905	41.919:210\$000
Diferença para menos em 1905....	28 980\$000

Corresponde ao valor nominal (90\$000 réis cada) de 322 obrigações de 4 1/2 %, segundo grau, recebidas do Bank für Handel & Industrie, da proveniencia indicada na conta «Estabelecimento», que foram annulladas e destruidas.

Fundo de reserva extraordinario

Este «Fundo de reserva» foi accrescido de 161 obrigações de 4 1/2 %, cuja origem já atraz indicámos.

A sua constituição actual é de:

Obrigações de 3 % privilegiadas de 1.º grau.....	9 486
Obrigações de 4 % privilegiadas de 1.º grau.....	56
Obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 1.º grau.....	668
Numero total de obrigações....	10 210

(Continúa).

Aviões de serviço

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes

Temporada de banhos e aguas thermaes

A partir de 20 de julho de 1906 serão vendidos pelas estações de Lisboa-Rocio e Lisboa-Caes dos Soldados, bilhetes de banhos para a estação de Villa Real (Traz-os-Montes), pelos preços abaixo indicados e nas condições constantes do cartaz E. 781 de 11 de junho de 1906.

De Lisboa-Rocio e Lisboa-Caes dos Soldados a Villa Real e volta, 1.ª classe 15\$660 réis, 2.ª 12\$370 réis e 3.ª 8\$790 réis.
Lisboa, 18 de julho de 1906.

Madeiras ordinarias de construcção

A partir do dia 1 de agosto de 1906, a tarifa especial M. L. n.º 3 de pequena velocidade, que regula o transporte de madeiras ordinarias de construcção em bruto, debastadas ou serradas, de varias estações d'esta companhia para varias estações da companhia de Madrid a Cáceres e a Portugal e do Oeste de Espanha, será ampliada ao Caes de Santos pelos preços applicaveis ao grupo Alcantara-Terra a Cascaes.

Desde a mesma data passará esta tarifa a ser de applicação reciproca, isto é, a ter validade não só no sentido Portugal-Espanha, como até aqui, mas tambem no sentido Espanha-Portugal.

Lisboa, 20 de julho de 1906.

Arrematações**Caminhos de ferro do Estado****Direcção do Minho e Douro****Empreitadas de construcção**

Pelo presente se faz publico que, no dia 4 do proximo mez 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^m,0 e a ponte sobre a Ribeira d'Aguiar (perfil 337) e a Portella de Garrochos, na extensão de 2.692^m,9, do lanço da estrada de serviço de Almendra à estação de Almendra, no caminho de ferro do Douro, compreendido entre Almendra e a Portella de Garrochos.

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

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

O deposito definitivo será de 5 p. c. do preço da adjudicação, que deverá ser feito na mesma thesouraria, no praso de cinco dias, contados da data da notificação da adjudicação.

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

O projecto, caderno de encargos e programma do concurso estão patentes na secretaria d'esta direcção e na direcção das obras publicas do districto da Guarda, em todos os dias uteis, desde as dez da manhã ás tres da tarde.—Porto, 6 de julho de 1906.

Fornecimento de artigos de escritorio

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 8 do proximo mez de agosto, á uma hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de diversos artigos de escritorio.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da Direcção o deposito provisorio de 105\$000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da Direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio.

* Os depósitos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás 3 da tarde.
Porto, 16 de julho de 1906.

Empilhamento de carvão de pedra

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 11 do proximo mez de agosto á uma hora da tarde, perante a Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso para o empilhamento de 20 160 toneladas de carvão de pedra, bem como para adivagem até 840 toneladas d'este combustivel.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 27\$000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicada a empreitada reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio.

Os depósitos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã e na secretaria da direcção, em todos os dias uteis das onze horas da manhã ás tres da tarde.—Porto, 20 de julho de 1906.

Direcção do Sul e Sueste

Faz-se publico que no dia 11 de agosto de 1906, pelas doze horas do dia, na secretaria da 3.ª secção de vias e obras, em Beja, perante o respectivo chefe, terá logar a arrematação para a empreitada de construcção de habitação para doze empregados na estação de Cuba.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de réis 80\$000.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisorio e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar ácerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis desde as dez horas da manhã ás quatro da tarde, na secretaria da referida secção ou na secção de expediente do serviço de via e obras, no Barreiro.—Beja, 23 de julho de 1906.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes**Fornecimento de madeira de mogno**

No dia 6 de agosto 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 10.000 kilos de madeira de mogno.

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

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

Lisboa, 16 de julho de 1906.

