

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:
Antwerpia, 1894, medalha de bronze — Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra. — S. Luiz, 1904, medalha de bronze
ENGENHEIRO CONSULTOR A. VASCONCELLOS PORTO 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

TYPGRAPHIA DO COMMERÇIO Redacção e administração TELEPHONE N.º 27
T. do Sacramento, ao Carmo, 7 48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48 Endereço telegraphic: Camiferro

1906, Anno do Jubileu dos Caminhos de ferro Portuguezes

SUMMÁRIO

ALFANDEGA-LEIXOES, por J. Fernando de Sousa	233
EXPORTAÇÃO DE PRIMICIAS, por O. S	235
PARTES OFICIAIS — Decreto de 16 de julho do Ministerio das Obras Públicas	236
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 Transatlântica Chegada ao Havre Como se faz o serviço na alfandega	238
ILLUMINAÇÃO ELECTRICA DOS COMBOIOS	239
A LOCOMOTIVA ACTUAL	239
LEGISLAÇÃO ESTRANGEIRA (conclusão)	239
PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis	240 e 241
PUBLICAÇOES RECEBIDAS	242
A LOCOMOCÃO NO FUTURO	242
CAMINHO DE FERRO ELECTRICO DE BONN A COLONIA	243
TRACCÃO ELECTRICA	243
LINHAS PORTUGUEZAS — Livração a Amarante—Lobito	243
LINHAS ESTRANGEIRAS—Espanha—Alemanha—França—Argentina—Chili	243
NOTAS VARIAS	243
COMPANHIA REAL—Relatório do conselho de administração	244
AVOS DE SERVIÇO	244
ARREMATAÇOES	245
AGENDA DO VIAJANTE	246
HORARIO DOS COMBOIOS	247
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	248

Alfandega-Leixões

II

Em artigo anterior (*) historieei 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 circumvalação a quantia de 135:600\$000 réis, em que é orçado o troço commun até Leça.

E' tempo de ultimar esse estudo, encarando sob o ponto de vista administrativo o difícil 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.

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 lóra d'elle. Dos 13 membros do Conselho de Administração 5 seriam nomeados pelo Governo, 1 pela Junta Geral, 1 pela Câmara Municipal e 1 pela Associação Commercial do Porto. A maioria do conselho emanava pois do Governo ou de corporações administrativas locaes.

O capital em acções da companhia era fixado em 1.800:000\$000, dos quais 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 tomara 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 atingir o seu periodo agudo, tornava difficult á Companhia o levantamento dos capitais 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 comodo quanto pernicioso, que os nossos governantes soem seguir quando encontram deante de si um problema difficult de administração, a questão foi-se protrahindo, 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 Thezouro, 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 à 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 quais 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 atraçaveis, 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.

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

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 distintos engenheiros srs. João Thomaz da Costa e João José Pereira Dias, que projectaram duas docas, sendo uma de marés e outra de fluctuação, 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^{ha},30 de area molhada e 5.170 metros de caes acostaveis. As docas n.^os 1 e 2 dariam vasão a um movimento de cerca de 900.000 toneladas annuaes, sem contar com o aproveitamento do caes exterior. A doca n.^o 1, seria suficiente 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 socorros a naufragos, de illuminação da entrada do porto, de polícia, de telegraphia, de pilotagem, desconexos, 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 iudimentar, 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 commerciales.

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 locaes.

Quer-se, e com toda a razão, o desenvolvimento commercial do Porto, que será prejudicado pelos portos rivais, 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 à 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 formas. 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 anteponto 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 locaes. 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 aplicação 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, aplicando-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 diligencias 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 declarar 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 pudesse 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 desconexos 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 aquelle porto ás funcções commerciales 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 despendiosas, nem rectificações para obter cais submersíveis com 7^m de agua para atração 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 indispensável uma revisão da lei de 1889 e um plano de obras. Começemos por este.

Aceitamos obras em Leixões na importância 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 à Companhia das Docas, tem de se accordar com ella as bases de novo contrato, reduzindo-se a duração da concessão ao prazo necessário para a amortização das obrigações, que pode ser de 50 ou 60 anos, com faculdade de resgate, e substituindo-se os encargos previstos na lei de 1889 pela construção das obras complementares em Leixões na importância de 3.000:000\$000, divididas em duas secções, e da linha de circumvalação do custo de 500\$000 réis. Haveria pois um dispendio imediato de 2.100:000\$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 cais acostável, além da estacada acostável 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 tráfego internacional nas linhas portuguesas.

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 técnicos e comerciais 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 comércio 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 possível 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 anomala e indefinida situação do porto de Leixões, e qualquer revisão das bases da lei de 1889 convém que seja preparada de acordo com a Companhia.

Gastos os primeiros 2.100:000\$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 tráfego tomaria certamente notável incremento e o comércio do Porto resentir-se-hia favoravelmente das facilidades oferecidas à navegação em Leixões.

A segunda série de obras ali attenderão as exigências crescentes do tráfego.

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

Melhor aplicação terá nessas obras o importante capital necessário para o prolongamento do ramal.

O tempo e a experiência se encarregão de acabar de dissipar prejuízos e de mostrar o que mais eficaz

será para attender cabalmente as legítimas exigências do comércio do Norte, quando já não forem suficientes as obras realizadas na primeira etapa.

