



Com a qual são distribuidas todas as tarifas de transporte das linhas ferreas
POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

ANTUERPIA, 1894 — Medalha de Bronze
 PORTO, 1897 — Medalha de Prata
 BRUXELLAS, 1897 — Medalha de Prata
 LISBOA, 1898 — Grande diploma d'honra
 S. LUIZ (Est. Unidos), 1904 — Medalha de bronze
 PILSEN, 1904 — Medalha de ouro (collaborador)

ASSIGNATURA — PORTUGAL : anno 24500 ; semestre 12400.
 ESPANHA: anno 20 pesetas.—UNIÃO POSTAL: anno 18 fr.—AFRICA: 25000 réis—BRAZIL: 45000 réis
 Avulso: Numero simples, até a publicação do seguinte 120 réis; annexos, 10 réis por folha—atrazado o duplo

DIRECCÃO—RUA NOVA DA TRINDADE, 48, 1.º—LISBOA

Telephone, 27
 End. telegraphico — CAMIFERRO

15 ° do 18 ° anno

1 de Agosto de 1905

Numero 423

MATERIAL FIXO E CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

DE VIA NORMAL E REDUZIDA PARA POVOAÇÕES, FAZENDAS AGRICOLAS, MINAS E INDUSTRIAS, FORNECE EM BOAS CONDIÇÕES A FABRICA DE

ARTHUR KOPPEL

BERLIM—N. W. 7

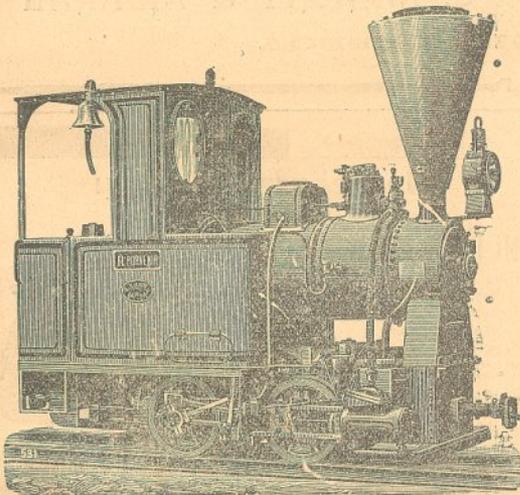
Succursaes em Londres, Paris, Nova York, Bruxellas, S. Petersburgo, Hamburgo, Bochmn, Johannesburgo e Madrid

Agencias em todas as cidades do mundo
 Premiado em todas as exposições em que tomou parte

Succursal em MADRID—Calle de Atocha, 20
 Succursal em BILBAO — Gran Via, 34
 Succursal em GIJON—Marqués de S. Esteban, 12

Agentes para Portugal—**F. STREET & C.ª**
 156, Rua do Poço dos Negros — LISBOA

Agente para as Colonias — **ROBERTO PEGADO**
 77, Rua dos Capellistas, 81 — LISBOA



C. MAHONY & AMARAL

ESCRITORIO—RUA D'EL-REI, 73, 2.º—Lisboa

Metaes em bruto e em obra.—Vigamentos de ferro em T I L L e todos os mais para construcções.—Chapas galvanizadas, lisas e onduladas.—Tubos e arame de ferro, cobre e latão.—Folha de Flandres.—Material fixo e circulante para caminhos de ferro.—Locomotivas, carruagens, vagonens, tenders, etc.—Vias portateis.—Rails d'aço de diversos perfis e pesos.—Chapas tubolares para caldeiras.—Ascensores hydraulicos e electricos, Monte-charges, unicos agentes de Edoux & C.ª, de Paris.—Motores, caldeiras.—Machinas-ferramentas, etc., etc.—Pontes e todas as construcções metallicas.—Espelhos, vidros polidos, foscos e de phantasia.—Lages de vidro (dalles).—Cimento Candlot (deposito em Lisboa) unicos importadores.

Endereço telegraphico—MAHONY-Lisboa

Numero telefonico 586

EUGEN LIEBRECHT & C.^A

FABRICA DE VIAS FERREAS, PORTATEIS E FIXAS
MANNHEIM (ALLEMANHA)

Succursal em Barcelona: PLAZA TÉTUAN, 39

VIAS PORTATEIS E FIXAS

Carris e seus accessorios, cruza-
mentos de vias, rodas d'aço

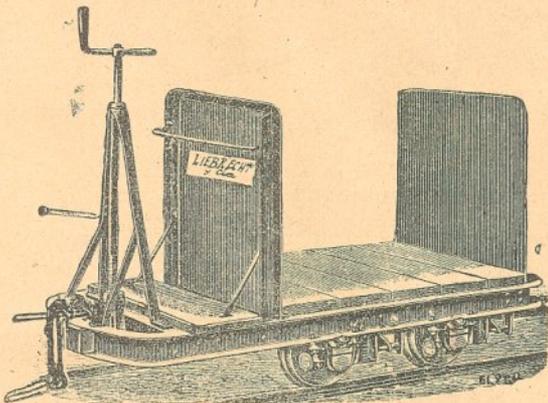
VAGONETES DE VIRAR

Locomotivas

PLANOS INCLINADOS

Vagonetes de todos os sistemas,
para agricultura, silvicultura,
pedreiras, fabricas, minas, etc.

apropriados ás diferentes applicações



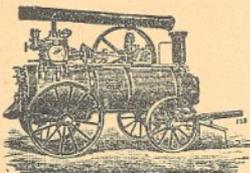
Representantes para Portugal e colonias: C. MAHONY & AMARAL

Rua d'El-Rei 73, 2.^o — LISBOA

GRAND PRIX—Paris 1900

R. WOLF

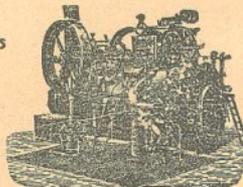
Magdeburgo - Buckau
ALLEMANHA



Machinas de vapor SEMI FIXAS E LOCOMOVEIS
com caldeiras do systema tubular amovivel e cylindros
alojados na cupula
SEMI-FIXAS
DE VAPOR SOBREAQUECIDO
até 400 cavallos

Os melhores motores para centras electricas, officinas de
construção e reparação, serrarias, moagem, fabricas de cimento e telha,
caminhos de ferro aereos, etc.

Instalação economica. Grande duração. Andamento regular e
silencioso. Segurança absoluta. Economia incontestavel. Grande
reserva de força. Emprego de qualquer combustivel.



Fornecidas aos Caminhos de ferro Allemaes, Austriacos, Russos e Hollandezes

Mais de 80 machinas R. WOLF com a força de 2.700 cavallos

Société Anonyme des Anciens Ateliers Van den Kerchove

GAND—BELGICA

Machinas de vapor Corliss, Corliss-Bonjour Pistons, Valves
Machinas rapidas Willans

para ataque directo de dynamos, bombas, ventiladores, etc.

Representantes geraes em Portugal:

Almeida Santos, Lino & C.^{ia} ENGENHEIROS

RUA AUREA, 127, 2.^o

LISBOA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

A. VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

2.ª modificação á tarifa especial interna n.º 2 p. v. e tarifa especial interna n.º 8 p. v. do Sul e Sueste.

Tarifas especies P. H. F. n.º 7 e 8 g. v. da Companhia Real.

SUMMARIO

	Paginas
AINDA A LINHA DO SADO, por J. Fernando de Sousa	295
ARBORIZAÇÃO DAS ESTRADAS	297
BRINDES	297
PARTE OFFICIAL — Portarias de 18, 20, 24 e 28 de julho, e regulamento da admissão e instrução de guardas-freios, do Ministerio das Obras Publicas e portarias de 18 de julho e decretos de 15 de dezembro de 1904 e 22 de julho, do Ministerio da Marinha	298
TARIFAS DE TRANSPORTE — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguezas e espanholas — Companhia Westinghouse — Cincinnati — Um bello dia no campo — S. Luis e a sua grande estação — O tumulto de Lincoln	299
DE PARIS A AMERICA POR LISBOA	300
O TUNNEL DE BOSTON	302
AS LINHAS FERREAS DO MUNDO	302
COMMERCIO PORTUGUEZ	303
PARTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguezas e espanholas — Relatório dos caminhos de ferro portuguezes e espanholos	302 e 303
RECUEIL DE TYPES DE PONTS POUR ROUTES	304
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS — TRACÇÃO ELECTRICA	295
LINHAS PORTUGUEZAS — Linha do Corgo — Miranda da Bragança — Livração a Amaranço — Passageiros em combios de mercadorias — Estremoz a Villa Viçosa — Lobito — Beira	294
LINHAS ESTRANGEIRAS — França — Italia — Austria — Brazil — China COMPANHIA REAL — Relatório do conselho de administração (continuação)	295
ARRUMATAÇÕES	297
AVISOS DE SERVIÇO	297
AGENDA DO VIAJANTE	298
HORARIO DOS COMBOIOS	298
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	240

Ainda a linha do Sado

Por mais de uma vez me tenho occupado da directriz da linha do Sado, que constitue um problema tecnico sobremodo interessante e que tem dado logar a longos e variados estudos. Não virá fora de proposito referir os resultados a que se tem chegado.

Destinada a offerecer ao baixo Alemtejo, ao Algarve e ao sul da Espanha o caminho mais curto para Lisboa e, como tal, segunda via da linha do Sul, deve tambem a nova linha pôr em facil communicacão com o porto de Setubal o valle do Sado, dando valôr aos seus productos agricolas e minerios, desaproveitados por falta de transporte barato.

Quando em 1899 se propoz a inclusão da linha do Sado no plano da rede complementar do sul, predominava a opinião de que devia sair do Póceirão para ser mais facil e economica a sua construcção. As suas relações com Setubal seriam, porém, oneradas com um percurso consideravel.

Propuz então, no duplo sentido de favorecer as relações com Setubal e de não crear nova bifurcação, que a linha fosse o prolongamento do actual ramal de Setubal, atravessando o esteiro de Marateca pelo traçado mais

directo, visto haver informações de que pequena era a altura de agua e o fundo de areia.

Por decreto de 27 de novembro de 1902 foi classificada a linha, deixando-se indeterminada a sua origem, que podia ser Setubal ou Póceirão, conforme o resultado dos estudos no campo.

Em 1903 procedeu o distincto engenheiro sr. Vasconcellos e Sá a um reconhecimento hydrographico do traçado directo, enquanto se estudava, a partir de Setubal, outro contornando o esteiro de Marateca e atravessando-o na quinta da Gambia, para diminuir as difficuldades da obra mediante um alongamento de 5 kilometros.

Ao tempo que se faziam esses estudos, o sr. Conde de Paçô-Vieira, que entrara havia pouco para o ministerio e estava firmemente resolvido a dar energico impulso á viação accelerada, foi a Setubal tomar parte numa reunião publica, em que foi apreciada a funcção economica da linha. Convidado a fazer a exposição do assunto sob o ponto de vista tecnico, afirmou que a linha devia servir o melhor possivel Setubal e encurtar o itinerario do Algarve para Setubal; era o duplo objectivo que me levava a preconizar a partida de Setubal e a travessia de Marateca. Os estudos, ainda então incompletos, do ante-projecto levavam a considerar a obra exequivel e isenta de difficuldades exceptionaes de construcção.

Em caso algum me parecia aceitavel o traçado circundando o esteiro que, sem ser barato, dava logar a um alongamento sensivel e não dispensava tramo gigante.

Se outra solução me tivesse até então occorrido, que, sem prejudicar Setubal, evitasse a parte cara da travessia do esteiro, não hesitaria em propô-la. Nessa occasião não via senão tres hypotheses a formular: sair do Póceirão, a peor de todas por alongar o percurso para Setubal sem o encurtar para Lisboa, nem baratear muito a construcção por tornar necessaria, em futuro mais ou menos proximo, a segunda via em 15 kilometros d'estensão; sair do Pinhal Novo, o que era o traçado mais curto para Lisboa e de facil construcção, mas que augmentava 23 kilometros ao percurso para Setubal em relação ao traçado directo de Marateca; sair de Setubal por este ultimo traçado, que dava para Lisboa um alongamento de 7 kilometros em relação ao traçado do Pinhal Novo, mas beneficiava muito aquella cidade.

Sem haver ainda estudo completo, já se antevia a exequibilidade e por isso não tive duvida em me pronunciar a seu favor, contando que a passagem do esteiro fosse directa e sem alongamento.

Foi apresentado ás Camaras pelo sr. conde de Paçô Vieira o projecto de lei de 24 de abril de 1903, no qual figurava a linha do Sado sem designação de pontos obrigados, o que o estudo em andamento havia d'esclarecer.

As commissões parlamentares julgaram conveniente definir a linha pelos pontos extremos: Setubal e Garvão, e assim foi convertida na lei de 1 de julho de 1903.

Concluiu-se o ante-projecto, deduzindo-se do seu exame, não só a exequibilidade da passagem directa de Marateca, como a possibilidade de reunir, com vantagem, numa só as duas pontes correspondentes ás duas cales que parecia irem confluir a juzante do traçado. Havia ainda, em terra, na margem esquerda, conveniencia em o desviar para juzante. A essas considerações foi, pois, subordinado o estudo do projecto definitivo. Tão inconveniente se julgou o traçado em volta do esteiro com

passagem pela Gambia, caro, longo e sujeito a ter ponte girante, que se não continuou esse estudo.

Entretanto duas outras brigadas estudavam os lanços do Pinheiro a Alcacer e de Alcacer á mina da Caveira, chegando-se aos seguintes resultados :

Setubal á Camarinheira..	23	kilometros	467....	contos
Camarinheira a Alcacer...	20,3	»	287....	»
Ponte de Alcacer.....	0,2	»	70....	»
Alcacer á Caveira.....	29,2	»	322....	»
Total...	72,7	»	1.146....	»

o que dava o custo kilometrico de 15:700\$000 réis proximamente.

O projecto da passagem de Marateca é um trabalho notavel, que honra sobremodo os seus auctores: o sr. Vasconcellos e Sá, que fez o estudo hydrographico e o sr. Santos Viegas, que projectou e orçou as obras a fazer.

O conselho superior de obras publicas, a cujo esclarecido exame foi submettido o projecto, julgou-o bem feito e exequivel, com algumas modificações que indicou e que elevariam sensivelmente o seu custo. Ponderava porém que a conservação seria sobremodo dispendiosa, e que na propria construção havia trabalhos aleatorios, que podiam fazer elevar muito o seu custo. Julgava por isso mais prudente abandonar o traçado pela foz e substitui-lo por outro que circundasse o esteiro, ainda á custa de um alongamento, preferivel ao empreendimento de uma obra ácerca de cujo influxo no regimen das aguas nutria apreensões.

Suppunha o conselho que se poderia dispensar o tramo girante. Para isso seria, porém, necessario ir passar a montante do Zambujal, o que alongava extraordinariamente o traçado.

Além de Marateca o traçado estava definido. Não convinha seguir a margem do Sado, cortando junto da foz ribeiras, como a de S. Martinho, que tem navegação no seu curso inferior e cujas margens e fundo lodosos tornariam caras as obras de arte. O traçado mais curto e economico era o que passasse em Palma, internando-se assim entre Marateca e Alcacer. E' por isso que o alto da Camarinheira, áquem de Palma, foi considerado ponto obrigado de todos os traçados.

Reconhecendo que as razões oppostas pelo conselho superior á solução, tão seductora, da passagem na foz de Marateca, eram dignas de toda a ponderação; repugnando-me que numa linha destinada a encurtar o traçado para o Algarve se alongasse este consideravelmente logo na sua origem, sem economia de vulto na construção; notando que o primeiro troço do ramal de Setubal entre Pinhal Novo e Palmella pouco se afastava da linha recta que a aquella entroncamento com a Camarinheira, occorreu-me uma variante, de Palmella a Camarinheira, que, sem alongar muito o traçado para Setubal, o encurtava bastante para Lisboa e tornava facil e rapida a construção, dispensando ainda tramo girante em Marateca.

A linha Setubal a Garvão, não deixava de ter esses pontos extremos por aproveitar um pequeno troço já construido do ramal para evitar uma difficuldade grande de construção.

Para evitar qualquer prejuizo, aliás minimo, a Setubal, bastaria adoptar, para distancia de applicação de tarifas, a do traçado directo em relação aquella cidade, que era assim beneficiada comparativamente com o traçado pela Gambia.

Varios collegas de subida competencia profissional, a quem expuz esta idéa, concordaram com o alvitte, que foi acceito pelo Conselho de Administração, de que tenho a honra de fazer parte, e julgado superiormente em condições de servir de base ao estudo de uma variante, que foi ordenada por portaria de 13 de maio, a qual assegurava a Setubal a minima distancia de applicação, no caso de ser adoptada essa variante.

