

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

A. VASCONCELLOS PORTO

Proprietário-diretor-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48  
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

## ANNEXO D'ESTE NÚMERO

Distâncias kilometricas dos apeadeiros de Fonte e Machados ás estações do Sul a Sueste.

## SUMMÁRIO

A LINHA DO VALLE DO VOUGA, por J. Fernando de Souza.....	129
AOS QUE VIAJAM .....	130
JOÃO EVANGELISTA D'ABREU .....	131
PARTE OFICIAL — Portaria de 11 de abril do Ministério das Obras Públicas, Editos de 26 de abril da Inspeção das Indústrias eléctricas e conclusão da portaria de 28 de março do Ministério da Marinha.....	131
ACCELERADOR WESTINGHOUSE (ilustrado) .....	132
NOTAS DE VIAGEM — X — Ax-les-Thermes — Aguas quentes e usos — Valle de Andorra — Um paiz de comedia — Pamiers — Carcassonne e a ciudadella — Alfandega espanhola e alfandegas portuguesas — Fim da viagem.....	134
UMA DESCOBERTA INTERESSANTE .....	135
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos acionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhoses .....	135 a 137
OS NOSSOS HOTEIS .....	138
CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO EM WASHINGTON .....	138
A REDE FERROVIÁRIA DA CHINA .....	138
VIAÇÃO SUBTERRÂNEA EM NOVA YORK .....	139
AUTOMOBILISMO .....	140
LINHAS PORTUGUEZAS — Melhoramentos em estações das linhas do Sul e Sueste — Acordo com a câmara de Setúbal — Apeadeiros dos Machados e Fonte na linha do Sul — Tarifa especial n.º 7 g. v. do Minho e Douro — Oficinas de creosotagem no Barreiro — Guimarães a Monsão — Coimbra a Louzã — Regoa a Chaves — S. Thomé — Valença a Monsão — Amarante a Cavez — Macau.....	140
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Alemanha — África — Uruguai — Argentina .....	140
ARREMATACOES — AVISOS DE SERVICO .....	141
AGENDA DO VIAJANTE — HORARIO DOS COMBOIOS .....	142 e 143
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA .....	144

## A linha do Valle do Vouga

O mesmo ministro que fez a concessão d'esta linha ha perto de dezesseis annos acaba de firmar um contrato provisório que vae finalmente assegurar a sua construção. Nesse contrato, baseado na portaria que a *Gazeta* publica na *Parte Official* encontram-se disposições dignas de nota por constituiram correctivo dos defeitos geralmente apontados na garantia de juro. Vem pois a propósito, vista a importancia do assunto, uma ligeira exposição e critica dos factos.

Por alvará de 11 de julho de 1889 foi concedida a Frederico Pereira Palha uma linha de via de 1<sup>º</sup> que partindo da estação de Torre d'Eita nas proximidades de Vizeu fosse por Vouzella, Oliveira de Frades, Sever do Vouga, Oliveira de Azemeis, S. João da Madeira e Feira, á estação d'Espinho com um ramal de Sever do Vouga para Aveiro. A concessão era feita sem auxilio do Estado, exigindo-se para a publicação do alvará o deposito prévio de 50:000\$000.

Era contestável a legalidade da concessão sem lei que a autorizasse e era contrario ás disposições do art. 2.<sup>º</sup> do decreto de 31 de dezembro de 1864.

O mesmo succedera porém com outras concessões, pois no ministerio das obras publicas imperava então a doutrina, erronea a meu ver, que para conceder uma linha, sem lei especial, bastava a ausencia de receitas do Estado. Assim se concederam as linhas de Vendas Novas a Santarem, de Faro a Villa Real de Santo Anto-

nio, de Coimbra a Arganil e outras. Quando muito consideravam se ramaes extensas linhas que por convergirem a outras não correspondiam á modesta função do ramal e assim se julgava ficar em regra com os inaudiíveis preceitos do decreto de 31 de dezembro de 1864.

Apesar d'elaborado o projecto que mostrou a exequibilidade do empreendimento e o valor economico da nova linha cujo tráfego asseguraria remuneração ao capital, não logrou o concessionario obter os recursos necessarios.

Debalde lhe foram concedidas pelo alvará de 23 de maio de 1901 as vantagens da base 5.<sup>a</sup> da lei de 14 de julho de 1899 com excepção da partilha do aumento do rendimento liquido determinado nas linhas do Estado pelo affluxo de tráfego da nova linha, que não era sua tributaria directa.