O que não pode ser, é a ausência de plano que se torne efectivo e a indefinível situação de um porto, como o de Leixões, fadado para largo desenvolvimento.

J. Fernando de Sousa.

Exportação de primícias

Com a temerosa crise que se vai 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 desequilíbrio da produção vinícola para o consumo e para a exportação dos vinhos; com a perspectiva da desgraça eminentemente inevitável de milhares e milhares de famílias de proprietários e de trabalhadores rurais; a notícia de que ia desenvolver-se a exportação de frutas, legumes verdes e hortaliças para o mercado inglez, teve o condão de atrair a sympathia dos agricultores, e de lhes fazer luzir uma pequena esperança.

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

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

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

Leis artificiais, verdadeiros contrasensos económicos, elevavam o preço do pão e portanto desnivelavam o salário, pois que quem diz trigo caro, diz vida cara também e jornal caro.

D'ahi veio ser a cultura da vinha, só pela mão d'obra, cavas, redras, pulverizações, desparra, desbarba, vindima, cara também. 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 suficientemente para fóra d'elle.

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

Erro foi também o da nossa agricultura se dedicar tão intensamente à 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 notável os fructos e as flores.

Todavia são bem conhecidas as vantagens que algumas províncias francesas sabem colher da sua situação para mandar aos mercados de Paris, de Londres e outros da Alemanha, as primícias dos seus pomares, das suas hortas e dos seus jardins. São conhecidas também as riquezas criadas pelos Estados Unidos, onde se desenvolveu e formou a nova industria das frutas secas que se transportam para todos os mercados do mundo em condições de preço convidativas, frutas preparadas em fornos especiais, saborosas, limpas, de aspecto e aroma lisongeiro, pois nem a primitiva cor perdem.

Sabe-se também quanto a risonha Nice consegue ganhar com as suas flores.

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

E, mesmo em Lisboa, há quem explore regularmente o ramo de comércio 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 notícia de se ir abrir o mercado inglez ás nossas primícias.

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 época da maturação temporâ ou serodia.

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

Pode porém lutar bem no que respeita a legumes e hortaliças que proveem de culturas annuas 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 expedidas 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 assucareis e etéreos apreciados em todo o reino.

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

A dificuldade não provirá das terras, nem das espécies ou castas das arvores fructíferas, nem dos pomeriros 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 temporâs, verdadeiras primícias.

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

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

Todos sabem que em Lisboa a fructa é cara muito 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 dificuldades 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 orgãos que regularizem, normalizem, classifiquem e escolham as remessas.

Em quanto, para se expedir da província para Lisboa, uma cesta de maçãs só necessario encher dois impressos na estação ferroviaria de saída, 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 primícias em grande velocidade, e principalmente sem se concederem facilidades que permittam a rapidez na expedição, não poderá pensar-se em desenvolver efficazmente este ramo de cultura do pequeno raio de 15 kilómetros, contados do posto de embarque ou do centro do consumo.

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

Sem benefícios equivalentes não podem valorizar-se devidamente as primícias 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 rápidos.

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 produtos 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 efectuadas teriam compensação no excesso do tráfego.

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 primícias 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.

PARTÉ 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 Coutomil, seja declarada a urgencia da expropriação por utilidade publica de uma parcela 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 poço, pertencente a Joaquim da Silva Ferreira, e situada no distrito do Porto, bairro oriental, freguesia 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. Pago, em 16 de julho de 1906 — REL. — José Malheiro Reymão.

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 aplicavel a quaisquer remessas por fracções indivisiveis de 10 kg.

Até o presente só as grandes remessas, superiores a 500 kg. de peso eram beneficiadas por aquele 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 auctorizada a inclusão do estanho em lingotes ou em barriñhas naquelle tarifa, contanto 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 Caminhos de ferro do Estado resolveu contribuir com 4.500 fr. para as despesas da publicação de um folheto ilustrado 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 allemão e 30.000 em francez. O texto é do illustre escriptor francez Mr. Moumarché, a cuja proficiencia as companhias francezas teem recorrido para este genero de publicações de propaganda. A collaboração artistica é de Mr. Frick, distineto pintor que veio com Mr. Moumarché fazer uma excursão no nosso paiz, assim de se habilitarem a fazer aquelle trabalho, que vae ser profusamente distribuido a sim de tornar conhecidas as belzezas 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 assuntos relativos á Sociedade Propaganda de Portugal, de cuja Direcção faz parte, e colher impressões para as suas *Notas de Viagem* que tão justificadamente desfam a curiosidade no espirito dos nossos estimaveis leitores.

Portugal e o excursionismo

De ha tempos para cá, iem-se desenvolvido uma corrente da opinião tendente a chamar a Portugal a concorrencia 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 entrar 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 descurada, como serão as outras terras de somenos importancia !

Ora Lisboa que tantos elementos possue 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 cuidados do toucador pelo facto de serem formosas.