Foi o estudo, que abrangia cerca de 26^k, feito rapidamente e estão quasi concluidos os trabalhos de gabinete, dos quaes resulta a previsão de uma economia de 180 contos em relação ao traçado pela foz da Marateca.

Os 23^k de Setubal á Camarinheira são substituidos por 26 de Palmella á Camarinheira.

Os primeiros custariam, com as modificações indicadas pelo conselho superior, mais de 500 contos; os outros estão orçados em cerca de 320 contos.

Do traçado pela Gambia não foram concluidos os estudos, mas por comparação com os outros, entre os quaes fica, pôde computar-se em 420 contos e a sua extensão, medida sobre a carta com rigor, em 28^k.

Os percursos serão pois:

	para Setubal	para P. Novo
Pela foz da Marateca.....	23 ^k	36 ^k
pela Gambia.....	28	41
por Palmella.....	33	33

Como é natural, os setubalenses não viam com bons olhos a variante de Palmella, allegando, sem o provarem com razões válidas, que prejudicava a cidade.

Se ella fôr adoptada, como o traçado pela foz da Marateca são todos concordes em abandoná-lo, Setubal terá mais 5^k de percurso e as relações de ou para Lisboa menos 8, mas como o trafego de ou para Setubal paga pela distancia mais curta, pouca 5^k em relação ao traçado da Gambia, que imporia um onus perpetuo, não só a essas relações, mas ainda o de 8^k a todo o trafego de ou para Lisboa, que é o mais importante e obrigaría o Estado a gastar mais 100 contos.

Deve se ainda observar que, não estando feito o projecto pela Gambia e não se podendo nesta quadra trabalhar sem risco da saude nas margens de Marateca, os estudos só poderiam começar no fim do outomno e portanto os trabalhos de gabinete só na primavera de 1906 estariam prontos. Seriam mais oito ou nove mezes perdidos para a resolução de um assunto bastante estudado já.

Estas vantagens da variante de Palmella impõem-se aos espiritos que encarem desapaixonadamente a questão. Pena foi que só tarde occorresse, depois do alvitte de se atravessar o esteiro o mais directamente possivel, unica solução que merece confronto com aquella e que além do excesso de custo de 180 contos, tem contra si a despesa de conservação.

Alguns exemplos frisantes pôdem ser adduzidos para justificar apreciações. O troço da linha de Cascaes proximo da Cruz Quebrada tem exigido obras dispendiosas de defeza e conservação. No aterro do caminho de ferro em frente de Faro, em condições comparaveis ás de Marateca, reconheceu-se depois da construção a necessidade de substituir por empedrados os revestimentos de leivas plantadas de tramagueiras.

Na propria cidade de Setubal são hoje manifestas as difficuldades inherentes á defeza de aterros marginaes.

Taes são as razões que me levaram a modificar a opinião emitida em 1903, ou antes a propor a melhor solução, desde que tenha de ser posta de parte a passagem directa de Marateca, unica que admitiria, pronunciando-me sempre, então como hoje, contra a directriz que contorna o esteiro.

As objecções oppostas são de duas ordens: uma juridica, outra economica. Diz-se que a lei de 1903 não é respeitada, desde que a linha não tenha Setubal por origem. Sair porém de Setubal, aproveitando o troço até Palmella, ou ir á Gambia, representa apenas uma differença de 5 kilometros, mas que não se reflecte nas taxas, nem na organização do serviço, quer de passageiros, quer de mercadorias, directo de ou para Setubal.

A razão economica é que a mercadoria e o passageiro deixarão de ficar em Setubal, se por lá não passam. Como se as viagens dos passageiros não se decidissem de antemão pelas facilidades que encontram, facilidades que permanecem integras, havendo carruagens directas de ou para Setubal nos comboios do Sado, e as necessarias correspondencias, como as ha para a linha de Evora nos comboios do Sul. O mesmo para a mercadoria, que encontra vantagem em ir a Setubal por pagar para ali 23 kilometros contra 50 kilometros até o Barreiro. O ponto está em que a barra de Setubal dê facil entrada e saída aos vapores e que haja no porto meios de rapida carga e descarga.

Em taes casos a mercadoria irá a Setubal, seja qual fôr o traçado da linha. Se as condições do porto e da barra não forem melhoradas, sobre tudo se não se con-

struir a projectada ponte-caes, de nada servirá levar a linha do Sado a Setubal.

O que os interesses da cidade pedem é, pois, que se faça, pelo municipio só ou com a cooperação do Estado a obra da conquista de terrenos e construcção da ponte-caes projectada nas Fontainhas, e não que se sacrifique o trafego para Lisboa, que pela natureza das cousas, dadas as relações com a capital, é o mais importante, a um encargo inútil e perpetuo, conjugado com dispêndio maior na construcção e a sujeição evitavel de uma ponte girante.

Em contrario aos desejos de Setubal representaram já as camaras de Grandola e Alcacer, que a custo renunciam á sua constante aspiração de se derivar a linha do Poceirão, para accetarem a variante que permite a construcção rápida e economica da linha, sem causar prejuizo a Setubal.

Se acaso vingasse o alvitre de se adoptar o traçado pela Gambia, o que havia fatalmente de succeder, mais cedo ou mais tarde, era rectificar-se a linha pela construcção de 8 kilometros facilimos entre Palmella e as proximidades de Gambia, ficando assim Setubal nas mesmas condições de serviço que com a variante de Palmella, depois de se terem gasto inutilmente avultadas quantias, e ficar a linha com uma ponte girante, que se dispensa.

Questões economicas não se resolvem pelo sentimento nem pelos dictames das paixões locais. Se os setubalenses consultarem apenas a razão fria e serena e estudarem o que mais convém á cidade, reconhecerão que acima de tudo estão as obras a fazer na barra e no interior do porto e a pronta construcção da linha, sem que lhes resulte prejuizo da variante estudada, a qual harmoniza o interesse local com o interesse geral.

Assim o penso; assim o disse e o escrevo, desejoso de contribuir para a solução de tão importante problema de fomento.

J. Fernando de Sousa.

ARBORIZAÇÃO DAS ESTRADAS

Não é a previdencia a melhor virtude da administração publica em Portugal. Conta-se com o dia de hoje e pouco se pensa no de amanhã.

Desaproveitam-se riquezas naturaes sem se receber o mal que forçosamente tem de sentir-se mais tarde.

Em muitos factos de observação quotidiana podíamos assentar a demonstração do nosso asserto. Basta porém lembrar o que se dá sobre a arborização das estradas ordinarias e vias ferreas.

Nas estradas ordinarias a percentagem da extensão kilometrica marginada de arvores com regularidade é insignificante. Em muitas nem se faz plantação alguma nas bermas ou taludes; noutras fez-se uma vez mas deixaram-se entregues á natureza ou á acção dos malfiteiros, e nunca mais se pensou em repovoar e preencher as faltas.

Nas vias ferreas não se trata devidamente da arborização dos taludes.

São verdadeiros erros.

Quem primeiramente o vem a sentir são as administrações ferroviarias.

Portugal, sem ter grandes florestas, tinha o numero de pinhaes bastantes para que até agora a travessa que supporta os carris saísse por um preço razoavel.

A exploração exaggerada dos pinhaes, que ás vezes mais parece devastação, a exportação que se está fazendo em larga escala de toragens de pequenas arvores, e a pequena actividade desenvolvida em novas sementeiras já produziu o seu natural fructo — a alta do preço das madeiras.

Tudo quanto as administrações fizerem para desenvolver a plantação de arvores dos dois lados das suas linhas, contribuiria para diminuir o deficit geral, para valorizar a sua propriedade e para a melhor conservação das vias ferreas.

No nosso paiz dão-se excellentemente os eucalyptos. E' vér como no ingrato Alemejo, desolado e secco sob o

calor tropical do nosso sol de julho se alevantam aqui e além, magestosos junto das estações, frondosas arvores que fazem como que nodoar de oasis no deserto queimado dos restolhos!

Não poderia prolongar-se em alameda dupla as verdes fileiras de arvores que beneficiam a atmosfera, salubrisam a região, amaciam o clima, insinuam as aguas e dão traves, vigas, barroteos, travessas, materiaes de construcção cada vez mais caros, tanto pelo proprio custo como pelo preço do transporte?

Nalgumas partes é o choupo a arvore local que se vê medrar expontaneo e esbelto, mas raro logra enraizar no talude proscripto dos aterros das vias ferreas.

Deixando as vias ferreas e passando ás estradas ordinarias vemos mal identico. Ahi os particulares, proprietarios marginaes, geralmente são arboricidas. Respeitando menos os regulamentos do estado do que os das companhias ferroviarias, descascam nas arvores um anel que interessa o cambro, impedem a circulação da seiva e matam as arvores. Não ha testemunhas e ficam impunes esses delictos.

Quando são mais escrupulosos constroem muros com prévia licença com o fim apenas de cortar as arvores.

E o que é mais extraordinario, os proprietarios marginaes geralmente tem razão.

Vejamos o motivo.

A escolha das especies plantadas nas estradas é mal feita.

Obedecendo a regras exclusivamente theoreticas sobre a conservação das estradas não se amolda ás condições da localidade ou do terreno que atravessa.

Numa estrada que atravesse um chão fertil, uma baixa de regadio, a plantação de algumas arvores, como choupos, eucalyptos e outras assim, representa um prejuizo enorme para as propriedades visinhas que não são indemnizadas d'isso. Estas arvores gulosas de humus estendem as raizes pelos campos fóra e vão a distancias consideraveis aurir a fertilidade das terras. Pela sombra projectada fazem prejuizos grandes. Mas ainda accresce que estas arvores aconselhadas são proprias para uns locais e improprias para outros. Quem não as viu torcidas, rachiticas, torturadas nos cimões dos cabeços aguçadas do vento, sem terra onde se nutram, tendo de cavar pelo acido carbonico as minguadas galerias aonde estendem as suas enfezadas raizes?

E' que se não segue a regra de plantar em cada região que a estrada atravessa as arvores que vão bem na região, isto é, as arvores que os proprietarios tem, quer sejam de fructo quer não.

E ha ainda uma circumstancia attendivel que recommenda a plantação das arvores fructíferas, em muitos casos além do rendimento que produzem, o qual aproveita á conservação da estrada. E' que estas arvores são respeitadas pelos visinhos.

Quem quer cortado um eucalypto que prejudica o seu prédio, não se incommoda com uma oliveira na estrada.

Arvores rusticas como o sobreiro e azinheiro; frugaes e silvestres como a oliveira, vão bem em grande parte, senão na maior, das bermas das estradas de Portugal.

Porque não as cerejeiras como no bello trecho da estrada do Fundão ao viso da serra da Gardanha?

Porque não o castanheiro de folha triangular?

Plantem-se arvores embora os fructos sejam roubados que é fructo que fica no paiz.

Pequena despesa custa.

Julgamos até que uns simples premios annuaes concedidos aos cantoneiros das estradas por cada arvore posta e conservada no seu cantão dava o resultado requerido.

O. S.

BRINDES

A' disposição dos nossos estimaveis assignantes temos varios albums com artisticas phototipias e aguarellas, da Companhia d'Orleans.

Como não são em numero tal que possamos enviar uma collecção completa a cada um dos nossos assignantes, só a remetteremos a quem no-la requisitar.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Magestade El-Rei, attendendo á forma por que o engenheiro subalterno de 1.ª classe, chefe do serviço de tracção e officinas dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, Luiz de Albuquerque de Orey, se houve na commissão de que foi encarregado, da compra em Inglaterra de um vapor para serviço dos mesmos caminhos de ferro: ha por bem mandar louvar o referido engenheiro pelo zelo e competencia com que desempenhou aquella importante commissão de serviço.

Paço, em 18 de julho de 1905.—D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto de regulamento d'esta data, para a admissão e instrucção dos guarda-freios nos caminhos de ferro do Estado: ha por bem approvar o referido regulamento que baixa assignado pelo Conselheiro Presidente do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado.

Paço, em 20 de julho de 1905.—D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.

Regulamento da admissão de instrucção dos guarda-freios

Artigo 1.º Os guarda-freios serão escolhidos, nos termos do artigo 61.º do regulamento geral das Direcções dos Caminhos de ferro do Estado, approved por decreto de 16 de novembro de 1899, entre os agulheiros, carregadores, praticantes do movimento e assentadores, ou entre individuos extranhos ao serviço dos mesmos caminhos de ferro, que tenham baixa sem nota do serviço militar.

Art. 2.º Os candidatos a guarda-freios, a que se refere o artigo 1.º, serão sujeitos á pratica e devidamente instruidos antes da sua nomeação como guarda-freios effectivos.

Art. 3.º Cada uma das direcções fixará em 31 de dezembro de cada anno o numero de individuos a admitir á instrucção, em vista da promoção provavel durante o anno e do numero de individuos habilitados no anno anterior e ainda por nomear. Esta admissão será feita por concu-so entre os individuos indicados no artigo 1.º § unico. Os individuos extranhos ao serviço serão admitidos ao concurso sómente quando não haja numero sufficiente de candidatos das outras categorias.

Art. 4.º Para ser admitido ao concurso é preciso:

- 1.º Não ter menos de dezoito nem mais de vinte e oito annos;
- 2.º Ter sufficiente robustez comprovada pela junta medica;
- 3.º Saber ler, escrever e contar correntemente, o que será comprovado por prova pratica perante um inspector designado pelo chefe do movimento;
- 4.º Ter pelo menos um anno de bom serviço como agulheiro, carregador, praticante ou assentador.

§ 1.º Os candidatos extranhos ao serviço, além de satisfazerem ás prescripções dos n.ºs 1.º, 2.º e 3.º, deverão provar:

- 1.º Que são portuguezes;
- 2.º Que não tem responsabilidade criminal;
- 3.º Que cumprirem a lei do recrutamento na parte que lhes fór applicavel.

§ 2.º São motivo de preferencia o comportamento exemplar, os bons serviços prestados, e, em equaldade das demais circumstancias, a antiguidade no serviço.

Art. 5.º Os concorrentes preferidos serão considerados praticantes de guarda-freios e serão devidamente instruidos:

1.º Pela pratica durante dois mezes no serviço dos comboios, no primeiro mez nas garitas acompanhados por guarda-freios effectivos, e no segundo nos furgons na companhia dos conductores;

2.º Pela frequencia subseqente, por tempo não superior a dois mezes, de uma escola regida por um empregado escolhido pelo chefe do movimento, onde serão instruidos acerca dos regulamentos de policia e exploração, na parte applicavel, de circulação na via unica, de sinais, de conductores e guarda-freios, com a pratica da respectiva escripturação e de horarios e da tecnologia elemental de caminhos de ferro, no que interessa ao bom desempenho das respectivas funcções e ao conhecimento das linhas e seu material.

Art. 6.º Durante o periodo de instrucção os praticantes de guarda-freio receberão o jornal correspondente á sua categoria e os praticantes e os individuos extranhos ao serviço o subsidio de 300 réis por dia, e, além d'esse salario ou subsidio, o abono de 1 real por kilometro, enquanto andarem praticando nos comboios.

Art. 7.º Durante a frequencia da escola, os praticantes serão empregados fora das horas de instrucção, de preferencia como farioleros e engatadores ou como carregadores.

Art. 8.º Findo o periodo da instrucção, os praticantes de guarda-freios serão examinados por um jury composto do chefe do movimento e de dois inspectores, e classificados por ordem numerica em vista das provas prestadas e dos seus antecedentes.

Art. 9.º Os candidatos approved e classificados serão considerados guarda-freios auxiliares e voltarão á sua situação anterior ou farão serviço de engatadores ou farioleros nas estações que lhes forem designadas, ou serão empregados como carregadores, farioleros ou engatadores quando haja vaga, se são estranhos ao caminho de ferro, sendo chamados ao serviço como guarda-freios e nomeados effectivos pela ordem de classificaçao.

Art. 10.º As direcções organizarão sem demora, de commum accordo, o programma da instrucção em que se designarão minuciosamente os conhecimentos theoreticos e praticos que hão de ser ministrados aos praticantes de guarda-freios.

Art. 11.º As direcções poderão, caso seja necessario, effectuar a admissão e instrucção do primeiro grupo de praticantes de guarda-freios antes de 31 de dezembro proximo futuro, sendo admitidos a concorrer, os guarda-freios auxiliares.

Lisboa, 20 de julho de 1905.—O Presidente do Conselho de Administração, Antonio Augusto Pereira de Miranda.

Sua Magestade El-Rei a quem foi presente o projecto e orçamento do apeadeiro de Represa elaborado pela Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste com data de 9 de dezembro de 1904: ha por bem, conformando-se com a informação prestada nesta data pela Administração dos Caminhos de ferro do Estado, approvar o referido projecto e orçamento, não devendo porém na execuçao ser alterada a rasante da linha, estabelecendo-se opportunamente o serviço local de mercadorias e reduzindo a despesa immediata a quantia não superior a 3:500\$000 réis.