A promulgação do decreto de 15-2-900 incluindo-a na rede complementar ao norte do Mondego tornava com efeito possivel a concessão, de modo que o alvará de 1901 a legalizou.

Era preciso fixar a origem para a vantagem dos diversos prazos estipulados no alvará. Isso fez a portaria de 30 de outubro de 1903 que aprovou o projecto, pendente de resolução do governo desde 1897, o que deixava até então indeterminada a época em que devia começar a construção.

As diligencias feitas pelo concessionario demonstraram-lhe que sem garantia de juro impossivel seria obter capital, bastando para isso condições iguais ás que foram estipuladas no contracto das linhas do Alto Minho, isto é, garantia de juro de 5 por cento em relação ao capital de 20 contos por kilometro com o limite de 600\$000 réis por kilometro para o adeantamento feito pelo Thesouro.

Foi pois requerido por elle a substituição do subsidio do Estado, constituído pela cedencia durante trinta annos do producto dos impostos de transito e sello, pela garantia de juro naquellas condições.

Foi deferido o pedido por uma portaria celebrando-se em 25 do corrente o contracto provisório.

Para cabal apreciação d'essa providencia convém avaliar as condições economicas da linha, o seu rendimento provavel e as consequencias que para o Estado terá a modificação da concessão e fazia a critica do sistema adoptado para o computo da garantia.

A região populosa e fértil cercada pela linha do Vouga pôde comparar-se com a província do Minho com certos elementos do seu tráfego. A extensão da linha é de 170 kilometros.

Indicações seguras permitem atribuir-lhe 500.000 passageiros, 100.000 toneladas de mercadorias com os percursos médios respectivos de 40 a 60 kilometros e tarifas médias de 11 a 20 réis, o que daria um rendimento inicial de 356 contos ou 2:149\$000 por kilometro.

Aquelle numero de passageiros, que corresponde a 3.000 por kilometro é inferior á frequencia inicial da linha do Minho. As mercadorias correspondem a 600 toneladas por kilometro. A tarifa média dos passageiros é a da linha de Guimarães: a das mercadorias é bastante inferior por haver no tráfego da linha do Vouga mercadorias como sal e adubos que hão de ter tarifa baixa.

A média geral da receita kilometrica das linhas do

Minho, do Douro e de Guimarães foi de 1:966\$000 nos primeiros cinco annos d'exploração.

Attribuir pois 2:000\$000 de rendimento inicial á linha do Vouga afigura-se-me previsão rasoavel e baseada em dados seguros.

O custo da linha poderá manter-se dentro dos 20:000\$000 réis por kilometro.

O coefficiente d'exploração para um rendimento bruto de 2:000\$000 pôde computar-se em 0,45, o que dá o rendimento liquido de 1:100\$000 ou 5 e meio por cento do capital.

Mais minuciosa justificação dos numeros que serve de base ao calculo alongaria demasiado este artigo. Aos que desejem verificá-los com rigor, recommendo o estudo da densidade da população e dos elementos e condições do trafego, cujos percursos serão relativamente grandes graças ás relações de Vizeu e da região para além d'aquella cidade com o Porto.

Entre os auxilios do Estado figura no alvará de concessão a cedencia do producto dos impostos durante 30 annos, o que representa 7 por cento proximamente do rendimento bruto ou 23:520\$000 correspondente á receita inicial de 2:000\$000 por kilometro em 170 kilometros.

Supondo, o que não é admissivel, que o rendimento se conservava constante, esse subsidio representaria a somma total de 605:600\$000; de facto seria muito maior porque o rendimento da linha havia de crescer e com ella o producto dos impostos. Esse subsidio era dado definitivamente sem restituição ao Estado.

A garantia de juro, reembolsavel com juros, substituindo essa cedencia de impostos é portanto mais vantajosa para o Estado, ainda quando haja que funcionar o que provavelmente se não daria, ou a dar-se pequena será a importancia da garantia.

Limitado com efeito a 3 por cento de 20:000\$000 ou ao maximo de 600\$000 réis por kilometro o desembolso do Estado correspondente a 102 contos em 170 kilometros, seria preciso para que se tornasse effectivo que a linha rendesse apenas 1:050\$000 réis por kilometro. Com efeito deduzindo d'esse rendimento bruto 650\$000 réis para despesas d'exploração, ficariam 400\$000 réis de receita liquida, faltando pois 600\$000 réis para os 5 por cento do capital de 20:000\$000 réis.