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

Na cidade antiga eram frequentes os jardins. Haja vista o das Amoreiras, dc 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 cidades invejam e pagariam a peso de ouro a facultade de poder possuí-los como nós podemos, e não queremos. E por entre os canteiros d'estes jardins, sob o mäciso dos arvoredos, bem ficariam os bustos dos nos-

sos poetas, dos nossos romancistas, dos nossos chronistas e navegadores. Era uma homenagem devida, que nos elevaria no conceito de estrangeiros ao verem que saímos consagrar o merecimento, e ao mesmo tempo concorreria para aumentar a belesa da cidade já de si tão bella.

Com a immensa quantidade de agua que se desperdiça por não haver quem queira comprá-la a duzentos réis o metro cubico, poder-se-hia levantar fontes monumentaes em uns pontos, modestos mas artisticos marcos fontenarios em outros, um ou outro lago nos jardins e tudo isto resultaria em beneficio da belesa e da higiene da cidade.

Já que para nosso prazer não temos feito nada d'isto, façamo-lo ao menos agora para nosso proveito. Se quizermos, como queremos, que o excursionismo se desenvolva em Portugal, se quizermos que o estrangeiro nos procure, se quizermos fazer de Portugal uma estação de inverno, é preciso cuidarmos de ataviar Lisboa de forma 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 milhares de contos ingleses tentando esmagar o reduzido milhar de contos portuguezes.

O colosso da companhia dos americanos, de capital estrangeiro, não pôde soffrer que a pequena companhia dos ascensores, de capital exclusivamente portuguez, se não ajoelhe perante ella e que tenha hombridade suficiente para defender os seus interesses, que são os de muitas familias que a ella ligaram os seus, contra o instinto ganancioso da prepotente Companhia.

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

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

A inexplicável diferença de preços na linha de Benfica aos domingos e dias santos não é cousa que faça transtorno ao publico; o que lhe faz transtorno, e grande, 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 transtorno 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 prejuizo 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 extraordinaria é não ter a linha do Carmo a S. Roque.

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

Não é a insignificante, mas licita, concorrencia que a companhia dos americanos faz á dos ascensores, que lhe diminue os interesses; o que lh'os d'minue é não atender as conveniencias da populaçao proporcionando-lhe transportes mais baratos.

A igualdade de preços em todas as carreiras, os carros do povo em todas as linhas em que possam ser postos, 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 tem esta época de ir pelas noites respirar o ar puro, fóra da cidade. O aumento de concorrência não só equilibra a diminuição do preço, mas vai muito mais além, dando à companhia interesses que ella não teria conservando os preços normais.

E assim que se aumenta a receita, não é guerreando a todo o transe uma companhia que tem direitos de prioridade, e que merece a proteção dos poderes públicos, pois que os capitais nella empregados representam as economias de milhares de portugueses, o pão de muitas famílias, a educação de muitíssimos orfãos.

Felizmente houve na Câmara 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 Transatlântica — Chegada ao Havre — Como se faz o serviço na alfândega.

Bem se poderá dizer que a nossa longa viagem nos caminhos de ferro da América 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 veículos ferroviários naquelle paiz, e uma marcha rápida que vence os 373 quilometros que separam Boston de Nova York em 6 horas justas, como o paiz atravessado 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, naquelle trajecto, a observação justificava-se, para que se pudesse apreciar a intensidade de vida, de produção, de comércio d'aquelle 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 descrição possível a infinitude 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 dificuldade já de fazer seguir, entre New Haven e Boston, oito comboios (ou talvez mais) por diferentes caminhos.

D'aquelle ponto até o extremo a via segue a margem do enorme canal da Long-Island, dando-nos também 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 edifícios, que elas 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 máquina que nos conduziu, e que se conserva palpável à frente d'aquelle extensa bicha de carruagens, como resfogando do esforço de a ter conduzido rapidamente em tão longo caminho. dando, todavia, com o seu penacho de fumo que lhe sai 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 áquelle loco motiva, como representante de tantas outras que, nos Estados Unidos, no Mexico e no Canadá nos haviam conduzido durante mais de três meses, através de mais de

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

Findava ahi 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 folhearamos e consultaramos e cuja disposição é tão prática que aos primeiros estudos logo o compreenderemos 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 amarvel recordação.

De novo no ponto inicial e *terminus*, já não nos impressiona tão fortemente o ruido ensurdecedor d'aquelle metrópole enorme; já não nos desorienta o movimento prodigioso d'aquellas ruas, d'aquelles carros, á superfície, pelos ares, pelas entradas do solo. Entendiamo-nos com tudo e parecia-nos tudo natural e que todos nos entendiam. Partimos d'ali cem dias antes europeus e voltavamo americanizados.

Agora tratava-se de preparar a travessia marítima.

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'aquelle companhia, enquanto o *Provence*, em construção, não estiver em serviço. Tem 11.869 toneladas d'arqueação, e máquina da força de 22.000 cavalos, 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 efeito, na travessia que fizemos, um dia houve em que, apesar do vento contrario, esta velocidade foi atingida.

As suas accommodações para passageiros de 1.^a são luxuosissimas e a construção tão bem estudada que nas cabines não se sente o menor ruido da máquina, que é o que mais incomoda os passageiros nos vapores.

O serviço é primoroso, a mesa variada e boa, com vinhos ás comidas; bom concerto tres vezes ao dia, vestos 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 vindos a bordo a visita sanitaria e os amaveis agentes da companhia que a todos os passageiros atendem, e providenciam para a rapida descarga.