Paço, em 24 de julho de 1905.—D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repertição dos Caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente a informação, datada de 28 do corrente mez, da commissão nomeada para examinar o troço da linha ferrea de Mirandella a Bragança, comprehendido entre as estações de Mirandella e Romeu: ha por bem ordenar que se autorize a Companhia Nacional dos Caminhos de ferro a abrir provisoriamente á circulação publica o referido troço em conformidade dos horarios approveds por despacho de hoje.

O que se communica ao director geral de exploração de caminhos de ferro para os devidos effectos.

Paço, em 28 de julho de 1905.—D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.

Tendo a Companhia Nacional de Caminhos de ferro, concessionaria da linha ferrea de Santa Comba Dão a Vizeu, apresentado a conta de liquidaçao da garantia de juro, relativa á exploração d'esta linha durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1905 (segundo semestre do anno economico de 1904-1905) na importancia de 29:031\$185 réis;

Mostrando-se da mesma conta, e da do primeiro semestre do referido anno economico, que o rendimento kilometrico liquido annual d'esta linha foi de 904\$445,4118 réis, superior em réis 209\$445,4118, ao minimo fixado para despesas de exploração, sendo assim o Estado responsavel pelo pagamento da quantia de 51:983\$567 réis, differença entre o juro do capital garantido na totalidade de 62:383\$158 réis e 10:397\$591 réis, proveniente d'aquelle excesso;

Considerando que da referida quantia de 51:983\$567 réis ha a deduzir a de 22:983\$567 réis, já paga pelo Estado, em virtude da liquidaçao relativa ao primeiro semestre do mesmo anno economico, approveda por portaria de 21 de janeiro ultimo;

Ha Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 20 do corrente mez, approvar a mencionada liquidaçao e ordenar que, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á Companhia Nacional de Caminhos de ferro, como complemento da liquidaçao da garantia de juro do anno economico de 1904-1905, aquella differença na importancia de 29:031\$185 réis.

O que se communica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro para os devidos effectos.

Paço, em 28 de julho de 1905.—D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.

Tendo a Companhia Nacional de Caminhos de ferro, concessionaria da linha ferrea de Foz-Tua a Mirandella, apresentado a conta

da liquidação da garantia de juro relativa á exploração d'esta linha durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1903 (segundo semestre do anno economico de 1901-1903) na importancia de 25:419\$387 réis ;

Mostrando-se da mesma conta, e da do primeiro semestre do referido anno economico, que o rendimento kilometrico liquido d'esta linha, excluindo o imposto de transito, foi de 1:015\$972,22 réis, superior em 315\$972,22 réis ao minimo fixado para despesas de exploração, sendo assim o Estado responsavel pelo pagamento da quantia de 41:944\$916 réis, differença entre o juro do capital garantido na totalidade de 59:222\$435 réis e 17:277\$219 réis proveniente d'aquelle excesso ;

Considerando que da referida garantia de 41:944\$916 réis ha a deduzir a de 16:525\$329 réis já paga pelo Estado, em virtude da liquidação relativa ao primeiro semestre do mesmo anno economico approvada por portaria de 31 de janeiro ultimo ;

Ha Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer de 20 do corrente mez, do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, approvar a mencionada liquidação e ordenar que, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á Companhia Nacional de Caminhos de ferro como complemento da liquidação da garantia de juro do primeiro e segundo semestre do anno economico de 1901-1903 aquella differença na importancia de 25:419\$387 réis.

O que se communica ao director fiscal de exploração dos caminhos de ferro, para os devidos effeitos.

Paço, em 28 de julho de 1905 — D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos

Convindo providenciar sobre a construcção do caminho de ferro de Mossamedes, mandada executar por decreto de 27 de maio de 1905: ha por bem Sua Magestade El-Rei determinar o seguinte:

Artigo 1.º A construcção do caminho de ferro de Mossamedes fica a cargo da direcção dos caminhos de ferro de Loanda, creada por decreto de 3 de setembro de 1903, sendo-lhe extensivas as disposições applicaveis do referido decreto e da portaria regia da mesma data.

Art. 2.º O pessoal empregado nos serviços do caminho de ferro de Mossamedes será tirado do quadro temporario da direcção dos caminhos de ferro de Loanda, que para esse fim será augmentado com o seguinte pessoal:

- Um engenheiro;
- Quatro conductores;
- Um chefe de armazens;
- Um pagador.

Art. 3.º Para o pessoal empregado nos trabalhos do caminho de ferro de Mossamedes serão reduzidas a metade as ajudas de custo fixadas na tabella do artigo 16.º da portaria de 3 de setembro de 1903.

§ unico. São mantidas as ajudas de custo fixadas aos funcionarios nomeados para o caminho de ferro de Mossamedes em data anterior á d'esta portaria, enquanto se conservarem sem interrupção no serviço do mesmo caminho de ferro.

Paço, em 18 de julho de 1905. — Manoel Antonio Moreira Junior

Hei por bem, em nome de El-Rei, exonerar Abilio Eduardo da Costa Lobo do logar de director, *ex-officio*, da The West of India Portuguese Guaranteed Railway Company, Limited, para que fóra nomeado por decreto de 16 de abril de 1896 e que serviu com zelo e intelligencia.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 15 de dezembro de 1904. — DONA MARIA PIA, RAINHA REGENTE. — Manoel Antonio Moreira Junior.

Attendendo ao merecimento e mais circumstancias que concorrem em João Pinto Leite; hei por bem nomeá-lo para o logar de director, *ex-officio*, da The West of India Portuguese Guaranteed Railway Company, Limited, vago pela exoneração entendida por decreto de 15 de dezembro de 1904 a Abilio Eduardo da Costa Lobo.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 22 de julho de 1905. — REL. — Manoel Antonio Moreira Junior.

Convindo regular as disposições em vigor relativas á fiscalizaçõ do caminho de ferro de Benguella, estabelecida pela portaria de 18 de fevereiro de 1903, nos termos do artigo 24.º do contrato approved por decreto de 28 de novembro de 1902;

Tendo ouvido a Junta Consultiva do Ultramar e o Conselho de Ministros ;

Usando da faculdade concedida pelo § 1.º do artigo 15.º do Primeiro Acto Adicional á Carta Constitucional da Monarchia :

Hei por bem decretar o seguinte :

Artigo 1.º E' mantida a direcção fiscal do caminho de ferro de Benguella, estabelecida pela portaria de 18 de fevereiro de 1903.

Art. 2.º A Direcção Fiscal do Caminho de ferro de Benguella incumbem :

1.º Fiscalizar os serviços da construcção e exploração do caminho de ferro de Benguella, de modo que tudo obedeça ás condições do respectivo contrato, e em harmonia com os regulamentos que forem superiormente approvados ;

2.º Executar todas as ordens emanadas da Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos, correspondendo-se directamente com ella, enquanto durar a construcção do caminho de ferro, e dando-lhe conhecimento de todos os assuntos relativos aos serviços da fiscalizaçõ, podendo fazer uso do telegrapho todas as vezes que fór julgado necessario pelo respectivo director, dando de tudo conhecimento ao governo da provincia ;

3.º Prestar todas as informações ordenadas pelo governo da provincia, a cuja fiscalizaçõ e superintendencia fica sujeita em tudo quanto respeita á administração ;

4.º Corresponder-se directamente com o Governo Geral em casos urgentes ou outras circumstancias extraordinarias, dando de tudo conhecimento ao governo do districto ;

5.º Dar mensalmente conhecimento á Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos de todos os assuntos que não sejam de mero expediente, e sobre que tenha havido correspondencia com o governo da provincia ;

6.º Enviar mensalmente á Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos e ao Governo da Provincia, uma nota do estado dos trabalhos, expondo concisamente os assuntos tratados com a companhia e as decisões tomadas em virtude das attribuições que lhe forem conferidas.

7.º Enviar no fim de cada semestre á Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos e ao Governo da Provincia, um relatório sobre os serviços do semestre findo, expondo todas as circumstancias que possam esclarecer as questões relativas ao caminho de ferro.

Art. 3.º O pessoal da direcção fiscal do Caminho de ferro de Benguella, será provisoriamente constituído da seguinte forma :

- Um engenheiro-director da fiscalizaçõ ;
- Dois conductores ;
- Dois apontadores de 1.ª classe ;
- Dois apontadores de 2.ª classe ;
- Um amanuense ;
- Um continuo.

Art. 4.º A nomeaçõ do pessoal da direcção fiscal do Caminho de ferro de Benguella será feita em conformidade das disposições do plano de organizaçõ dos serviços de obras publicas, commercio e industria, na Direcção Geral do Ultramar e nas provincias ultramarinas, approved por decreto de 20 de agosto de 1892, aproveitando-lhe as vantagens concedidas pelo artigo 11.º do referido plano.

§ unico. Em caso de urgencia, para prover a qualquer vacatura, ou para attender a qualquer necessidade de serviço superiormente ordenado, poderá o Governo da Provincia nomear, provisoriamente, mediante requisição do engenheiro-director da fiscalizaçõ, os individuos que o mesmo director julgue competentes.

Art. 5.º A constituçõ do quadro do pessoal será modificada á medida que as necessidades do serviço o forem exigindo, devendo o engenheiro-director propor e fundamentar as modificações que se tornem necessarias.

Art. 6.º O pessoal da direcção fiscal desempenhará os serviços da sua competencia que superiormente lhe forem incumbidos e será obrigado a trabalhar, além do tempo normal, sempre que, por exigencias de serviço, o engenheiro-director assim o determine, sem direito a qualquer gratificaçõ especial.

Art. 7.º Os vencimentos do pessoal da direcção fiscal serão regulados pela tabella seguinte :

	Categoria	Exercicio	Ajuda de custo permanente	Ajuda de custo diaria
Engenheiro-director . . .	720\$000	2:400\$000	1:080\$000	3\$000
Engenheiro-adjunto . . .	720\$000	2:160\$000	900\$000	2\$500
Conductor de 1.ª classe .	360\$000	1:200\$000	360\$000	1\$000
Conductor de 2.ª classe .	300\$000	720\$000	288\$000	\$800
Apontador de 1.ª classe .	240\$000	300\$000	180\$000	\$500
Apontador de 2.ª classe .	200\$000	240\$000	180\$000	\$500
Amanuense de 1.ª classe .	180\$000	180\$000	180\$000	—\$—
Amanuense de 2.ª classe .	150\$000	180\$000	180\$000	—\$—
Continuo	—\$—	219\$000	—\$—	—\$—

§ 1.º As ajudas de custo permanentes fazem parte do vencimento de exercicio.

§ 2.º As ajudas de custo diarias serão abonadas por motivo de

serviço exterior, de forma a não serem excedidos os seguintes limites: engenheiro-director, duzentos e quarenta dias; engenheiro-adjunto, duzentos e setenta dias; conductores e apontadores, trezentos e sessenta dias.

Art. 8.º Todo o pessoal da direcção fiscal tem direito a transportes por conta do Estado, nos termos da legislação provincial, sempre que tiver de viajar em serviço.

Art. 9.º O engenheiro-director centraliza e superintende todo o serviço do pessoal sob as suas ordens, competindo-lhe atribuições analogas ás do engenheiro-director das obras publicas da provincia, ao qual é equiparado.

Art. 10.º No exercicio das suas attribuições, a direcção fiscal do caminho de ferro de Benguella regular-se-ha pelas disposições legais relativas aos caminhos de ferro da metropole e em especial pelos regulamentos de 31 de dezembro de 1864 e 11 de abril de 1868, 15 de março de 1888 e 7 de setembro de 1890, assim como pelo que lhe fór applicavel das disposições relativas ao serviço de obras publicas da provincia.

Art. 11.º A direcção fiscal do caminho de ferro de Benguella, terá a sua sede provisoria em Benguella, e será installada em edificio do Estado, ou alugado pelo Estado, ficando o Governo autorizado a transferi-la para onde as circumstancias vierem a indicar.

Art. 12.º Ficam revogadas as portarias de 18 de fevereiro de 1903 e de 27 de janeiro de 1905.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 22 de julho de 1905. — REI. — *Manoel Antonio Moreira Junior.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Tarifa de livretes kilometricos. — Foi approvedo provisoriamente e vae entrar em vigor para experiencia, uma tarifa commum a todas as linhas do Estado de livretes kilometricos.

Estes livretes autenticados com o retrato e a assignatura e válidos por tempo determinado, compõem-se de coupons de 5 kilometros cada um, sommando uma certa extensão e são vendidos com redução, sobre o preço da tarifa geral, variavel e crescente com o total do livrete. E' este apresentado nas bilheteiras, quer do Sul e Sueste, quer do Minho e Douro para em troca do bilhete pedido para cada viagem se cortarem os coupons correspondentes ao percurso respectivo.

Os livretes podem ser individuaes ou collectivos. Estes podem ser utilizados, isoladamente ou em grupo, por diversas pessoas da mesma familia, até o numero de seis, cujos retratos figuram no livrete; podem-o ser tambem para tres socios ou empregados de casa commercial isoladamente ou em grupo.

Os livretes são vendidos para menores percursos, com redução maior e sem a exigencia de retrato a portadores de livretes kilometricos, bilhetes d'excursão ou de banhos de linhas estrangeiras.

O livrete deve ser apresentado com o bilhete sempre que se exija.

Os passageiros tem direito á franquia de 30 kilogrammas de bagagem.

Os livretes podem ser de qualquer das classes.

A nova tarifa, muito vantajosa para o publico, é moldada na tarifa similar, commum a todas as linhas espanholas, que tem tido grande accepção no paiz visinho.

Se dér, entre nós, como é d'esperar, bom resultado, seria conveniente a sua extensão a todas as linhas portuguezas.

Tarifa de reembolsos. — Foi remodelada a tarifa de reembolsos da Direcção do Sul e Sueste, modificando-se os preços e tornando-a applicavel a todas as estações das linhas.

Foi mandada preparar tarifa analoga para as linhas do Minho e Douro.

Tarifa d'excursões. — Foi approveda uma nova tarifa H d'excursões terrestres e fluviaes nas linhas do Sul e Sueste, applicavel ao aluguer de comboios e vapores.

Codificam-se e reveem-se nella as diversas disposições em vigor, tornando-as mais methodicas e accordes com as indicações da experiencia.

Para os comboios o preço é por passageiro com um minimo de cobrança por comboio e kilometro.

Faculta-se a inclusão da 1.ª classe. Ha preços geraes de applicação e preços especiaes para as proveniencias

ou destinos de Lisboa e Setubal. E' consideravelmente reduzida a taxa dos vapores em ligação com os comboios.

Estabelecem-se preços para excursões no rio dentro da barra entre Villa Franca e S. Julião ou fóra da barra até Cascaes.

Bilhetes de ida e volta. — Foi ampliada ás estações de Estremoz, Borba e Villa Viçosa a tarifa A de bilhetes de ida e volta do Sul e Sueste, ficando aquellas estações com bilhetes d'esta especie para as relações com Lisboa, Setubal, Evora, Beja e Faro e vice-versa.

Transportes de cortiça. — A estação d'Estremoz, Borba, Villa Viçosa e Ameixial ficam formando uma zona para os transportes de cortiça para o Barreiro, applicando-se-lhes o preço especial da alinea D da tarifa especial n.º 13, p. v.

NOTAS DE VIAGEM

V

Pittsburgo — A praga photographica — Companhia Westinghouse — Cincinnati — Um bello dia no campo — S. Luiz e a sua grande estação — O tumulto de Lincoln.

Pittsburgo é, como dissémos, a cidade do ferro, do fumo, do negrume, o que lhe imprime um caracter infernal muito suggestivo. *Ville en fer* lhe chamámos, por gracejo, e mais tarde vimos que alguém, antes de nós, fizera igual calemburgo.

Tão grande é a povoação, tão distanciadadas as grandes fundições e altos fornos em que se trabalha o ferro e o aço para todas as applicações, que foi necessario levar ali os congressistas em comboios especiaes, dentro dos quaes se passou uma boa parte do dia, circulando na cidade e proximidades.

A commissão local preparára nesses comboios toda a commodidade para os convidados. Não só o material — carros estofados, vastos, — era excellente, como a cada momento eram offerecidos refrescos, licores, charutos, interessantes carteirinhas de couro com um primoroso guia da excursão, mappaes dos arredores, plantas da cidade, etc., etc.

Infelizmente d'esta, que tão bem se poderiam gozar os pittorescos aspectos, das janellas do comboio que serpenteou por quasi todos os seus bairros, arredores e bellas pontes, quasi nada se viu porque augmentando o negrume ordinario da atmospheria, sempre carregada de fumo de milhares de chaminés de fabricas, a chuva caiu por vezes, com força.