THE ANGLO-PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessionaria do governo)

153, RUA DA CONCEIÇÃO, 1.º

A Companhia faz sciente ao publico que está pronta a estabelecer, communicações telephonicas da Rede Publica em qualquer ponto fóra da nova circumvallação (compreendendo Caxias, Paço d'Arcos, Oeiras, Parede, Estoril, Cascaes, Alhandra e Cintra, etc.), aos preços da tabella que ultimamente foi approvada pelo Governo que são: Distancia até 1.000 metros, 20\$000 réis, com mais a taxa de 100 réis por cada conversação de 5 minutos.

A distancia é contada entre a estação mais proxima e a residencia do subscriber. A subscrição é annual. Acrescenta-se a taxa de installação de 15\$000 réis, que é paga por uma só vez. As tarifas para residencias particulares acham-se reduzidas, para toda a area dentro da nova circumvallação, a 33\$750 réis até 1.500 metros, contados da estação central mais proxima, com um pequeno augmento por cada 500 metros addicionaes. A Companhia está pronta a estabelecer estações centraes em qualquer localidade desde que hajam subscribers sufficientes.

VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARES, ETC.

A Companhia construe e vende telephones e material para a collocação de linhas, campainhas electricas, p. ra-raios, despertadores contra ladrões e incendios, e todos os mais appparelhos electricos que se vendem ou se alugam tanto em Lisboa como em toda a parte de Portugal.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LISBOA **C. Mahony & Amaral.**—Commissões, 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 Gloria, 22 A — Casa e mobilia nova. Serviço esmerado. Diaria 1\$200 a 3\$000 réis (quartos luxuosos). Almoço, 500 réis. Jantar 600 réis. — Teleg : Higlife — Lisboa.

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

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

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

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

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

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

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

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

SETUBAL **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1\$200 a 2\$500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

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

Aos srs. subscriptores dos telephones MEMOTELEFONIO

Elegante quadro para escriptorio, para rapidamente se saber os numeros das pessoas ou casas com as quaes se quer falar.

Especialidade d'esta Redação

PREÇO 1\$600 RS.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 14 de Agosto sairá o paquete **Danube** para

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

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Suez), vapor allemão **Gouverneur**. Sairá a 13 de agosto Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Rugia**. Sairá a 9 de agosto.

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



Barcelona. Certe e Marselha, vapor allemão **Saint Philippen**. Sairá a 4 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bordeos, vapor **Millan**. Espera-se a 1 de agosto. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Bordeos, vapor francez **Chili**. Sairá a 9 de agosto. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^o



Buenos Aires (directo), vap. allem. **Cap Ortegall**. Sairá a 19 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



China (Macau) e Japão, vap. allem. **Habsburg**. Sairá a 25 de agosto.

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



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Cordillere**. Sairá a 6 de agosto. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, 32, 1.^o



Glasgow, vapor inglez **Baron Huntly**. Sairá de 2 a 3 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Graltar, vapor inglez **Iberia**. Espera-se a 1 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Hamburgo, vapor allem **Assuncion**. Sairá a 8 de agosto.

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



Havre e Liverpool, vapor inglez **Ambrose**. Sairá a 8 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Trav. da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Liverpool, vapor inglez **Minho**. Sairá a 2 de agosto.

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



Liverpool (directo), vapor inglez **Saragossa**. Sairá a 4 de agosto.

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



Londres (directo), vapor inglez **Riga**. Sairá a 5 de agosto.

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



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Lobito, Benguela e Mossamedes, vap. Portuguez **Loanda**. Sairá a 7 de agosto. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Rio Negro**. Sairá a 5 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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

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



Pará, Maranhão, Ceará e Parnahyba (via Madeira), vapor allemão **Rio Grande**. Sairá a 15 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua Fanqueiros, 10, 1.^o



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

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



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

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

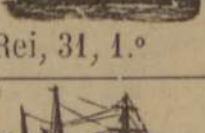


Pernambuco e Maceió, vap. inglez **Warrior**. Sairá a 10 de agosto.

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



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Danube**. Sairá a 14 de agosto. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **San Nicolas**. Sairá a 15 de agosto.

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



Rotterdam e Hamburgo, vapor allemão **Pernambuco**. Sairá a 15 de agosto.

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



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

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



S. Vicente, Rio de Janeiro e Buenos Aires, vap. inglez **Magdalena**. Sairá a 7 de agosto. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oropesa**. Sairá a 8 de agosto.

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



Vigo, La Pallice e Liverpool, vap. inglez **Victoria**. Sairá a 8 de agosto.

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