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

Imediatamente chegados os passageiros a terra segue a descarga das bagagens que vai á alfândega, onde a de 1.^a classe é tratada com a consideração que empregados civilizados dedicam a passageiros de graduação.

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

Sufficientemente perspicaz e fino, como é indispensável 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 quais 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...

Illuminação eléctrica dos comboios

Parece ter dado excellento resultado um novo sistema de illuminação das carruagens dos comboios pela electricidade, conhecido pelo nome dos seus autores Leitner Lucas, experimentado num comboio expresso entre Londres e Plymouth e de Plymouth a Penzance, na Great Western Ry., durante tres meses.

Verificou-se que os apparelhos supportaram o trabalho durante esse periodo sem reparação ou afinação, sendo a illuminação 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 comprehende um dynamo, um commutador automatico, e uma bateria d'accumuladores. O dynamo vae suspendido sob o caixilho da carruagem e é movido por um dos eixos. O commutador faz carregar os accumuladores quando é necessário 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 acetilène por causa dos perigos de explosão e incendio que estes offerecem.

A locomotiva actual

Estudo geral sobre o tipo 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 tipos 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 autor 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 aumentaram 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 lugar ás machinas de 70 e 75 toneladas, por se terem tornado insuficientes 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 modifcação resultaram dois tipos de machinas, nitidamente distintos, 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 rectaguarda.

As diferentes 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 tipo de locomotiva que tem um eixo livre atraz de tres eixos motores, chegando-

se assim á locomotiva de 82 toneladas, com tres eixo 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 caracteristicas 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 orgãos, como na qualidade dos metais de que são formados.

Estuda os diferentes sistemas, experimentados ou ainda em experientia, 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 diferentes 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 Alemanha, 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^m, 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 autor produziu em 1897, mas pôde-se fazer uma ideia da locomotiva que esta Companhia encommendou á Grefuerstadt 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 experientia 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 ocupam 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 tipos de locomotivas empregadas no diferentes paizes.

Legislação estrangeira

(Conclusão)

*Exame periódico 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, alineas 2 e 4 a 9. O comboio de experientia deve, segundo a extensão do taboleiro, compôr-se de uma ou duas locomotivas do tipo 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 necessário 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 imediatamente á inspecção geral das vias ferreas austriacas quando se verificar que ha uma diminuição de resistencia; no caso contrario só se faz esta comunicação 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 acoutecimentos extraordinarios, taes como descarrilamentos, quedas de rochedos, avalanches, incendios, etc. é necessari 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 relatorio dando conta das avarias das pontes e das medidas adoptadas a tal respeito.

§ 19.^o—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 iniciaes, 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 igualmente 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 finaes. § 20.^o—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 efecto a construcção segundo entender, assim como de fazer proceder ás provas de qualidæ 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 prescripções precedentes. E' encarregada tambem de redigir os modelos das peças e quadros a empregar conforme os §§ 15, 18 e 19.

§ 21.^o—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 elas os §§ 5, 6 (relativos ás guardas), 7 (relativo a estabilidade), 17, 18, 19 e 20.

§ 22.^o—Fórmula 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 reproduçao, que possa ser suficientemente 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.^o—Epoa 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 «Prescripções fundamentaes para o fornecimento e a montagem das pontes metallicas» na redacção approvada pelo ministerio I. R. do commercio

PARTÉ FINANÇEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de julho de 1906.

Segundo parece, o sr. ministro da fazenda está-se ocupando, entre outros assuntos, da preparação das bases para a remodelação dos actuaes contratos com o Banco de Portugal. Diz-se tambem que a propósito 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 aplauso.

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

A' mingua de instituições d'essa natureza, a laboura lança-se nas garras da agiotagem desenfreada, que campeia livremente por esse paiz fôra, ou nas da Companhia de Credito Predial Portuguez, a qual, pela sua actual organização, se oferece 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 efficaz, deve consistir em emprestar-lhe, nas epochas 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 prazo de tres meses, mais geralmente usado nas letras commerciaes é demasiado curto para as letras agricolas.

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

A medida de que ora nos ocupamos 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 dívida 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 meses 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\$433; Caixa Geral de Depositos, abatidos os documentos pagos e ainda não abonados, 9.027:000\$000 Somma 61.239:997\$619. Abatendo: diversos—saldo crêdor 4.000\$000, fica o saldo devedor de 61.235:997\$619.

No estrangeiro: suprimentos a pagar em Londres, réis 11.477:250\$000; suprimentos a pagar em Paris, 6.030:000\$000. Somma 17.507:250\$000. Abatendo: Contas correntes, saldo crêdor 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 prazo ha a registar a importante baixa que soffreram as accões da Companhia do Assucar de Moçambique.

Os restantes valores soffreram pequenas oscillações.