Isso valeu que — só ali — nos livrassemos d'uma infernal praga que infesta toda a America — as machinas photographicas. Durante um mez que durou o congresso, com as suas sessões, estudos, excursões e festas, não foram menos de cem as vezes que os senhores photographos nos fizeram estar em posição, para nos tirarem em grupos; isto é, a 6 minutos cada vez foram 10 horas de viagem consagradas a estes artistas que logo nos davam o seu bilhete para, se quizessemos, podermos obter uma prova do seu trabalho, no dia seguinte, mediante um ou dois dollars.

Já se vê que não fizeram mau negocio, sendo a unica classe que, na America, se serviu do congresso para fins especulativos.

Pena foi que, tendo-se tirado tantas photographias, não haja uma da sessão de inauguração ou da final em que, verdadeiramente, só congressistas figuravam.

Em Pittsburgo os excursionistas visitaram, entre outras, as vastas officinas da poderosa companhia Westinghouse, que se podem dizer não só as mais importantes dos Estados Unidos como do mundo, na especialidade dos trabalhos electricos, que foram tambem dos mais interessadamente examinados pelos visitantes.

Chega a ser estonteador o aspecto d'aquellas vastissimas e bem organizadas officinas, onde trabalham alguns milhares de homens e de mulheres, preparando desde o mais pequeno pertence electrico até o mais poderoso

dynamo, d'aquellas naves enormes onde giram os tornos preparando as peças mais importantes, passou-se depois á experiencia dos novos freios que, a uma voz dada, foram postos em movimento, suppondo-se dois comboios vindo em grande velocidade um contra o outro. O effeito foi maravilhoso: os freios de todos os 50 vehiculos de cada trem cerraram em 6 segundos; quer dizer que mesmo suppondo que os trens viessem ambos á velocidade de 90 kilometros á hora, avistando-se apenas a 200 metros começariam logo a afrouxar e viriam parar andando só 75 metros, parando ainda a 50 metros um do outro.

Depois fez-se o ensaio da applicação não só do freio como do sistema de engate Westinghouse e ligação dos tubos do freio, num comboio de 50 vagons de mercadorias. O comboio, indo a toda a velocidade, foi cortado em varias secções e cada uma d'ellas parou apenas a duas revoluções da roda.

Por fim fizeram-se varias experiencias com a nova locomotiva electrica Baldwin-Westinghouse, de corrente alternativa monophasica, que provaram a excellencia d'esta machina.

O resto do dia passou-se em visitas ás grandiosas officinas da industria do aço, onde os excursionistas viram, com assombro, os trabalhos de peças de blindagem de 0^m.30 d'espessura, de carris de 40 kilogrammas e outras; os altos fornos que, por entre as brumas que envolviam a cidade, elevavam até o ceu os seus penachos de fogo.

Simplesmente deslumbrante!

Para dar aos leitores uma rapida noção do que é esta extraordinaria cidade, bastará dizer-lhes que ella é a primeira do mundo na produção do ferro, aço, placas de estanho, tubos, machinas electricas, carvão, vidro, petroleo, rollhas, etc., sendo em 1903, 450 mil contos o valor da produção das suas 5.000 fabricas em que trabalham 250.000 empregados e que representam um capital de 500 mil contos.

No que se refere ao ferro e aço, a produção de todo o mundo, em 1902 foi de 33 milhões de toneladas; Pittsburgh entrou nesta verba com 14.000.000 de toneladas, mais do que toda a Grã-Bretanha. Na de carris quasi que eguala a produção total ingleza, que foi de 750.000 toneladas, produzindo Pittsburgh 712.500 toneladas.

No dia seguinte a viagem faria nova *etappe* em Cincinnati, a bella capital do Ohio, onde bem diferentes atractivos nos esperavam.

«Cada qual dá o que tem» diz o proverbio, e Cincinnati sendo a terra dos prados azues, da alegría sincera e familiar, dos bellos exemplares hippicos, deu aos excursionistas um passeio de campo que lhes refrescou o espirito um pouco cansado já de ver fabricas, officinas, estações, tunneis; deu-lhes um dia alegre, como entre velhos amigos que se encontram; mostrou-lhes os bellos cavallos das suas apuradas raças entre os quaes havia um no valor de cem contos de réis; fez-lhes ouvir as canções dos seus camponeses, ao som da guitarra e do violão emquanto, sentados na relva fresca nos era servido um lanche delicioso, regado pela bebida local: agua gelada com wiskey tendo mergulhado um ramo de ortelã pimentada, verde. Agradabilissima aquella digressão, a primeira parte da qual foi feita, entre Cincinnati e Lexington, nas bellas carruagens da Companhia Queen & Crescent Route, assim chamada por ligar a cidade-rainha, Cincinnati, á cidade *crescente*, Nova Orleans.

Teremos, mais tarde, que nos referir, de novo ao excellentes serviço d'esta que melhor pudemos apreciar no percurso de Chattanooga a Nova Orleans. Naquelle pequeno trajecto notámos logo que é esta uma das linhas melhor construidas, sendo suavissimo o movimento á velocidade de cerca de 70 kilometros.

Aos excursionistas foram dados lindos livrinhos descriptivos intitulados «Da janella» mostrando tudo o que se vê da janella do comboio durante o trajecto por esta rede.

O dia seguinte passou-se em S. Luiz, a grandiosa cidade capital do Missouri que tão fallada se tornou no anno passado por motivo da sua grande exposição.

D'esta restam de pé ainda alguns edificios que nos dão ideia do gosto artistico do seu conjunto.

Mas o que mais tinhamos que examinar é o monumento que mais brilha hoje na cidade é a sua *Union Station*, uma das mais bellas do mundo.

Tão minuciosamente a examinámos, tão grandiosa ella é, tão primorosos livros da sua descrição nos foram offerecidos que nos dedicaremos a tratar d'este deslumbrante edificio em artigo especial, mais tarde, quando o autor d'estas *notas* regressar da longa viagem que está realizando.

Uma observação cabe aqui sobre uma especialidade dos Estados Unidos á qual pertence esta estação central:

Estas grandes estações no centro das cidades, não são, como na Europa, d'esta ou d'aquella companhia, exclusivamente. Pódem mesmo não ser de nenhuma companhia ferroviaria; são como que uma casa d'aluguer, com varios inquilinos. Regularmente são as companhias de caminhos de ferro que formam em commum uma outra companhia que construe a estação e a aluga a cada companhia que ahí quer fazer serviço, dando-lhe accommodações para o seu pessoal, escriptorios, armazens, etc., em separado. Tem por isso que ser vastissimas.

As companhias fazem as suas linhas d'acesso e pagam o aluguer da parte que utilizam, o que representa os proventos da companhia constructora.

S. Luiz, como todas as cidades americanas, é extensissima, de um commercio intenso e importantissimo, e de grande actividade industrial.

Ahi foram visitadas as officinas de uma companhia bem conhecida em Lisboa pelos seus excellentes productos, de que nós nos servimos diariamente.

Referimo-nos aos carros electricos que a companhia Carris teve o bom conselho de encomendar á *S. Louis Car C.* uma das melhores fabricas de vehiculos d'este genero.

Esta companhia fabrica-os não só para tracção electrica como para as proprias companhias de vias ferreas americanas. Ali nos foram mostrados pelo amavel director da companhia luxuosos carruagens, algumas destinadas a linhas de grande trajecto, com todas as commodidades, inclusivê leitos, cozinha, etc.

E' muito notavel, em S. Luiz, o bairro dos parques particulares rodeando cada habitação em que, a par do luxo, se nota aprimorado gosto na construção.

Partindo pela linha da companhia «Illinois Central» em direcção a Chicago, os convidados detiveram-se em Springfield para visitarem o tumulo de Lincoln. Era justa esta homenagem ao arrojado luctador pela libertação dos escravos.

Nessa noite dava-se entrada na capital do Illinois, a grande Chicago cuja descrição trataremos no seguinte artigo.

De Paris á America por Lisboa

Com o presente n.º distribuimos a tarifa das viagens directas entre Paris e Rio de Janeiro, ou Montevideo e Buenos-Aires, com passagem por Lisboa. A modicidade dos preços, 188\$000 réis para o Rio e 222\$000 réis para Montevideo ou Buenos-Aires, deve por certo fazer convergir a Lisboa uma grande quantidade de viajantes.

O immenso alcance d'esta medida é de molde a não ser necessario encarecê-la; salta bem aos olhos. Mas para que a sua efficacia seja tão grande quanto pôde sê-lo, é necessario que acabem de uma vez com as péas que lazaretos e passaportes põem ao bom desejo dos forasteiros para se aproveitarem das vantagens que esta tarifa lhes proporçiona.

As nossas relações commerciaes com a Republica Argentina tendem a estreitar-se. D'ahi hão de resultar inevitavelmente relações d'outra ordem que provoquem a necessidade dos habitantes d'aquella região da America virem a Portugal.

O preço da viagem, 180\$000 réis é deveras convidativo, bem como o não é menos o da viagem do Rio de Janeiro ou de Santos, 157\$000 réis, em primeira classe.

A validade dos bilhetes para Paris, sendo de quatro mezes, a grande corrente dos viajantes americanos que

se dirijam ao centro da Europa, ha de sem duvida escolher Lisboa para ponto de desembarque, tornando uma realidade a formula hyperbolica de que Lisboa é o caes da Europa.

Ao governo cumpre não afugentar essa corrente com as difficuldades quarentenarias, fiscaes e outras de qualquer especie.

E' a população fluctuante que faz a riqueza das grandes capitães. E' ella que sustenta os theatros, que enche os hotéis, que frequenta os cafés e os restaurantes, que dá vida e movimento ás localidades.

Nós temos muito que mostrar aos estrangeiros. Tornemos-lhes conhecidas as bellezas do nosso paiz por meio de albums illustrados, cartazes artisticos, façamos propaganda das nossas maravilhas architectonicas, da nossa vegetação, dos nossos monumentos, das nossas montanhas, das nossas thermas, do nosso clima, em fim.

Lisboa pôde ser uma opulenta estação de inverno. Toda a nossa costa uma série de estações balneares; Cintra e Bussaco, deliciosas estações de verão.

Façamos valer o que temos; sigamos o exemplo das nações estrangeiras que não deixam os seus creditos por mãos alheias, não se poupando a despesas para chamar a corrente dos viajantes que todos os annos aos milhares lá vão deixar o seu dinheiro, e muitas vezes tendo bem menos que vêr e admirar do que encontram no nosso Portugal.

Mas para isso é preciso demolir a grande muralha que nos isola: os passaportes reforçados com as quarentenas.

O tunnel de Boston

O tunnel de Boston, na linha oriental de Boston, recentemente aberto á exploração apresenta varios detalhes de verdadeiro interesse tecnico.

Em toda a sua extensão, duas milhas approximadamente, tem via dupla.

Desde uma das estações terminus até uma das intermédias estende-se um conducto para ventilação, que corre na parte superior da galeria. Tem de secção transversal trinta e oito pés quadrados.

Pelo tunnel correm tres sistemas de conductores. Pelo centro, passam os cabos transmissores da energia que pertencem a companhia concessionaria da linha, e dois aos lados pertencentes um á Companhia de iluminação electrica de Edison, e outra á Companhia de Telegraphos e Telephones de New England.

A todo o comprimento da dupla via ha uns contracarris, separados dos carris de serviço por um afastamento de uma pollegada e tres quartos e cujas cabeças se levantam acima d'aquelles uma pollegada. Esta disposição assegura praticamente a impossibilidade de descarrilamento.

O tunnel é iluminado por tres filãs de lampadas incandescentes de 16 velas a 110 volts, com intervallos de doze pés, podendo alimentar-se independentemente do circuito geral do trolley por tres focos exclusivos, o que assegura a permanencia da iluminação sem que fique sujeita a qualquer avaria do sistema geral de produção da energia.

As linhas ferreas do mundo

Pelas estatisticas publicadas numa revista alemã, vê-se que em 1902 havia em exploração 837,416 kilometros de linhas ferreas, divididas da seguinte fórma:

Europa, 296:051; America, 421:571; Asia, 71:372; Africa, 23:417; Australia, 25:005.

O paiz que possui a rede de caminhos de ferro mais extensa é os Estados Unidos do Norte da America, 300:000 kilometros. Este facto explica-se não só pela grande extensão do seu territorio, como tambem pelo assombroso movimento do seu commercio e da sua industria.

O numero de pessoas que prestam serviços nas linhas norte americanas, desde os directores até os mais hu-

mildes empregados, eleva-se a 1.192:315. Um verdadeiro exercito, formado por 225:422 guarda-freios e conductores, 148:315 machinistas, 150:615 fogueiros, 228:280 aguilheiros e 229:592 operarios. Nas direcções e serviços centraes ha 41:000 empregados.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação, por classes da pauta, em Janeiro a Março

(Valores em mil réis)

Importação para consumo	1905	1904
I—Animaes vivos	503.255	901.367
II—Materias primas para as artes e industrias	6.346.520	7.042.073
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	1.634.437	1.925.681
IV—Substancias alimenticias	5.016.296	3.393.017
V—Apparehos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	832.801	873.236
VI—Manufacturas diversas	1.221.080	1.192.274
Taras	23.978	23.854
Totales	15.580.367	15.351.502
Exportação nacional e nacionalizada		
I—Animaes vivos	718.217	1.343.281
II—Materias primas para as artes e industrias	1.278.456	1.294.926
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	407.168	364.925
IV—Substancias alimenticias	3.709.581	3.389.314
V—Apparehos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	16.123	26.216
VI—Manufacturas diversas	456.954	308.814
Totales	6.586.499	7.327.476

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de julho de 1905

Pouco movimento na maior parte dos valores, com excepção das acções da Companhia do Assucar de Moçambique.

Acções do Banco de Portugal mantiveram o preço de 178.000 réis.

Inscrições de 3 % ao comprador mantiveram o preço de 41 % e 41,05 %.

Inscrições de 3 % assentamento mantiveram-se entre 41,45 e 41,40.

Acções da Companhia dos Tabacos de coupon, os preços regularam entre 122.520 e 121.580.

Acções da Companhia dos Fosforos subiram a 65.000 réis, ficando hoje a 64.000 réis.

Acções da Companhia Real dos Caminhos de ferro baixaram de 68.000 a 66.800 réis. Obrigações do 2.º grau baixaram de 52.500 a 51.500 réis.

Acções da Companhia do Assucar de Moçambique subiram de 59.570 a 63.300 réis, tendo baixado a 60.500 réis, ficando compradores a 61.000 réis para esta liquidação.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v...	50 1/16	—	Desconto no Banco de Portugal....
» cheque...	49 13/16	49 11/16	5 1/2
Paris 90 d/v.....	572	573	No mercado.....
» cheque.....	574	576	Cambio do Brazil..
Berlim 90 d/v.....	235	236	16 31/32
» cheque...	238 1/2	240	Premio da libra...
Francfort 90 d/v...	225 1/2	236 1/2	3360
» cheque...	238 1/2	240 1/2	e
Madrid cheque....	720	727	3370

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	JULHO												
	17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29	31
Lisboa : Inscrições de assent.	41,34	41,40	41,40	41,40	41,40	41,40	41,40	41,40	41,40	41,40	41,40	42,15	41,40
» " coupon ..	41,05	41 01	41,05	41,05	41	41	41	41,05	41,05	41,05	41,01	41,05	41,05
Obrig. 4/0 1888	-	20 300	20,250	20,250	20 250	-	-	-	20,200	20,200	20 150	-	-
» 4/0 1890 assent	-	-	-	-	-	-	-	-	-	52,500	-	-	-
» 4/0 1890 coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	62,000	-	62,000	62 000
» 4 1/2 0/0 assent	-	-	-	-	-	-	62 000	-	-	61,000	-	62,000	61 000
» 4 1/2 0/0 coupon int ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	61,000	-	-	61 000
» externo 1.ª série	66 300	66,200	66,200	66 200	66,200	66,200	66,200	66,300	66,200	66 200	66,100	66,000	-
» 3/0 1905	9,450	9,450	-	9,450	-	9,450	9,450	9,450	9,450	9,450	9,450	-	9,450
» Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ações B. de Portugal:	-	178.000	-	* 180.500	178.000	-	-	178.000	178.000	178 000	178.000	178 000	178.000
» " Commercial	132 000	132.000	-	-	-	-	-	133.000	-	133.000	133.000	-	-
» " Nac. Ultramarino	-	99.500	99.500	-	-	99 600	99.800	99.800	99.900	-	-	-	-
» " Lisboa & Açores	118.000	118.000	-	118.000	-	118 000	-	-	-	118.000	-	-	118.000
» " Tabacos coupon	121.800	122.000	122.200	-	122.000	122.200	121.700	121.800	121.900	121 800	121.500	-	120.500
» " Comp. Phosphoros	-	62 800	62.800	62.800	63.100	64 200	64.000	64.200	64.800	65 000	64 600	64.200	64.000
» " Real	68.300	-	68.000	-	-	-	-	-	-	-	67.000	67.000	66.900
» " Nacional	-	10.500	10.450	-	10.450	-	-	10 100	-	-	10.400	10.300	-
Obrig. prediaes 6 0/0	91.600	-	-	-	94 600	93 000	-	-	-	-	-	93.200	-
» " 5 0/0	88.500	88 500	88.500	88.650	88.500	88.500	88 650	88 650	88.650	88.650	88.500	88.650	-
» " C.ª Beira Alta	-	39 600	-	-	39.900	-	-	34.200	-	34.500	34.450	34.400	33 400
» " Real 3 0/0 1.º grau ..	-	-	73.000	-	-	-	-	72.600	-	-	-	-	73.000
» " " 3 0/0 2.º	52.500	-	-	52.500	52.400	52.400	52.500	-	-	-	-	-	51.900
» " Nacional 1.ª série	88.600	-	-	72.300	72.300	72.300	-	-	-	-	-	-	-
» " Atravez d'África	88.600	-	-	88.700	88.700	88.800	88.800	-	88.900	88.700	88.800	-	88.600
Paris : 3/0 portuguez 1.ª série	67,50	67,55	67,75	67,70	67,65	68	67,95	68,02	67,95	67,95	67,80	67,90	-
Ações Comp. Real	350	-	348	351	350	-	-	-	-	-	-	-	-
» " Madrid-Caceres	35,25	35	-	-	-	-	-	34	-	-	-	-	-
» " Madrid-Zaragoza	275	274	278	282	278	-	-	-	-	-	-	-	-
» " Andaluzes	168	-	169	-	167	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 4.º grau	380	-	-	383	-	382	382	382	-	-	383	-	-
» " " 2.º	272	270	270	270	271	270	270	270	270	-	269	270	-
» " Beira Alta	-	-	-	-	174	-	-	-	-	-	-	-	-
» " Madrid-Caceres	124	124	122,50	122,50	122,50	-	121,75	121,25	122	-	122	-	-
Londres : 3/0 portuguez	67,62	67,62	67,75	67,75	67,75	-	67,87	67,87	67,87	67,87	67,87	67,87	-
Amsterdã : Obr. Atrav. Africa	92,40	91,81	-	92,12	-	-	-	92	92,06	92,43	-	-	-

* 1.º de 1095.

Recitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1905				1904		Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.		Kilom.		Kilom.		1905		1904	
		Totaes	Reis	Totaes	Reis	Totaes	Reis	Totaes	Reis	Totaes	Reis
COMPANHIA REAL	2 8 Jul	693	98.527.000	142.174	693	98.770.181	142.525	2.255.696.000	2.252.962.942	2.733.058	-
	9 15 " "	"	96.080.000	138.643	"	98.770.181	142.525	2.351.776.000	2.351.733.123	42.877	-
	2 8 Jul	380	12.994.000	34.194	380	13.853.819	36.457	317.846.000	322.199.058	-	4.353.058
	9 15 " "	"	13.028.000	34.284	"	13.853.819	36.457	330.874.000	336.052.877	-	5.178.877
	2 8 Jul	70	1.690.000	24.142	70	1.689.000	24.128	46.742.000	36.450.000	10.293.000	-
9 15 " "	"	1.686.000	24.085	"	1.689.000	24.128	48.429.000	38.139.000	10.290.000	-	
Sul e Sueste	21 31 Mai	550	32.548.475	59.179	528	35.972.925	68.130	439.437.221	459.321.554	-	19.884.333
1 10 Jun	"	"	29.814.740	54.208	"	32.479.825	61.514	469.251.961	491.801.379	-	22.549.418
Minho e Douro	11 20 Mai	343	38.364.672	111.850	343	33.772.747	98.462	515.609.737	458.777.599	57.832.138	-
21 31 " "	"	"	41.583.343	121.234	"	40.968.815	119.442	558.193.090	499.746.414	58.446.666	-
4 10 Jun	253	7.115.315	28.123	253	7.218.521	28.531	167.279.093	161.862.947	5.916.146	-	
Beira Alta	11 17 " "	"	5.769.057	22.763	"	6.026.561	23.820	173.038.150	177.389.608	5.648.642	-
18 24 " "	"	"	9.803.637	38.749	"	8.976.045	35.478	182.841.787	176.365.553	6.476.234	-
18 24 " "	105	1.820.194	17.335	105	1.862.281	17.736	41.355.096	41.530.051	-	174.955	
Nacional — Mirandella e Vizeu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Guimarães	1 10 Jun	34	2.450.935	72.086	34	2.599.529	76.456	36.021.411	35.020.958	1.000.453	-
1 120 " "	"	"	2.569.735	75.580	"	2.739.355	80.569	38.591.146	37.760.318	830.833	-
Porto à P. e Fimalição	-	64	-	-	64	-	-	-	-	-	-
Norte de Espanha	24 30 Jun	3681 Pa.	1.922.623 Pa.	522 3681 Pa.	1.902.062 Pa.	516 Pa.	49.330.479 Pa.	51.901.449	-	-	2.570.970
1 7 Jul	"	"	2.228.644	605	"	2.200.638	601	51.559.123	54.102.087	-	2.542.964
Madrid — Zaragoza — Alicante	2 8 Jul	3650	1.833.011	502 3650	1.716.436	470	51.222.577	52.145.748	-	-	923.171
25 1 Jul	1067	396.859	371 1067	404.949	278	10.343.503	10.518.438	-	-	174.935	
2 8 " "	"	391.046	366	357.644	335	10.734.550	10.876.082	-	-	141.532	
Andaluzes	25 1 Jul	429	89.601	208 429	97.639	227	2.208.693	2.360.662	-	-	151.969
2 8 " "	"	99.086	230	99.588	232	2.307.780	2.460.250	-	-	152.470	
Madrid-Caceres	2 8 Jul	180	53.740	298 180	33.725	187	1.276.376	1.064.241	212.135	-	
9 15 " "	"	55.911	310	37.098	206	1.332.287	1.101.338	230.949	-		
16 22 " "	"	60.530	336	44.886	249	1.392.818	1.146.225	246.593	-		

Recueil de types de ponts pour routes

Com o título *Recueil de types de ponts pour routes* publicou o sr. Maurice Koechlin administrador director da companhia de construcção de Lavallois-Perret, um interessante trabalho que constitue um precioso guia pratico na construcção de pontes, dos tipos usuaes, metallicas empregada nas estradas ordinarias.

O livro pertence á *Encyclopédie des travaux publics*, da casa editora de Paris, Ch. Béranger.

Occupam-se primeiramente da escolha dos tipos de pontes segundo a carga que deve suportar, segundo o vão e segundo a largura.

Os vãos escolhidos são de 4^m, 8^m, 10^m, 15^m, 20^m, 25^m, 30^m. Com estes facilmente se concluem os intermediarios.

Para cada um d'estes tipos com as suas variantes segundo são para uma ou mais vias, com passeios ou não, apresenta os desenhos respectivos e para os calculos das dimensões as tabellas com os momentos de inercia, tanto para o caso das vigas em *I* cheias, como para as vigas compostas de 4 cantoneiras, até 120<120<15, e duas soleiras até 0^m,1 de largura, para as cantoneiras isoladas de ramos eguaes ou deseguaes, para os ferros em *U* e em *T*, para os ferros zorés, dando ao mesmo tempo os pesos por metro corrente do ferro mais usualmente empregados nestes trabalhos.

Seguem-se tabellas sobre os rebites com os esforços ao troncamento a que pôde resistir segundo o regulamento francez; sobre o peso das chapas, barras e vergalhões e ainda outras de utilidade para a redacção dos projectos.

Occupando-se em seguida rapidamente das formulas empregadas nos calculos e em especial os do troncamento longitudinal, dos rebites, das cantoneiras e ferro perfiladas, do vento e das flexas, das cobre-juntas, passa logo a exemplificar com o estudo de varios tipos de pontes.

O calculo é completo e disposto de modo que só nisso vae um exemplo a imitar.

A primeira ponte estudada é de 4^m,0 de vão e 4 de largura.

Tem 2 banzos exteriores de viga cheia e uma longarina média de alma menos alta. Entre os banzos e a longarina estão carlingas a 0,95 que supportam abobadilhas de tijolo coberta de beton que sustenta o pavimento de Mac-Adam.

Calcula-se a carlinga, as vigas principaes e as intermediarias attendendo á carga permanente e movel e ao trabalho do metal: calcula-se a pressão nos apoios e flechas e faz-se seguidamente a medição da obra. Seguem-se do mesmo modo os projectos para pontes diversas com vãos maiores e viga de rotula sempre com a mesma concisão, o mesmo methodo. O atlas com as suas figuras claras ajudam á comprehensão da materia.

Este livro é em resumo um precioso auxiliar na mão de um engenheiro; guia e modelo em muitos casos, sempre uma obra que se consulta com proveito, apresentada modestamente sem alardes mathematicos e sem pretensões a servir para a construcção de qualquer ponte.

O. S.

Publicações recebidas

Associação dos Jornalistas de Lisboa. — Recebemos o relatório da direcção referente á gerencia de 1904.

Por ella se vê o zelo e economia com que procedeu a dedicada direcção, conseguindo fazer todas as despesas durante um anno com a limitadissima verba de cento e cincoenta e sete mil réis.

Esta sympathica associação tem capitalizada a esta data a quantia de 2:339\$155 réis, e em caixa a quantia de 284\$570 réis. Como se vê o seu estado é prospero e demonstra o muito zelo que na gerencia tem empregado a direcção.

Cosinhas Economicas de Lisboa. — Temos presente o relatório da direcção relativo á gerencia da humanitaria instituição que tanto bem faz ás classes menos protegidas da fortuna.

Se entre nós a miseria é grande, certo é que o espirito d'altruismo, que a caridade, não é menor.

O numero das varias rações vendidas em todas as cosinhas durante o anno findo foi de 2.812.736, que deixaram o prejuizo de 13:342\$500 réis.

Este deficit da exploração é coberto pela caridade das almas bondosas que se condoem dos desgraçados, e apesar de todas as difficuldades com que a gerencia tem a lutar, graças ao espirito generoso da alma portugueza, a Sociedade das Cosinhas Economicas fechou o anno de 1904 com um saldo de 1:516\$982 réis.

Repetimos, se a miseria é grande em Lisboa, a caridade não é menor. E a sympathica instituição é a distribuidora de toda essa Caridade.

O Progresso de Lourenço Marques. — Do sr. Clemente Nunes de Carvalho e Silva, recebemos um memorandum em que explica os motivos da suppressão d'aquelle jornal, que justifica com varias notas e documentos annexos.

Agradecemos a offerta.

TRACÇÃO ELECTRICA

Lisboa

Foi requerida a concessão d'uma linha electrica entre o Lumiar e Bucellas, para o transporte de viajantes e mercadorias.

Belgica

A Belgica foi o paiz que com maior rapidez desenvolveu as suas linhas feras. Não querendo perder o logar adquirido na sua marcha de progresso e civilização trata de ser o primeiro paiz que substitua radicalmente a tracção a vapor pela electrica.

O Estado encarregou um engenheiro de estudar essa transformação.

Do relatório agora apresentado vê-se que bastam tres estações centraes em todo o territorio belga para formar a energia necessaria ao grande trafego das suas linhas.

E' a Belgica o primeiro paiz que implanta a tracção electrica de uma fôrma definitiva e completa em toda a sua rede ferroviaria.

Uruguay

Em Buenos Aires constituiu-se uma companhia com o capital de 750.000 duros, que tem por fim substituir todos os trens de praça e aluguer, por automoveis electricos.

O numero de trens naquellas condições existentes em Buenos Aires são 3.000.

A companhia conta pôr em serviço 3.500 automoveis electricos.

África do Sul

Vae ser inaugurada, por estarem já concluidos os trabalhos, uma linha electrica de tremvias entre Kimberley e Alexanderfontein.

Tem sete milhas de extensão.

LINHAS PORTUGUEZAS

Linha do Corgo. — Estão muito adeantados os trabalhos de construcção do caminho de ferro do Valle do Vouga, esperando-se que possa ser inaugurado ainda este anno. A parte do Tanha deve ficar concluida por estes dias.

Mirandella a Bragança. — Continuam com grande actividade os trabalhos da linha ferrea de Mirandella a Bragança, devendo nos fins de agosto inaugurar-se a exploração dos 4 kilometros de Grijó a Macedo, e em fins de setembro ou principios de outubro a de 14 kilometros de

Macedo á estação de Quintella, proximo a Valdrez e Sendas.

Em dezembro, abrirá á circulação o troço de 13 kilometros da estação de Quintella a Santa Comba.

A manhã é inaugurado o troço de Mirandella a Romeu. **Livração a Amaranthe** — Continuum activamente os trabalhos nesta linha, apesar das difficuldades que tem havido na expropriação de varias tratos de terreno.

Comboios tramways. — Aproveitando o percurso diario que actualmente ha em cada sentido de uma machina isolada entre Faro e Tavira vae ser estabelecido mais um grupo de tramways entre aquellas duas cidades.

Passageiros em comboios de mercadorias. — Para facilitar certas relações no Alemtejo foi determinado que o comboio n.º 65 leve diariamente entre Casa Branca e Beja uma carruagem de 3.ª classe e os n.ºs 89 e 88 o mesmo entre Beja e Faro.

O comboio n.º 65 parte da Casa Branca ás 2 horas e 42 minutos da manhã, depois da chegada do comboio 34, de modo que dá mais uma correspondencia desde Villa Viçosa para as estações além de Casa Branca até Faro; chega a Beja ás 5 horas e 44 minutos da manhã facilitando aos passageiros das immediações a ida á capital do districto a horas convenientes e o regresso no mesmo dia.

O comboio n.º 89 parte de Beja ás 9 horas e 19 minutos da manhã facilitando as relações com a parte sul do districto, visto que o primeiro comboio, o n.º 5, só sae á 1 hora e 40 minutos da tarde.

Estremoz a Villa Viçosa. — Foi examinado por uma commissão technica composta dos srs. conselheiros Matos Eça e Taborda, o troço da linha d'Evora, entre Ameixial e Villa Viçosa e considerado em condições de ser aberto á exploração o que se effectua hoje.

O novo troço mede 23 kilometros, tendo ao kilometro 6,9 a nova estação d'Estremoz junto das portas de Santa Catharina; ao kilometro 12,2 o apeadeiro dos Arcos para serviço de grande e pequena velocidade; ao kilometro 18,3 a estação de Borba junto da villa; ao kilometro 23 a de Villa Viçosa ao fundo do campo do Carrascal.

A linha não tem obras d'arte dignas de menção. O trabalho principal foi uma extensa trincheira de difficilissima execução pela natureza da rocha e pela sua disposição, existente entre Estremoz e Ameixial. Para poupar tempo o material da via para os 16 kilometros além de Estremoz foi transportado pela estrada ordinaria fazendo o assentamento a zorra enquanto se perfurava a trincheira.

Lobito. — Continúa a chegar a Africa grande quantidade de material para aquella linha. Os trabalhos proseguem com grande actividade.

Beira. — Já foram apresentadas ao governo as novas tarifas, revistas, dos caminhos de ferro da Beira, Mashona e Rhodesia.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

As linhas francezas por combinação resolveram introduzir um melhoramento no serviço, de grande utilidade para o publico.

Até agora quando um passageiro dirigindo-se de um ponto para outro tinha que passar por Paris, via-se obrigado a retirar as suas bagagens á entrada na cidade, sujeitar-se ás formalidades do fisco, fazê-las transportar para a outra estação e ali despachá-las novamente.

Agora não. De qualquer parte da França toma-se bilhete para o ponto de destino, via, Paris, sem taes inconvenientes, sendo as bagagens transportadas em carroças pertencentes aos caminhos de ferro, sem que o viajante tenha de preocupar-se com ellas.

ITALIA

O Estado resgatou todas as linhas ferreas italianas, á excepção de 2.000 kilometros pertencentes á Companhia Meridional.

AUSTRIA

Está aberta ao publico a linha de Saar-Tishnowitz e Troppau-Gratz.

Foi dada a concessão para a construção de uma linha de secção normal entre Anjerd e Luhatschowitz.

Concluíram os trabalhos preparatorios da linha de Wechselbahn, podendo considerar-se garantida a construção do ramal Friedberg-Auspang.