A liquidação do fim do mez asfigura-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

JULHO

BOLSAS	16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	-
Lisboa : Inscripções de assent.	43 60	43,50	43,50	43,50	43,40	43,50	43,50	43,45	42,45	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 0/0 1888.....	20.600	-	20.600	20.600	20.600	20.600	-	-	20.600	20.600	20.600	-	20 550	-
» 4 0/0 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon ...	52.500	-	52.500	-	-	-	52.500	53 000	-	-	-	53 000	-	-
» 4 1/2 0/0 assent	-	-	-	-	-	-	-	-	62.000	-	-	62.000	-	-
» 4 1/2 0/0 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 0/0 1905.....	9.450	-	-	9.400	9.40	9 400	9.400	-	9.400	-	9.400	9.400	-	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções 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	94.500	-	-	-
» » Lisboa & Açores	-	-	-	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	107 000	106 800	-	-	-
» Comp. Phosphoros..	67.200	67.100	67 000	-	-	-	67.200	67.000	-	67 200	67 900	-	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	11.550	11.300	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0.....	-	-	-	91 800	91 800	92 000	91 800	-	-	91 800	91 600	-	-	-
» » 5 0/0	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 0/0 1.º grau	-	-	-	-	-	-	69 300	69 800	-	-	-	-	-	-
» » 3 0/0 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..	S7.500	-	-	-	-	87.400	-	87 300	87.300	-	-	-	86.800	-
Paris : 3 0/0, 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	-
Acções 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 0/0, portuguez.....	70,37	70,37	70,37	70 37	70,37	70,50	70,25	70,59	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 portugueses e espanhóis

Linhos	Período de exploração	1906		1905		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais Réis	Kilom.	Totais Réis	Kilom.	1906 Réis	1905 Réis	Kéis
COMPANHIA REAL	08 8	693	105.218.000	151.829	693	99 203.057	143 150	2.346.844.000	2.276.852.649
Antiga rede e nova não garantida...	2 8 Jul	693	"	100 601.000	145.167	"	99 203 057	43 150	2.447.445 000
	9 15 "	"	100 601.000	145.167	"	99 203 057	43 150	2.376.055 706	71 389 294
	16 22 "	"	98.703.000	142.428	"	99.203.057	143.150	2.546.148 000	2.475.258.763
Nova rede garantida	2 8 "	380	14 105.000	37.118	380	14.152.943	37 244	324.037.000	311.066.351
	9 15 "	"	14.172.000	37.294	"	14.152.943	37 244	338.209.000	325.219.294
	16 22 "	"	13.747.000	36.176	"	14.152.943	37.244	351.956.000	339.372.237
Vendas Novas	2 8 "	70	1 607.000	22.957	70	1.759.000	25.128	47.903.000	49.817.000
	9 15 "	"	1 969.000	28.128	"	1.759.000	25.128	49.872.000	51.576.000
	16 22 "	"	2.010.000	28.714	"	1.759.000	25.128	51.882.000	53.335.000
Sul e Sueste.....	1 31 Mai	580	98 871.372	170.467	545	90.036.655	65.204	454.683.697	439.437.221
Minho e Douro	1 31 Mar	343	114 643.637	334.238	343	110.906.616	323.342	330.856.848	320.383.890
Beira Alta.....	1 8 24 Jun	253	9.378.755	37.070	253	9.803.637	38.749	190.113.409	182.841.787
Nacional—Vizeu e Miranda.....	11 17 Jun	148	2.412.931	16.303	105	1.537.982	14 647	58.461.184	39.534.902
	18 24 "	"	2.363.694	15 970	"	1.820.194	17.335	60.824.878	41.355.96
	25 1 Jul	"	2.775.405	18.752	"	1.611.972	15.352	63.600.283	42.967.068
Guimarães	21 31 Mai	34	3 288.965	96.587	34	2.926.662	86.078	34.147.368</td	

Publicações recebidas

Baños de Mar en Portugal—Temporada de 1906.— Recebemos um elegantissimo volume, anunciando 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 ilustram o volume, fazendo despertar o desejo de ver de perto os pontos admiraveis, e os elegantes edifícios 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 edifícios 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 acerca dos principaes hoteis de Portugal.

Insere tambem 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 época 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 vai tornando conhecida no estrangeiro a belesa do nosso paiz, e despertando a curiosidade de visitá-lo aos que por esta época procuram o encanto das praias para repousar das fadigas de dez meses 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 alemão 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, suprindo 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 lugar, o tunel sob o mar da Mancha, e a ponte gigantesca que o deve atravessar.

Segundo um plano recente, a linha ferrea correrá a cincuenta metros de altura sobre a superficie das aguas e será sustentada por arcos apoiados em uma centena de pilastres 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 espalhando 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 spectaculo verdadeiramente phantastico a passagem vertiginosa de um comboio electrico, brillantemente illuminado, em uma noite 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 apotheose da sciencia, da perseverança e da força humana,

Outro projecto que o escriptor alemão 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 francesa 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 necessário para evitar os effeitos de um choque brusco, esperaria o momento da chegada á outra costa.

O projectil seguirá pelo monstruoso tubo sub-aquatico 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 alemão a tratar da navegação marítima.

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 horizonte.

A navegação de grande tonelagem passará a ser submarina.

Os paquetes terão a forma 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 martyriará 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 acordo 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-Ababa, 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-Ababa 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 distintas: 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 dezesete 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^{1/2}.

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 Apolonia pelo Val 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 establecimento 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 Bilbau.

LINHAS PORTUGUEZAS

Livramento a Amarante — Teem tido ultimamente grande desenvolvimento os trabalhos nesta linha.

Os encontros do viaduto 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 Lcbito e Catumbella, 182 toneladas de mercadorias pertencentes a particulares.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Foi dada á Companhia dos Caminhos de Ferro de Santander a Bilbau 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 vai proceder-se a experiências para a introdução do sistema de telegrapho sem fios. Nos comboios serão installados apparelos receptores e nas estações apparelos transmissores, de maneira que os comboios só pôdem 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.

CHILI

Ficou constituída 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 Canadá, 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 cincuenta 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 tornam-se uns vehiculos inuteis.

Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administração e parcer do Conselho Fiscal apresentado, á 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 metálicos de pequena e média dimensão no que se despendeu 5:734\$753 réis.

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

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

De acordo com a primeira parte do plano elaborado em 1904, encomendaram-se á 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 rápidos do Porto, cujo éxito é maior de anno para anno. O estado do cambio e as condições vantajosas em que foram encomendadas, permitem calcular que a despesa com esta aquisição não será superior a 110 contos de réis.

Encomendaram-se tambem durante o exercicio de 1905 á Société Alsacienne de Constructions Mécaniques, 5 poderosos locotractores de grande velocidade, com as quaes poderemos não só acelerar mas aumentar a composição dos comboios rápidos do Porto e o Sud-Express em benefício do tráfego de passageiros que tende a crescer constantemente.

Na mesma orientação procedeu-se nas nossas oficinas á transformação de uma carruagem de antigo modelo por moderno com corredor lateral, toilette e water-closet. Se esta operação dê 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 instalação 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 público e dará sensível economia.

O mappa annexo n.º 32 mostra as variações no efectivo do material circulante, vendo-se especialmente que continuámos a aumentar em 1905 o material de mercadorias, que é indispensável conservar ao nível do rápido desenvolvimento do nosso tráfego nos últimos annos.

A totalidade das despesas extraordinárias efectuadas em 1905, decompõe-se como segue:

Augmento de material circulante.....	165:175\$664
Mobilia, utensílios 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.	206:70\$074
Substituição de taboleiros metálicos.....	5.734\$753
Total	612:135\$933

5.º—Diversos

A construção, 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 á Louzã, ou seja 30 quilómetros, encontram-se muito adeantados e de tal forma que a linha deverá ser entregue brevemente á nossa companhia.

A exploração far-se-há o mais economicamente possível e nestas condições deve dar resultados satisfatórios.

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.º)», 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
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 inventário, do valor por que no mesmo figurava diverso material, que foi demolido pelo seu mau estado.

Despesas complementares do Estabelecimento desde 1895.

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

Novas construções e trabalhos complementares	392:584\$231
Mobilia, utensílios 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 Extraordinária».

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 extraordinário

Este «Fundo de reserva» foi acrescido de 161 obrigações de 4 1/2 %, cuja origem já aíravam 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

(Continua).

Avisos 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 Caceres e a Portugal e do Oeste de Espanha, será ampliada ao Caes de Santos pelos preços applicáveis 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 mes de agosto, pela uma hora da tarde, se ha-de proceder, perante a direcção d'estes caminhos de ferro e na sua séde, nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso publico para a arrematação da empreitada parcial de construção de terraplenagens e aqueductos a executar entre perfis 1 e 52, na extensão de 1.439m,0 e a ponte sobre a Ribeira d'Aguiar (perfil 337) e a Portella de Garrochos, na extensão de 2.692m,9, do largo da estrada de serviço de Almendra á 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 prego da adjudicacão, que deverá ser feito na mesma thesouraria, no prazo de cinco dias, contados da data da notificação da adjudicacão.

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 lugar.

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 mes de agosto, à 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 efectuado 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 adjudicacão; este reforço será feito no cofre da Direcção onde houver sido efectuado o deposito provisorio.

Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicacão.

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 mes 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 efectuado 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 adjudicacão; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido efectuado o deposito provisorio.

Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicacão.

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 construção 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 (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escritórios 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, comunicações telephonicas da Rêde 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 aprovada 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 subscriptor. A subscrispção é annual. Acrescenta-se a taxa de instalação 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 aumento por cada 500 metros adicionaes. A Companhia está pronta a estabelecer estações centraes em qualquer localidade desde que hajam subscriptores 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 apparelhos 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-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LISBOA **High-life Pension** — Travessa da Glória, 22 A — Casa e mobilia nova. Serviço esmerado. Diaria 1\$200 a 3\$000 réis (quartos luxuosos). Almoço, 500 reis. 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'ESTÚRIL **Grand Hotel d'Itália.** — De 1.^ª ordem construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinha e serviço á francesa. 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 província. Serviço bom e aceiado Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. Antonio d'Oliveira Caraça.

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

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

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

PORTO **Hotel Real.** — Rua do Bomjardim, 21 — Completely 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 teatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1\$200 a 2\$500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

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

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 Redacção

PREÇO 1\$600 RS.

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

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

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta edacção.