BRAZIL

Foram inaugurados a 19 do mez passado os trabalhos nos caminhos de ferro do noroeste do Brasil, que atravessa importantes regiões do Estado de S. Paulo até o de Matto Grosso.

CHINA

Estão quasi terminados os trabalhos de construção da linha de Hanken a Pekim. Actualmente estão já abertos á exploração publica 1.200 kilometros, faltando apenas terminar 70 kilometros.

Entre as obras d'arte d'este ultimo troço figura a ponte sobre o rio Amarello que, espera-se, ficará pronta em outubro proximo.

Notas varias

O telephone na Suecia — Stockolmo é de todas as cidades do mundo aquella em que o serviço telephonico está mais aperfeçoado.

Além das estações publicas e particulares no interior dos edificios, ha tambem locutorios pelas ruas.

São uma especie de kiosques que servem de ornamentação nas grandes arterias de transito e ao mesmo tempo são de grandissima utilidade para o publico.

Quem quer utilizar-se d'elles, por uma fenda que ha para esse fim introduz uma moeda correspondente a um vintem, como nas balanças que vemos entre nós pelas praças publicas. A porta do kiosque abre-se automaticamente e a pessoa que quer fallar entra no recinto em que está o apparelho telephonico.

Mas isto é só para paizes civilizados.

Imans elevadores. — A *Allgemeine Electricitas Gesellschaft* adoptou nas suas officinas um sistema de aparelhos elevadores nos quaes as peças são levantadas á altura desejada unicamente pela força attractiva de um electroimán.

Claro está que estes guindastes servem apenas para levantar peças de ferro ou de aço.

Quanto ao consumo de energia, os imans simples para elevar corpos de superficies planas e cuja força chega a 2.000 kilogrammas, consomem um kilowatio.

Os outros imans, os que tem polos de formas especiaes para elevarem peças de superficies curvas ou irregulares, no caso mais desfavoravel fazem o dispendio de quatro kilowattios e meio para produzirem a força attractiva de 1.500 kilogrammas.

Os desastres nas linhas americanas. — De outubro de 1903 a outubro de 1904, os desastres occorridos nas linhas dos Estados-Unidos produziram a morte de 1.122 pessoas e ferimentos em 5.260.

Neste numero não entram os accidentes succedidos em resultado de individuos atravessarem as linhas, e subirem ou descerem com os comboios em andamento.

Aquelle total é apenas o resultado de choques e descarrilamentos e dá uma média de tres mortes e quinze feridos por dia.

A electricidade applcada aos diques. — Uma casa de Nova-York construiu um dique fluctuante accionado pela electricidade.

O dique mede 78 metros de comprimento na parte inferior e 56 na superior, por 26 metros de largo.

Póde descer seis metros abaixo da sua posição normal, isto é, quando está a secco.

E' dividido em quatorze compartimentos estanques, munido cada um d'elles de duas bombas; estas são accionadas por um motor electrico de 100 cavallos.

Com a maxima força do motor, o dique esvasia os 3.000 metros cubicos de agua que o enchem em trinta e cinco minutos.

Um tunnel sob o Niagara.— Nas cataratas do Niagara, sob a famosa queda de Horeshoe, terminaram as obras do tunnel.

A comissão encarregada de embellecer e conservar aquella maravilha mandou construir aquella obra que permite admirar pela parte inferior a soberba massa d'agua, sem que os visitantes corram o menor perigo, nem mesmo o de se molharem.

Por meio de um ascensor electrico chega-se a um poço de trinta e nove metros de profundidade, d'onde se passa para o tunnel que se desenvolve em uma curva de duzentos e quarenta metros de extensão, sob a catarata.

Em varios pontos ha uma especie de gaiolas de cristal guarnecidas de commodos assentos, d'onde se observa a queda das aguas.

Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal apresentado á assembléa geral dos accionistas de 15 de junho de 1905.

(Continuação do n.º 421)

5.º — Construção e exploração da linha de Vendas Novas

A linha dos Meridionaes foi aberta á exploração em 15 de janeiro de 1904.

No mappa seguinte encontram-se os resultados d'esta exploração.

Numero de kilometros explorados — 70	
Numero de kilometros-trens — 175,766	
Coefficiente da exploração — 139,27 %	Réis

Receitas do trafego.....	85:565,957	
Despesas de exploração.....	119:160,810	
Excedente das despesas.....	33:599,853	
Receita por kilometro-via.....	1:222,299	
Despesa por kilometro-via.....	1:702,297	
Despesa a mais por kilometro-via....	479,998	
Receita por kilometro-trem.....	5487	
Despesa por kilometro-trem.....	5678	
Despesa a mais por kilometro trem..	5191	

Estes resultados não são dasanimatorios, pois se deve esperar que nos seguintes annos as receitas hão de augmentar de modo que cubram as despesas da exploração, sem se considerar para o effeito d'esta fundada previsão o augmento do trafego que esta linha, sem duvida ha de trazer á nossa rede, augmento que já se torna apreciavel.

Divisão da receita. — O mappa seguinte mostra a divisão da receita por cada ramo de trafego:

	Receita do trafego	
	Réis	
Passageiros.....	25:200,803	
Mercadorias em grande velocidade.....	4:833,707	
» » pequena velocidade.....	51:299,651	
Receitas diversas do trafego, assignaturas, cobranças em transitio, armazenagens e despesas de caes....	4:226,796	
Total.....	85:560,957	

Passageiros. — O numero de passageiros que circularam na linha em 1904 (não comprehendidos os bilhetes entregues em transitio) foi de 70.016, sendo a receita média por passageiro de 378 réis e a proporção dos bilhetes de preço reduzido (ida e volta, etc.) sobre o numero total dos bilhetes, de 58,13 %.

O numero médio de logares á disposição do publico em cada comboio foi de 178,7 e a quantidade dos logares occupados em relação aos offercidos (não comprehendidos os bilhetes entregues em transitio) de 10,57 %.

O percurso médio de passageiros foi de 39,5 kilometros.

Mercadorias em grande velocidade. — O numero de kilogrammas transportado, foi de 1.489,162, o producto liquido da tonelada 56,45 réis por kilometro e o percurso médio da tonelada 32,7 kilometros.

Mercadorias em pequena velocidade. — O numero de toneladas transportadas foi de 78,880, o percurso médio da tonelada 60,2 kilometros e o producto liquido por tonelada e kilometro 16,20 réis.

Segunda parte

Contas de estabelecimento e de despesas complementares do primeiro estabelecimento

Em seguida se explicam as differenças resultantes da comparação do balanço de 1904 com o do anno anterior.

Estabelecimento:

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1903....	56.833:086,512
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1904....	56.981:373,852
Differença para mais em 1904.....	148:286,840

Transferencias para a conta Estabelecimento, do:

Valor arbitrado aos immoveis em		
Lisboa.....	125:431,500	
Valor convencional de diversos titulos.....	27:355,340	152:786,840

Deduzindo: Entrega do Banco Lusitano da prestação vencida neste exercicio, conforme a alinea d) da condição 4.ª da escriptura de 10 de maio de 1900.....	4:500,000
--	-----------

Differença indicada..... 148:286,840

Material circulante:

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1903....	3.114:295,676
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1904....	3.111:055,626
Differença para menos em 1904.....	3:240,050

Baixa no inventario, do valor de diverso material demolido pelo seu mau estado.....	13:632,550
---	------------

Deduzindo: Augmento do valor de inventario, de diversas locomotivas por junção, do valor dos guindastes n.ºs 1 a 6.....

Augmento do valor d'inventario, de diverso material por beneficição.....	780,000	10:392,500
--	---------	------------

Differença indicada..... 3:240,050

Differença entre o valor nominal e o de emissão de obrigações:

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1903....	31.924:290,765
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1904....	31.920:693,789
Differença para menos em 1904....	3:596,976

Valor nominal de 250 obrigações de 3 % privilegiadas de 1.º grau..... 22:500,000

Deduzindo: Preço do convenio, ou fosse de frs. 315, ao cambio de frs. 4,166 por 1,000 réis, ao qual estavam escripturadas as referidas 250 obrigações.....

Differença indicada..... 3:596,976

Despesas complementares do Estabelecimento desde 1895:

— O saldo d'esta conta não soffreu alteração.

A despesa effectuada neste exercicio foi:

Novas construcções e trabalhos complementares.....	185:042,592	
Mobilia, utensilios e ferramenta..	31:042,959	
Material circulante.....	293:702,102	509:787,653

Amortizado por:

Ganhos e Perdas.....	389:787,653	
Provisão para a compra de wagons.....	120:000,000	509:787,653

Sem differença..... 5

Bens proprios com applicação especial:

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1903....	1.982:382,790
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1904....	1.856:951,290
Differença para menos em 1904.....	125:431,500

Transferencia para a conta «Estabelecimento» do valor porque estavam escripturados os «Immoveis».

Obrigações privilegiadas de 1.º grau:

Saldo credor em 31 de dezembro de 1903.....	47.719:710,000
Saldo credor em 31 de dezembro de 1904.....	47.697:210,000
Differença para menos em 1904.....	22:500,000

que corresponde ao valor nominal (90,000 réis cada) de 250 obrigações de 3 %, as quaes foram passadas á «Reserva extraordinaria» e existiam em «Carteira» desde 1894, provenientes d'excenden-

te de provisão para pagamento da dívida fluctuante, por applicação de juro de 5 e não 6 % que primitivamente fôra estipulado aos credores.

Liquidação de contas litigiosas e liquidação de contas em litigio.—Encerradas estas contas de ordem.

(Continúa)

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de postes

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 26 do corrente mez, á uma hora da tarde: perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de quinhentos postes de castanho para linhas telegraphicas.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção e deposito provisorio de 25\$000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

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

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

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

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã e nas secretarias da Direcção do Minho e Douro e Sul e Sueste, bem como na séde da secção de construção da linha da Regua a Villa Real, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.—Porto, 14 de julho de 1905.

Ampliação da estação da Alfandega

Pelo presente se faz publico que no dia 23 do mez de agosto de 1905, pela 1 hora da tarde, se ha de proceder, perante a direcção d'estes caminhos de ferro, na estação de Campanhã, ao concurso publico para a arrematação da empreitada da construção das seguintes obras:

1.º Construção de um muro acostavel e do supporte da plataforma da estação da Alfandega.

2.º Construção de rampas de acesso e respectivos patamares desde o rio Douro até a rua da Nova Alfandega, bem como de uma escada de ligação com a rua de Cima do Muro.

3.º Aterro da plataforma da estação na parte conquistada ao rio Douro com as obras a que se refere o n.º 1.º e o das rampas e patamares indicados no n.º 2.º

O deposito provisorio, que poderá ser feito nas thesourarias de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro até as 3 horas da tarde da vespera do dia em que o concurso tiver lugar, para ser admittido como licitante, será de seis contos de réis (6:000\$000) e o definitivo, que tambem poderá ser feito em qualquer das duas thesourarias, será de 5 p. c. do preço da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo tambem ser enviadas em carta fechada ou á direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, até as 11 horas da manhã do dia fixado para o concurso; ou ainda á do Sul e Sueste, até as 11 horas da manhã da vespera do referido dia, perdendo os proponentes, nos dois ultimos casos, o direito de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e de fazer qualquer reclamação sobre os actos do concurso.

As condições de arrematação, o caderno de encargos e o projecto das obras a executar podem ser examinados em todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã até as 4 da tarde, nas secretarias das direcções dos caminhos de ferro do Sul e Sueste e do Minho e Douro, ou na do serviço da via e obras da segunda em Campanhã.—Porto, 7 de julho de 1905.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Venda de barris vasilos

No dia 28 d'agosto pela 1 hora da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para a venda de 5.000 barris vasilos servidos a creosote. As condições estão patentes:

Em Lisboa, na Repartição Central dos Armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde;

Em Paris, nos escritorios da Companhia, Rue de Châteaudun, 28;

Em Madrid, no escritorio do Agente da Companhia Real, Calle Encarnacion, 10, Principal Esquerdo.

Para serem admittidos a licitar devem os proponentes effectuar o deposito de 1.000 francos, nos escritorios da Companhia em Paris, 28, Rue de Châteaudun, ou 1.500 pesetas em Madrid na Direcção da Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid-Caceres-Portugal; e do oeste de Espanha — Estação de las Delicias, ou 200\$000 réis, na caixa da companhia em Lisboa, até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 15 de julho de 1905.

Venda de sucata

No dia 28 de agosto pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda da seguinte sucata.

1.º lote — Aparas de ferro, 137.000 kilogrammas; arcos d'aço, 138.000; carris d'aço, 76.000; chapas de ferro onduladas, 26.000; eixos d'aço, 68.000; ferro forjado, 530.000; ferro fundido, 99.000; fio de ferro, 6.500; metralha de ferro e aço, 40.000; bolas d'aço, 47.000; rodas de aço, 11.000; tubos d'aço, 50.000.

2.º lote. — Bronze, 50 kilogrammas; cobre, 3.500; latão, 12.000; limalha de bronze, 3.600; limalha de cobre, 1.200; limalhas diversas (misturadas), 6.000; zinco, 900.

A sucata pode ser examinada nas estações de Alcantara e de Santa Apolonia.

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

O deposito de 200\$000 réis 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, 18 de julho de 1905.

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Feiras de S. Lourenço e Santa Maria

na cidade de Beja, nos dias 9 a 15 de agosto de 1905

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos das estações abaixo indicadas para a de Beja.

Lisboa, Barreiro, Barreiro-A, Setubal, 3\$500, 1.º: 2\$700, 2.º: 1\$900, 3.º: Ameixal, 2\$800, 2\$200, 1\$600; Evora, Montemor, 2\$000, 1\$500, 1\$000; Alcaçovas, 1\$300, 1\$000, 600; Vianna, Villa Nova, 1\$000, 800, 500; Alvão, 700, 500, 350; Cuba, Bateizão, Outeiro, 500, 300, 200; Quintos, 600, 400, 300; Serpa, 700, 500, 350; Pias: 1\$000, 800, 500; Moura, 1\$300, 1\$000, 600; Figueirinha, 600, 400, 300; Carregueiro, 1\$000, 800, 500; Casevel, Ourique, 1\$300, 1\$000, 600; Panoias, Garvão, Amoreiras, 1\$700, 1\$200, 700; Saboia-Monchique, 2\$500, 1\$900, 1\$300; S. Marcos, Messines, 3\$000, 2\$400, 1\$600; Silves, Estombar, Portimão, Albufeira, Boliqueime, 3\$500, 2\$700, 1\$900; Loulé, Faro, 3\$600, 2\$800, 2\$000; Olhão, 3\$800, 3\$000, 2\$400; Tavira, 4\$200, 3\$300, 2\$300.

Nos preços acima indicados está incluído o imposto do sello.

Estes bilhetes vendem-se para os comboios ordinarios dos dias 8 a 15 de agosto, e dão direito ao regresso por qualquer comboio até o dia 17 inclusive.

Não se concedem meios bilhetes, nem se admittem bagagens aos passageiros munidos com estes bilhetes.

Todo o bilhete encontrado em outra dita ou estação será considerado de nenhum valor e o passageiro terá de pagar a importancia do seu lugar pelo preço da tarifa ordinaria.

Lisboa, 18 de julho de 1905.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Festa a Nossa Senhora da Saude, em Revelles

No domingo 6 de agosto, os comboios tramways entre Figueira da Foz e Coimbra, e o mixto n.º 235 que sae de Alfarellos para a Figueira ás 5,40 da tarde terão paragem de 1 minuto ao kilometro 210,050, junto a Revelles, afim de tomarem e deixarem passageiros.

Os preços applicaveis são os de ou para Revelles, conforme a tarifa em vigór. Lisboa, 24 de julho de 1905.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

ALCOBAÇA Hotel Gallinha.—Aposentos commodos e extremamente acaados. Cozinha excellente. Carros para Vallado e mais pontos.—Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

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 Nunes.—Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado Diaria, 1\$500 réis a 2\$000 réis.—Proprietario, João Nunes

CINTRA Hotel Netto.—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e acaados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar 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 hotéis mais bem situados e que mais convém aos numerosos banhistas.—Prop., Serafim Pereira

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

HAMBURGO Walter Mathis & Sautier.—Commissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores.—Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha

LEIRIA Antonio C. d'Azevedo Batalha.—Agente de transportes por caminho de ferro, commissões, etc.

LISBOA Braganza-Hotel.—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.^o ordre.—Proprietario, Victor Sasseti.

LISBOA Hotel Durand.—Rua das Flôres, 71—1.^o class. English family hotel—proximo de theatros e centro da cidade—Gabinete de leitura.

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

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

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

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

NAZARETH Grand Hotel Club.—As melhores commodidades e economia.—Preços: em agosto e outubro, de 1\$000 a 1\$200 réis; em setembro, desde 1\$200 réis; na succursal, desde 800 réis.—Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado.—Endereço telegraphico, Romão—Nazareth.—Propr Antonio de Sousa Romão.

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

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

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

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

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

PORTO A La Ville de Paris.—Grande fabrica de cordões e flôres artificiaes.—F. Delport, Successores.—Rua Sá da Bandeira, 249—Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.^o

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

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

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

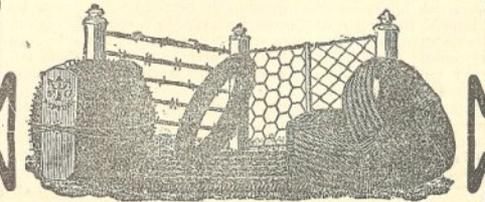
VALENCIA D'ALCANTARA Justo M. Estellez.—Agente internacional de aduanas e transportes.

VIENNA Hotel Metropole—Morzinplatz, 1 a 4 (Caes de Francisco José)—Grandehotel de 1.^o ordem.—Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto.—Safe-Deposit-Caisse. L. Speiser, director.

Felten & Guilleaume-Lahmeyerwerke Actien-Gesellschaft

MULHEIM NO RHENO

Fabrica de arame de ferro, aço, cobre, bronze, cordas metallicas e outras diversas em arame. Officinas de galvanização. Fundição de cobre. Cabos de toda a especie para telegraphos, telephones e luz electrica. Fios isolados para dynamos e os destinados ao interior de edificios.



Arame de ferro e cordão para vedações. Arame d'aço e ferro para cordame. Arame d'aço fundido para cordões e cordas d'instrumentos, etc. Molas em espiral. Arame farpado. Rede e espachos d'aramé. Malhas metallicas e ayudaduras completas para tearas. Cadeias d'aramé d'aço

CABOS METALLICOS EM TODOS OS GENEROS



Para minas, transmissão de força, transportes aereos, ascensores, guindastes, usos maritimos, etc.

FIOS CONDUCTORES E CABOS

Representantes em Portugal:

Para o Sul (comprehendendo Coimbra e Beira Baixa)

H. F. CAST, 100, Rua da da Alfandega, 2.^o—LISBOA

Para o Norte: F. Henrique von Hafe, R. da Paz, 32—PORTO

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de agosto de 1905

COMPANHIA REAL

Table with columns for C. Sodré, Alga, and C. Sodré, listing departure and arrival times for various routes.

Mais todos os do Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os...

Table with columns for C. Sodré, P. Arcos, and C. Sodré, listing departure and arrival times.

Mais os de Cascaes, excepto os...

Table with columns for C. Sodré, Cascaes, and C. Sodré, listing departure and arrival times.

Libsoa-Rocio Queluz Libsoa-Rocio

Table listing departure and arrival times for Libsoa-Rocio Queluz Libsoa-Rocio.

Libsoa-Rocio Clntra Libsoa-Rocio

Table listing departure and arrival times for Libsoa-Rocio Clntra Libsoa-Rocio.

Libsoa-Rocio Sacavem Libsoa-Rocio

Table listing departure and arrival times for Libsoa-Rocio Sacavem Libsoa-Rocio.

Libsoa-Rocio Povoa Libsoa-Rocio

Table listing departure and arrival times for Libsoa-Rocio Povoa Libsoa-Rocio.

Libsoa-Rocio V. Franca Libsoa-Rocio

Table listing departure and arrival times for Libsoa-Rocio V. Franca Libsoa-Rocio.

Libsoa-Rocio Santarem Libsoa-Rocio

Table listing departure and arrival times for Libsoa-Rocio Santarem Libsoa-Rocio.

Setil Entroncamento Setil

Table listing departure and arrival times for Setil Entroncamento Setil.

Libsoa-Rocio Pamplhosa Libsoa-Rocio

Table listing departure and arrival times for Libsoa-Rocio Pamplhosa Libsoa-Rocio.

Libsoa-Rocio Aveiro Libsoa-Rocio

Table listing departure and arrival times for Libsoa-Rocio Aveiro Libsoa-Rocio.

Ovar Porto Ovar

Table listing departure and arrival times for Ovar Porto Ovar.

Emoriz Porto

Table listing departure and arrival times for Emoriz Porto.

Espinho Porto Espinho

Table listing departure and arrival times for Espinho Porto Espinho.

Coimbra Figueira Coimbra

Table listing departure and arrival times for Coimbra Figueira Coimbra.

Libsoa Badajoz Libsoa

Table listing departure and arrival times for Libsoa Badajoz Libsoa.

Libsoa V. Alcantara Libsoa

Table listing departure and arrival times for Libsoa V. Alcantara Libsoa.

Libsoa Guarda Libsoa

Table listing departure and arrival times for Libsoa Guarda Libsoa.

Setil Venadas Novas Setil

Table listing departure and arrival times for Setil Venadas Novas Setil.

Libsoa Caidas Libsoa

Table listing departure and arrival times for Libsoa Caidas Libsoa.

Libsoa-R. Figueira Libsoa-R.

Table listing departure and arrival times for Libsoa-R. Figueira Libsoa-R.

Caidas S. Martinho Caidas

Table listing departure and arrival times for Caidas S. Martinho Caidas.

Figueira Almeida Figueira

Table listing departure and arrival times for Figueira Almeida Figueira.

Figueira Alfaiellos Figueira

Table listing departure and arrival times for Figueira Alfaiellos Figueira.

BEIRA ALTA

Figueira Pamplhosa Figueira

Table listing departure and arrival times for Figueira Pamplhosa Figueira.

Pamplhosa Luso Pamplhosa

Table listing departure and arrival times for Pamplhosa Luso Pamplhosa.

Pamplhosa V. Formoso Pamplhosa

Table listing departure and arrival times for Pamplhosa V. Formoso Pamplhosa.

Pamplhosa Guarda Pamplhosa

Table listing departure and arrival times for Pamplhosa Guarda Pamplhosa.

SUL E SUESTE

Libsoa Barreiro Libsoa

Table listing departure and arrival times for Libsoa Barreiro Libsoa.

Libsoa Setubal Libsoa

Table listing departure and arrival times for Libsoa Setubal Libsoa.

Libsoa Tavira Libsoa

Table listing departure and arrival times for Libsoa Tavira Libsoa.

Pinhal Novo Setubal Pinhal Novo

Table listing departure and arrival times for Pinhal Novo Setubal Pinhal Novo.

Libsoa Villa Vicosa Libsoa

Table listing departure and arrival times for Libsoa Villa Vicosa Libsoa.

Libsoa Evora Libsoa

Table listing departure and arrival times for Libsoa Evora Libsoa.

Casa Branca Evora Casa Branca

Table listing departure and arrival times for Casa Branca Evora Casa Branca.

Libsoa Moura Libsoa

Table listing departure and arrival times for Libsoa Moura Libsoa.

Portimão Tunes Portimão

Table listing departure and arrival times for Portimão Tunes Portimão.

Portimão Faro Portimão

Table listing departure and arrival times for Portimão Faro Portimão.

Faro Tavira Faro

Table listing departure and arrival times for Faro Tavira Faro.

MINHO E DOURO

Porto Famalicão Porto

Table listing departure and arrival times for Porto Famalicão Porto.

Porto Braga Porto

Table listing departure and arrival times for Porto Braga Porto.

Nine Braga Nine

Table listing departure and arrival times for Nine Braga Nine.

Vianna Caminhos Vianna

Table listing departure and arrival times for Vianna Caminhos Vianna.

Vianna Valença Vianna

Table listing departure and arrival times for Vianna Valença Vianna.

Porto Penafiel Porto

Table listing departure and arrival times for Porto Penafiel Porto.

Porto Marco Porto

Table listing departure and arrival times for Porto Marco Porto.

Porto Regoa Porto

Table listing departure and arrival times for Porto Regoa Porto.

Porto Tua Porto

Table listing departure and arrival times for Porto Tua Porto.

Regoa Barca d'Alva Regoa

Table listing departure and arrival times for Regoa Barca d'Alva Regoa.

Barca d'Alva Tua

Table listing departure and arrival times for Barca d'Alva Tua.

Porto Barca d'Alva Porto

Table listing departure and arrival times for Porto Barca d'Alva Porto.

Mosteiro Tua Mosteiro

Table listing departure and arrival times for Mosteiro Tua Mosteiro.

GUIMARAES

Trofa Guimarães Trofa

Table listing departure and arrival times for Trofa Guimarães Trofa.

Pinhal Novo Setubal Pinhal Novo

Table listing departure and arrival times for Pinhal Novo Setubal Pinhal Novo.

Libsoa Moura Libsoa

Table listing departure and arrival times for Libsoa Moura Libsoa.

Portimão Tunes Portimão

Table listing departure and arrival times for Portimão Tunes Portimão.

Portimão Faro Portimão

Table listing departure and arrival times for Portimão Faro Portimão.

Faro Tavira Faro

Table listing departure and arrival times for Faro Tavira Faro.

MIRANDELLA

Foz-Tua Mirandella Foz-Tua

Table listing departure and arrival times for Foz-Tua Mirandella Foz-Tua.

Foz-Tua Romeu Foz-Tua

Table listing departure and arrival times for Foz-Tua Romeu Foz-Tua.

POVOA DE VARZIM

Porto Povoa-Varzim Porto

Table listing departure and arrival times for Porto Povoa-Varzim Porto.

Porto Famalicão Porto

Table listing departure and arrival times for Porto Famalicão Porto.

Povoa Famalicão Povoa

Table listing departure and arrival times for Povoa Famalicão Povoa.

Advertisement for 'NUMERADORES AUTOMATICOS' featuring a large illustration of a woman and text describing the product and its benefits.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 14 de Agosto sairá o paquete Danube para

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

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Prinz Bittel Friedrich**. Sairá a 11 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bordeos vapor francez **Atlantique**. Sairá a 10 de agosto. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Dakar. Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Magellan**. Sairá a 7 de agosto. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Gibraltar. Malta, Corfu, Patras, Syra, Smyrna, Constantinopla e Odessa, vapor inglez **City of Venice**. Esperado a 6 de agosto. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Hamburgo vapor allemão **Santos**. Sairá a 1 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Hamburgo, vapor allemão **Bahia**. Sairá a 8 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Hamburgo vapor allemão **San Nicolas**. Sairá a 15 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Havre e Hamburgo (via Leixões), vapor allemão **Desterro**. Sairá a 7 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



La Pallice e Liverpool, vap. inglez **Orissa**. Sairá a 9 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Liverpool (directo), vap. inglez **Tagus**. Sairá a 2 de agosto. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Liverpool (directo), vap. inglez **Soto**. Sairá a 5 de agosto. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo 10, 1.^o



Londres (directo) e Antuerpia, vapor inglez **Almagro**. Sairá a 3 de agosto. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



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



Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Patagonia**. Sairá a 2 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará, e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Cyrl**. Sairá a 7 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pará, Maranhão, Ceará e Parnahiba (via Madeira), vapor allemão **Mendoza**. Sairá a 13 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Anselm**. Sairá a 17 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Wurzburg**. Sairá a 1 de agosto. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Prinz Waldemar**. Sairá a 2 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco e Maceió, vapor inglez **Inventor**. Sairá a 2 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Tijuca**. Sairá a 16 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Portos de Espanha, Genova, India e Macau, vapor espanhol **Alicante**. Sairá a 10 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Rotterdam, Antuerpia e Bremen, vapor allemão **Crefeld**. Sairá a 1 de agosto. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



S. Miguel. Terceira, Graciosa (St.^a Cruz), S. Jorge (Calheta), Lagos e Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez **Açor**. Sairá a 5 de agosto. Agente, Germano S. Arnaut, Caes do Sodré, 84, 2.^o



S. Vicente. Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Victoria**. Sairá a 9 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o

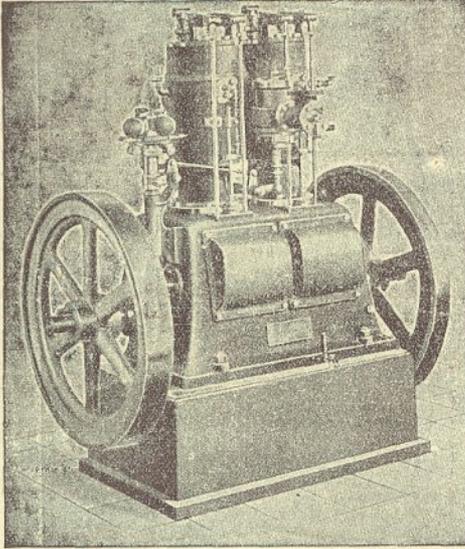


Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Danube**. Sairá a 14 de agosto. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o

MOTORES

da celebre fabrica
americana

Marinette Iron Works Manufacturing Co.



Para gaz de iluminação, gaz
pobre e gasolina, com
inflamação electrica garantida

RUBEROIDE e productos P. & B. para substituir os telhados ordinarios, para coberturas de edificios, estações, parracas, vagoes, terraços, chalets e pavilhões ornamentados, para confecção de camaras frigorificas, tanques, discinas e depositos de agua, para tornar as habitações confortaveis e abrigá-las contra a humidade e contra as grandes variações de temperatura.

UNICO REPRESENTANTE EM PORTUGAL

M. HERRMANN

CAÇADA DO LAVRA, 6 a 10

LISBOA



Ceretti & Tanfani

ENGENHEIROS CONSTRUCTORES

MILÃO (ITALIA)

Caminhos aereos de todos os sistemas com um ou com tres cabos.

Carris aereos substituindo vantajosamente as vias portateis-sistema Decauville.

Planos inclinados para explorações de minas e pedreiras.

Funiculares para transporte de pessoas.

Apparehos especiais para carga e descarga de materiaes nos portos, estações de caminhos de ferro, etc.

Cabos-vias denominados BLONDIN para movimento de terras em obras de terraplenagens.

CATALOGOS E PROPOSTAS GRATIS

FRANCISCO RIVIÈRE É HIJOS

Representantes exclusivos para Espanha e Portugal

Ronda de San Pedro, 58 — BARCELONA

AGUAS CHLORETADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

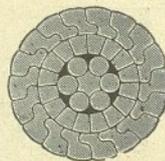
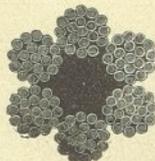
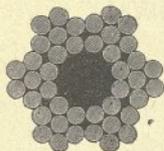
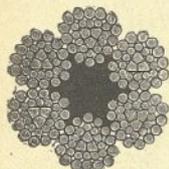
O successivo augmento no consumo d'estas aguas attestam bem a sua efficacia. Usam-se no tratamento da escropulose, rheumatismo, molestias de pelle, ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos de estomago, figado, baço, inflamações de quaesquer orgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrhœas, aemias chlorose.

Deposito no escriptorio da Companhia, rua de S. Julião, 142; pharmacia Azevedo, Filhos, Rocio; José Feliciano d'Azevedo, Drogaria, Rua do Príncipe, 37 a 43.

FELTEN & GUILLEAUME LAHMEYERWERKE ACTIEN-GESELLSCHAFT MULHEIM no RHENO

A fabrica mais antiga do continente da Europa para a fabricação de
CABOS METALLICOS EM TODOS OS GENEROS

EM ARAME DE FERRO, AÇO E COBRE



Para minas, transportes aereos funiculares, transmissão de forçã, ascensores, guindastes, usos marítimos, para-raios, etc.

FIOS CONDUCTORES E CABOS

Para Telegraphos, Telephones, Luz e Transmissão electrica de Força

REPRESENTANTES EM PORTUGAL:

Para o SUL (compreendendo Coimbra e Beira Baixa) **H. F. CAST, 160, Rua da Alfandega, 2.ª - Lisboa**

Para o NORTE **F. HENRIQUE VON HAFE, Rua da Paz, 32 - Porto**

J. B. FERNANDES & C.ª

SUCCESSORES DE **JOSÉ GREGÓRIO FERNANDES**

Casa fundada em 1800

19, 1.º LARGO DE S. JULIÃO - LISBOA

Ferro e aço de todas as qualidades e perfis,
carvão para forjas, folles para ferreiro, safras, bigornas, tornos,
engenhos de furar e cimento Portland

Travessa do Carvalho, a S. Paulo, 37-A

Ferragens, folha de Flandres; estanho, zinco, regulo de anti-
monio, cobre, latão: chumbo em barra, em chapa e de munição;
louça de ferro estanhada e esmaltada; garrações, garrafas e muitos
outros artigos.