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

COMPANHIA REAL			Lisboa-Rocio	Sacavem	Lisboa-Rocio	BEIRA ALTA	Vianna	Valenca	Vianna
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida
9 15 m.	9-29 m.	9-10 m.	9 55 m.				7-18 m.	9-13 m.	9-0 m.
9 45 m.	9-9 m.	10-10 m.	40-25 m.				2 36 t.	4-39 t.	8-0 m.
5-23 t.	5-41 t.	—	—				c 6-45 t.	8-39 n.	4-45 t.
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e o t.							b 8-30 n.	10-21 n.	6-15 t.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	Lisboa-Rocio	Povoa	Lisboa-Rocio	Pagueira	Pampilhosa	Figueira	Porto
5-30 m.	6-2 m.	5-20 m.	5-5 m.	12-42 t.	1 40 t.	7-22 m.	8-20 m.	9-13 m.	4-50 t.
6-40 m.	6-42 m.	6-15 m.	6-41 m.	8 35 m.	9-19 m.	10-36 m.	11-35 m.	12-0 m.	9-30 n.
6-55 m.	7-23 m.	6-5 m.	7-25 m.	9-42 m.	10-26 m.	11-40 m.	12-24 t.	13-0 m.	11-45 t.
7-45 m.	8-13 m.	7-35 m.	8-1 m.	10-42 m.	11-26 m.	12-0 t.	12-24 t.	13-50 m.	12-10 t.
10-15 m.	10-43 m.	8-24 m.	8-50 m.	11-12 m.	12-26 t.	14-40 t.	14-24 t.	15-0 m.	13-50 t.
11-35 m.	12-3 t.	10-35 m.	11-41 m.	11-42 t.	12-26 t.	14-40 t.	14-24 t.	15-50 m.	14-15 t.
1-0 t.	1 23 t.	12-50 t.	1-45 t.	1-0 t.	2-26 t.	3-35 t.	4-19 t.	5-35 m.	3-14 t.
1-15 t.	2 23 t.	1-40 t.	2-6 t.	1-0 t.	2-26 t.	3-26 t.	4-41 t.	5-35 t.	4-37 t.
2-35 t.	3 3 t.	2-25 t.	2-51 t.	1-0 t.	3-26 t.	4-26 t.	5-29 t.	6-13 t.	5-26 t.
4-53 t.	5-14 t.	3 30 t.	4-16 t.	1-0 t.	3-26 t.	4-26 t.	5-29 t.	6-13 t.	6-12 t.
5-40 t.	6-8 t.	5-31 t.	5-57 t.	1-0 t.	3-26 t.	4-26 t.	5-29 t.	6-13 t.	7-5 t.
6-22 t.	6-50 t.	7-1 t.	7-27 t.	1-0 t.	3-26 t.	4-26 t.	5-29 t.	6-13 t.	7-19 t.
7-0 t.	7-8 t.	7-45 t.	8-11 n.	1-0 t.	3-26 t.	4-26 t.	5-29 t.	6-13 t.	8-5 n.
7-45 t.	8-13 n.	8-25 n.	8-51 n.	1-0 t.	3-26 t.	4-26 t.	5-29 t.	6-13 t.	9-37 n.
8-30 n.	8-58 n.	9-40 n.	9-36 n.	1-0 t.	3-26 t.	4-26 t.	5-29 t.	6-13 t.	10-21 n.
10-15 n.	10-43 n.	10-55 n.	11-21 n.	1-0 t.	3-26 t.	4-26 t.	5-29 t.	6-13 t.	11-55 n.
11-35 n.	12-3 n.	12-45 n.	1-1 n.	1-0 t.	3-26 t.	4-26 t.	5-29 t.	6-13 t.	12-45 n.
Mais os de Cascaes, excepto os a									
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Lisboa-Rocio	Entroncamento	Lisboa-Rocio	Setil	Vendas Novas	Setil	SUL E SUESTE
6-35 m.	7-27 m.	l 6-0 m.	6-47 m.	6-20 m.	9-0 m.	9-15 m.	12-42 t.	12-42 t.	Lisboa
7-15 m.	8-7 m.	l 6-45 m.	7-32 m.	8-16 m.	7-30 m.	8-25 m.	8-10 n.	9-8 n.	Barreiro
a 7-40 m.	8-16 m.	8-16 m.	8-25 m.	9-3 m.	8-10 m.	8-55 m.	p 7-7 t.	c 5-23 m.	Lisboa
l 8-15 m.	9-3 m.	8-10 m.	8-55 m.	9-35 m.	9-25 m.	9-25 m.	p 5-45 m.	6-48 m.	Setil
a 9-10 m.	9-46 m.	a 8-56 m.	9-32 m.	9-46 m.	10-42 n.	10-42 n.	p 5-26 t.	5-26 t.	Vendas Novas
9-40 m.	10-33 m.	2-15 m.	10-5 m.	10-33 m.	11-21 m.	11-21 m.	p 5-26 t.	5-26 t.	Setil
l 10-10 m.	11-0 m.	a 9 56 m.	10-32 m.	11-0 m.	11-17 n.	11-17 n.	11-0 m.	11-0 m.	Setil
a 10-40 m.	11-16 m.	l 10-4 m.	10-51 m.	11-16 m.	12-0 m.	12-0 m.	a 4-24 t.	4-24 t.	Setil
10-45 m.	11-18 m.	10-45 m.	11-49 m.	11-18 m.	11-23 m.	11-23 m.	8 20 n.	8 20 n.	Setil
l 12-5 t.	12-5 t.	12-5 t.	12-2 m.	12-5 t.	12-5 t.	12-5 t.	a 4-24 t.	4-24 t.	Santarem
12-20 t.	1 21 t.	1 21 t.	1 21 t.	1 21 t.	1 21 t.	1 21 t.	1 21 t.	1 21 t.	Lisboa-Rocio
a 1 40 t.	2 16 t.	l 12 40 t.	1-27 t.	1 21 t.	1 21 t.	1 21 t.	1 21 t.	1 21 t.	Entroncamento
l 2 20 t.	3 0 t.	l 1-35 t.	2 2 t.	1 21 t.	1 21 t.	1 21 t.	1 21 t.	1 21 t.	Entroncamento
a 3 10 t.	3 46 t.	a 2-26 t.	3 2 t.	1 21 t.	1 21 t.	1 21 t.	1 21 t.	1 21 t.	Lisboa-Rocio
3-5 t.	4 15 t.	2-23 t.	3-39 t.	1 21 t.	1 21 t.	1 21 t.	1 21 t.	1 21 t.	Pampilhosa
4 5 t.	5 9 t.	a 3-16 t.	4 32 t.	1 21 t.	1 21 t.	1 21 t.	1 21 t.	1 21 t.	Lisboa-Rocio
a 4-40 t.	5 16 t.	4-28 t.	5 13 t.	1 21 t.	1 21 t.	1 21 t.	1 21 t.	1 21 t.	Entroncamento
l 5-20 t.	5 40 t.	l 4-28 t.	5 13 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	Setil
a 6-10 t.	6-46 t.	5 35 t.	6-33 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	Vendas Novas
l 6-17 t.	7-9 t.	l 5-53 t.	6-42 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	Setil
a 6-35 t.	7-45 t.	a 5-56 t.	7-32 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	Setil
7-40 t.	8-16 n.	l 7 5 t.	7-52 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	Setil
l 8-15 n.	9 5 t.	l 7-40 t.	8-27 n.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	Setil
a 9-10 n.	9 46 n.	a 8-26 n.	9-2 n.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	Setil
9-20 n.	10-21 n.	9-20 n.	10-24 n.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	Setil
10-10 n.	11 0 n.	a 9 56 n.	10-32 n.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	Setil
a 11-10 n.	11 16 n.	10-50 n.	11-54 n.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	Setil
11-20 n.	12-46 n.	l 12 10 n.	12-57 n.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	Setil
12-20 n.	1 21 n.	a 12 56 n.	1 22 n.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	Setil
Mais os de Queluz, excepto os a.									
Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio	Lisboa	Badajoz	Lisboa	Pagueira	Vendas Novas	Setil	SUL E SUESTE
9-50 m.	10-22 m.	10-36 m.	11-5 m.	9-35 m.	8-43 n.	8-35 m.	12-42 t.	12-42 t.	Lisboa
11-50 m.	12-21 t.	12-33 t.	14-3 t.	10-22 m.	10-45 m.	10-45 m.	12-42 t.	12-42 t.	Barreiro
4-50 t.	2-22 t.	2-33 t.	3-3 t.	10-22 m.	11-45 m.	11-45 m.	12-42 t.	12-42 t.	Lisboa
4-50 t.	5-21 t.	6-9 t.	6-40 t.	10-22 m.	11-45 m.	11-45 m.	12-42 t.	12-42 t.	Setil
Mais os de Cintra, excepto os a.									
Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio	Lisboa	V. Alcantara	Lisboa	Pagueira	Vendas Novas	Setil	BEIRA ALTA
6-27 m.	7-31 m.	5-2 m.	6-4 m.	6-30 t.	8-43 n.	8-35 m.	12-42 t.	12-42 t.	Lisboa
7-25 m.	8-32 m.	6-40 m.	7-39 m.	7-5 t.	7-5 t.	7-5 t.	12-42 t.	12-42 t.	Barreiro</