Artigos para tratamento de vinhas

Arame de bicos para vedações. Arame para enfardamento de pa-
lha. Pasta brilhante AMOR, para limpar toda a qualidade de metaes
garantindo-se um brilho inextinguível.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 18

Machina de escrever em livros AMERICANA

Executando com a maior perfeição
a conta corrente e todos os trabalhos de escrita

UNICA QUE EXISTE EM PORTUGAL

Largura da linha 25 centímetros (100 letras)

Tabolador automatico aperfeiçoado

Mesa de carvalho, elegante e solida

Apesar da importancia e aperfeiçoamento, esta machina completa não custa mais que as machinas
usuas sem mesa nem tabolador

PREÇO DA FABRICA: 33 LIBRAS OU 175\$000 RÉIS

Póde ser examinada e encontra-se á venda nesta redacção

RUA NOVA DA TRINDADE, 48 - LISBOA

Aos srs. subscriptores dos telephones
MEMOTELEFONIO

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

Especialidade d'esta redacção

PREÇO 1\$000 RS.



Real Companhia Vinicola

DO

Norte de Portugal

VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

Procedencia garantida do Douro. Preços desde 300 réis a 27150 réis cada garrafa.

VINHOS DE MEZA

qualidades especiaes do Douro e verdes superiores de Amarante, Mião e Basto

VINHOS ESPUMOSOS

rivalizando em qualidade com as mais acreditadas marcas de Champagne e custando menos de metade.

Alto Douro Crystal 1. ^a reserva.....	garrafa	17000
" " " secco.....	"	17000
" " " extra-secco.....	"	17000
" " " Grande vinho espumante Extra-reserva ..	"	17200
" " " " «Primordial» ..	"	17200
" " " " «Bruto» ..	"	17200
" " " " «Nectar» ..	"	17400
" " " " «Assis Brazil» ..	"	17200
" " " " «Victoria» ..	"	17200
" " " " «Fim de Seculo» ..	"	17600
Amarante tinto meio espumante.....	"	500

Ha tambem as mesmas qualidades em 1/2 garrafas. Encontram-se nas principaes confeitarias, mercearias, restaurants e hotéis.

Representante: LEOPOLDO WAGNER

Deposito Filial: Rua do Alecrim, 117

Filial do Deposito: R. do Ouro, 72

TINTURARIA

DE

P. J. A. CAMBOURNAC

14, Largo da Anunciada, 16

120, Praça de S. Bento, 120

OFFICINAS A VAPOR

RIBEIRA DO PAPEL

ESTAMPARIA MECHANICA

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado.
Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados.
Os artigos de lã, limpos por este processo.
Não estão sujeitos a serem depois atacados pela traça.
Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

TINTAS PARA ESCREVER

DE

DIVERSAS QUALIDADES

Rivalizando com as dos fabricantes Ingleses, allemães e outros

WALTER MUTHS & SAUTIER

HAMBURGO

VAPORES DIRECTOS ENTRE:

Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo, Corunha,

Gijon, Santander, Bilbao, S. Sebastian,

Pasages, Caiz, Malaga, Cortagena,

Alicante, Valencia, Turragona e Barcelona,

Sevilha e Almeria (Via Cadiz)

Expedições para Gibraltar, Tanger, Sañ, Larache, Rabat, Casablanca, Mazgão e Mogador

Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Espanha

Pelos rapidos vapores correios da

Companhia Hamburgueza Sul-Americana
ou Companhia Oldenburg-Portugueza
ou Companhia allemã, Hansa

Todas as terças ou quartas-feiras

É bem conhecida a segurança e velocidade d'este serviço, pelo que todos os viajantes o preferem.

Fretes directos entre Hamburgo, Rotterdam, e Antuerpia para Badajoz, Caceres, Valencia d'Alcantara e todas as estações de caminhos de ferro até Madrid

AGENTES:

EM LISBOA, Ernest George, Succ. Rua da Prata, 8, 2.^o

EM MADRID, D. Luis de Cepeda Calle de Cañizares, 18

Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

PROPRIETARIA DAS FABRICAS

DO

Prado, Mariannala e Sobreirinho, em Thomar
Penedo e Casal d'Ermio,
na Louzã, Valle Maior, em Albergaria-a-Velha

PAPEIS DE MACHINA E DE FÔRMA

Grande variedade de papeis para impressão

FABRICAÇÕES ESPECIAES

PARA

Papeis pintados, de impressão e de escripta

DEPOSITOS

LARGO DE SANTA JUSTA, 270 A 276

LISBOA

Rua Passos Manuel, 49

PORTO

Endereço telegraphico: Companhia Prado—LISBOA

Brown, Boveri & C.^{ie} A. G.

BADEN-MANHEIM-PARIS

Dynamos, Motores, Alternadores, Transformadores

LUZ — FORÇA — TRACÇÃO

Representantes geraes em Portugal:

Almeida Santos, Lino & C.^{ia} ENGENHEIROS

RUA AUREA, 127, 2.^o

— LISBOA —

FILTROS MALLIE

PORCELLANA D'AMIANTO

ACADEMIA DAS SCIENCIAS-1893

PRIX MONTYON

Depois das descobertas microbiologicas de Pasteur, dos drs. Koch, Brouardel, Ferrand, Miquel, etc., sobre as quaes se tem chamado a attenção do mundo inteiro, a necessidade da **pureza absoluta das aguas potaveis** impõe-se com força irresistivel. Assim, está reconhecido não só em França, como em todos os paizes, pelas summidades medicas, que **as aguas de beber devem ser filtradas**, porque as aguas na apparencia puras e limpidas **contem sempre microbios perigosos e parasitas** e tambem materias organicas, **perniciosas para a saude**.

Ha, portanto, a obrigação imposta pela hygiene, de que **ninguem deve beber agua sem ser filtrada**.

Unico deposito em Portugal dos **FILTROS MALLIÉ**

Antiga casa **JOSÉ ALEXANDRE** — 8, Rua Garrett, 12

LISBOA

Companhia de Productos Celuloidicos

Direcção e escriptorio: **Doctor Casal** — 7, **OVIEDO**. Fabrica em Colloto (**OVIEDO**)
ESPAÑA

Isoladores electricos de celuloide com patente de invenção em vários paizes — para telegraphos, telephones, iluminação, tremvias e transporte de energia.

Adoptados pelo governo espanhol para as suas linhas telegraphicas e telephonicas, por companhias de caminhos de ferro e muitos particulares.

São mais dielectricos que os de vidro ou porcelana, inquebraveis, inalteraveis pelas influencias athmosphericas e não exigem outra ligação ou supporte senão a sua espiral pela qual se aparafuzam.

Supportes, com rosca para estes isoladores e para madeira, fabricados de ferro galvanizado.

Celuloide em folhas e vareta grossa e fina

de 140 qualidades superiores, diferentes. Multiplique: imitações entre as quaes marfim, madreperola, marmores, ambar, etc.

Enviam-se a quem os pedir, preços, condições e outros detalhes.

Para esclarecimentos em Portugal, dirigir-se á redacção d'esta GAZETA.

THE ANGLO-PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessionaria do governo)

153, RUA DA CONCEIÇÃO, 1.^o

A Companhia faz sciencia ao publico que está pronta a estabelecer, communicações telephonicas da Rôde Publica em qualquer ponto fóra da nova circumvallação (compreendendo o Cazias, Paço d'Arcos, Oeiras, Parede, Estoril, Cascaes, Alhandra e Cintra, etc.), aos preços da tabella que ultimamente foi approvada pelo Governo e 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 residência do subscriber. A subscrição é annual. Acceita-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 3\$750 réis até 1.500 metros, e para a estação central mais proxima, com um pequeno augmento por cada 500 metros additionaes. A Companhia está pronta a estabelecer estações centrais em qualquer localidade desde que hajam subscribers sufficientes.

VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARES, ETC.

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

La Union y El Fenix Español

COMPANHIAS DE SEGUROS REUNIDOS

Capital social rs. 2.400.000\$000 effectivos

Seguros contra fogo, explosão de gaz e raios, a premios reduzidos

9, 1.^o — RUA DA PRATA — 9, 1.^o

Equateur-Atlantique Union-Maritime

Companhias francezas de seguros contra os riscos de transportes de qualquer natureza

Directores em Lisboa

LIMA MAYER & F.^{os}

9, 1.^o — RUA DA PRATA — 9, 1.^o

COMPAGNIE GÉNÉRALE des CONDUITES D'EAU

SOCIEDADE ANONYMA — LIÈGE — BELGICA

ESTUDO E EMPREITADA DE DISTRIBUIÇÃO D'AGUAS E GAZProdução annual de tubos fundidos verticalmente em segunda fusão **35.000.000** kilog.**OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO**

Contadores d'agua e gaz, adufas, torneiras, marcos fontenarios, boccas d'incendio

Material para fabricas de gaz. Trituradores de coque. Bombas para alcatrão
Apparelhos para elevadores funiculares

EXPOSIÇÕES: Santiago (Chili), 1875; Paris, 1878; Bruxellas 1880; Amsterdam, 1883; Antuerpia, 1885; Craiova, 1887; Barcelona, 1888; Berlin, 1889; Amsterdam, 1890; Antuerpia, 1894; Bucharest, 1894

BRUXELLAS, 1897 — Grand Prix — METALLURGIA**16 Recompensas — PARIS, 1900 — 9 Medalhas d'ouro****Sociedade Anonyma Saint-Léonard**

Estabelecimento fundado em 1814

DIRECTOR GERENTE

J. H. REGNIER OURY, Engenheiro

TELEGRAMMAS: REGNIER DIRECTEUR, LIÈGE

LIÈGE (BELGICA)

Séde Social Rue St. Léonard, 1, Liège

Officinas " " " 1, "

" " " Hayeneux, 69, Herstal

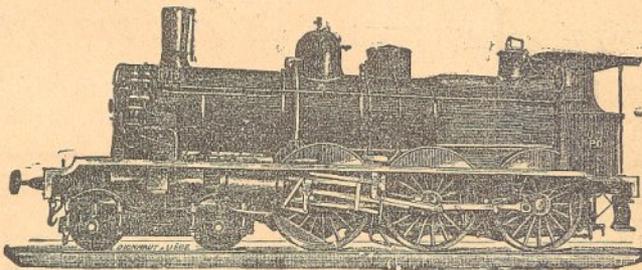
CONSTRUÇÃO MECHANICA DE PRIMEIRA ORDEM

Material fixo e movel para caminhos de ferro.—Especialidade em locomotivas de todos os systemas. Locomotivas para grandes linhas, para caminhos de ferro de via estreita e para tremvias. Locomotivas para o serviço de fabricas e interior de minas. Estudo de locomotivas baseado no programma proposto. Organismos completos para a instalação e construção de linhas de caminhos de ferro.

Machinas motrizes a vapor, de grande potencia. Tipos de expansão dupla com ou sem condensação. Machinas de fole, machinas de extracção, cabrestantes a vapor, bombas e machinas de esgotamento, motores meio loco, locomotivas.

Fundição de ferro para todos os productos de moldagem conforme o plano ou modelos. Especialidade de cylindros para locomotivas e machinas a vapor de 10, 12 e 14 dimensões, condensadores, volantes, etc.

Observação.—Por pedido, a sociedade expedirá um album com grande variedade de tipos de locomotivas já construidas e dará numerosas referencias principalmente em Portugal e Hespanha.



Instalações electricas, motores especies para iluminação, transmissão de força e de tracção.

Instalações de officinas de construção e reparação.

Motores a gaz de 40 a 1.000 cavallos de força.

Instalações de refinacões de assucar.—Especialidade de motores potentes e economicos. Moinhos de prensa múltipla.

Fornas e caldeiraria.—Peças de forja de todas as dimensões. Caldeiras para locomotivas e locomoveis, numerosos tipos de caldeiras fixas. Productos de grande e pequena caldeiraria em ferro e em cobre.

Companhia de Seguros Fidelidade

Fundada em 1835

CAPITAL: 1.134.000\$000 RÉIS

ESCRITORIOS | 13, Largo do Corpo Santo
Praça do Commercio

LISBOA

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TERRESTRES E MARITIMOS

Tem agentes e correspondentes nas seguintes localidades:

Alcoentre — Almada — Ancido — Anadia — Aveiro — Beja — Benavente — Braga — Caldas da Rainha — Carrazeda d'Anciões — Cartaxo — Cascaes — Castello Branco — Castello de Vide — Cêa — Celorico da Beira — Chamusca — Chaves — Cintra — Coimbr — Coruche — Comba Dão (Santa) — Cuba — Elvas — Ericeira — Espadanedo de Sinfães — Evora — E tremoz — Faysal — Figueira — Fornos d'Algodres — Gollégã — Gouvêa — Guimarães — S. Jorge — Leiria — Loanda — Madeira — Santa Maria — Merceana — S. Miguel — Montemor-o-Novo — Oeiras — Oihão — Olivares — Ovar — Penafiel — Porto — Povoa de Lanhoso — Santarem — Ser nache do Bom Jardim — Setubal — Sobral de Mont'Agraco — Soure — Terceira — S. Thago do Cacem — Thomar — Torres Novas — Torres Vedras — Vendas Novas — Vianna do Castello — Villa do Conde — Villa Franca de Xira — Villa Nova de Guarem — Villa Nova de Portimão — Villa Real — Villa de Rei — Villa Velha de Rodam — Vze.

H. PARRY & SON

Officinas de Machinas

CALDEIRAS E CONSTRUÇÕES NAVAES

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36—LISBOA

Estaleiro no GINJAL

MATERIAL ELECTRICO "WESTINGHOUSE"

MOTORES

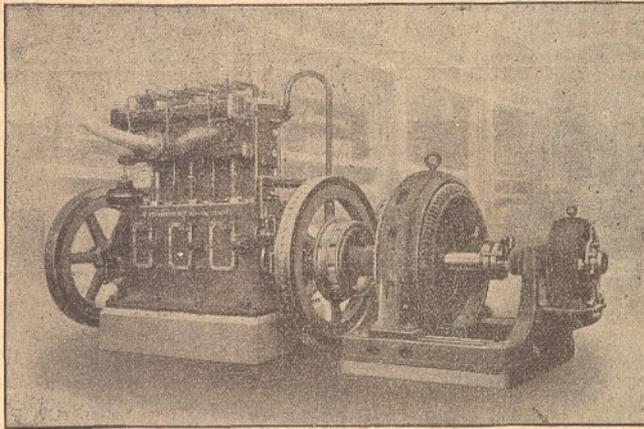
A

GAZ

DE

25 a 1500

CAVALLOS



MACHINAS

A

VAPOR

"WILLANS"

SOCIÉTÉ ANONYME Westinghouse

Fabricas no HAVRE e em SEVRAN

Representação em Portugal PORTO, — A. DE M. CARVALHO — Praça de D. Pedro, 24

MATERIAES DE CONSTRUCCÃO

J. LINO

TODO O PROPRIETARIO OU CONSTRUTOR TEM NECESSIDADE DE PROCURAR ESTA CASA PARA SE FORNECER DE MATERIAES

MADEIRAS EM BRUTO * APPARELHADAS E EM OBRA * TELHAS * TIJOLLOS

TUBOS DE GRÉS * AZULEJOS E LADRILHOS * CIMENTO PORTLAND * CIMENTO NACIONAL

POZZOLANA DOS AÇORES * VIGAS DE FERRO * CHAPA ONDULADA

DEPOSITOS DE FERRO GALVANIZADO * ORNATOS EM ZINCO, EM MADEIRA, EM BARRO E EM CARTON-PIERRE * PARQUETS

SOALHOS EMBUTIDOS * SOALHOS APPARELHADOS E FORROS * PREGARIA D'ARAME * ESTATUOS * VASOS E BALAUSTRES

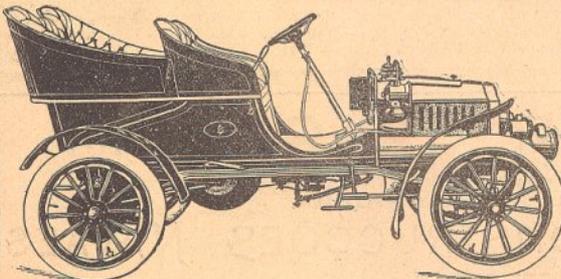
FORNECEM-SE CATALOGOS

RUA DO CAES DO TOJO, 35 — LISBOA

AUTOMOVEIS OLDSMOBILE

GRANDE REDUCCÃO NOS PREÇOS

NOVOS MODELOS 1905



	Preço
Oldsmobile Runabout, de 7 cavallos . . .	850\$000
» Touring Runabout, de 7 cav.ª . . .	950\$000
» Tonneau, de 10 cavallos . . .	1.250\$000
» Touring, de 20 cavallos . . .	1.550\$000

F. STREET & C.^A PALAÇIO DA FLOR DA MURTA
RUA DE S. BENTO (ao Conde Barão) — LISBOA