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

A G E N T E S | Em Lisboa: — James Rawes & C.^a — R. dos Capelistas, 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 **Gouvernur**. Sairá a 13 de agosto Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^º



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

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



Barcelona. Cette e Marselha, vapor allemão **Saint-Philippe**. 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 frances **Chili**. Sairá a 9 de agosto.

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



Buenos Aires (directo), vap. allem. **Cap Ortegal**. 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. frances **Cordillère**. Sairá a 6 de agosto.

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

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



Glascow. vapor inglez **Baron Huntly**.

Sairá de 4 a 8 de agosto.

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



Gibraltar. 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 7 de agosto.

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



Liverpool. vapor inglez **Minho**. Sairá a 7 de agosto.

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



Liverpool (directo), vapor inglez **Sara-gossa**. 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

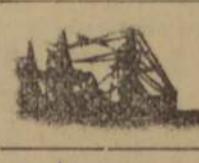


Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Lobito, Benguela e Mossamedes, vap. Portuguez **Loanda**. Sairá a 7 de agosto. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.^º



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 **Arnold**. 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, vap. allemão **Corrientes**. Sairá a 1 de agosto.

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

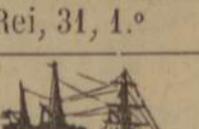


Pernambuco e Maceió, vap. inglez **Warrior**. Sairá a 10 de agosto.

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 Pacífico, vapor inglez **Oro-pesa**. Sairá a 5 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