Os mais incredulos no productibilidade da linha hão de admittir que ella é muito superior á da linha de Vendas Novas ao Setil, ultimamente aberta á exploração, e que teve o rendimento inicial de 1:200\$000 réis proximamente.

Com a garantia de juro ha ainda que encontrar o producto dos impostos que o Estado arrecada.

Na hypothese de ser de 1:600\$000 réis apenas o rendimento inicial, ao que corresponde, com o coefficiente de exploração de 0,50 a receita liquida de 800\$000 réis e portanto o complemento de 200\$000 réis dado pela garantia de juro, a que se deduzem 1125\$000 réis de impostos o desembolso do Thesouro será pois de 885\$000 réis ou 14:960\$000 réis para toda a linha, havendo mais tarde o reembolso de 34:000\$000 e seus juros.

Não creio que na peor das hypotheses o rendimento da linha do Vouga possa descer abaixo de aquella quantia, sendo quasi certo que lhe será bastante superior.

E' ou não conveniente e opportuno esse pequeno adeantamento do Estado para assegurar a construcção de 170 kilometros de linha que ha de ser um poderoso factor do progresso economico da região? Ninguem o poderá contestar de boa fé.

O Estado vem ha muito substituindo uma cedencia definitiva de receitas por um adeantamento eventual reembolsavel com juros e por essa forma anima o capital que perfere ás inducções mais bem fundadas sobre rendimentos provaveis uma garantia de juro certa e tangivel.

A modificação do contracto é pois vantajosa para ambas as partes.

Abrir concurso para a concessão com garantia de juro, quando uma entidade que trabalha ha annos e comprometeu valioso capital em estudos, deposito e outras despesas se compromette a começar a construcção logo que se lhe assegure a garantia de juro, seria falta d'equidade

e daria logar a delongas na realização de tão util melhoramento.

Para as linhas do Alto Minho não menos productivas, houve no concurso um unico concorrente que reduziu 15000 réis na base do capital garantido.

A providencia tomada pelo Governo é pois equitativa e vantajosa e nenhum desfalque origina no fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, visto sair a garantia não d'esse fundo, mas da verba respectiva do orçamento geral do Estado que teria sempre consideraveis disponibilidades, graças á diminuição gradual das garantias a pagar. Assim de 607:100\$000 réis em 1899, desceriam a réis 462:655\$000 em 1903 as garantias pagas ás linhas de Torres-Figueira, Beira Baixa e Companhia Nacional.

O sistema adotado para o computo da garantia de juro constitue elementos para uma boa exploração, corrigindo assim os defeitos d'esta forma de subvenção, que apesar de todos os criticos é hoje reputada a mais conveniente em muitos casos.

A quantia minima de 650\$000 réis arbitrada para despesas d'exploração é inferior á que outros contractos se tem estabelecido.

Assim ás linhas da Beira Baixa e Torres-Figueira-Alfarrellos arbitrou-se 1:000\$000 réis por kilometro e ás da Companhia Nacional 700\$000 réis para esse minimo.

Enquanto a receita bruta não atinge 1:700\$000, o coefficiente d'exploração fixado de 0,50, não é exagerado. Quando o rendimento chega a essa cifra a garantia é apenas de 150\$000 réis e os impostos rendem 119\$000 réis, sendo pois de 31\$000 apenas o desembolso do Estado ou 5:270\$000 réis para toda a linha.

D'essa época em diante aumenta-se de 100\$000 réis por kilometro a quantia arbitrada para despesas de exploração sobre os 50 por cento, quando de facto a despesa é inferior a essa percentagem. Nesse periodo tem assim o concessionario maior lucro, achando-se pois interessado em promover o desenvolvimento do trafego para mais rapidamente entrar nessa phase da exploração.

Quando o rendimento atinge 2:200\$000 réis abona-se para despesa 1:200\$000 réis, ficando assim 1:000\$000 réis para juro do capital. Cessa pois a garantia e começa o reembolso dos impostos.

D'esse periodo em deante diminue-se gradualmente o coefficiente d'exploração voltando a 0,50 para rendimentos entre 2:200\$000 e 3:000\$000 réis e passando a 0,45 além d'esse limite.

Corresponde esse sistema ao alvitre hoje preconizado de interessar o concessionario no desenvolvimento do trafego, sendo aconselhada para o computo da despesa formulas em que esta é função da receita e do percurso dos comboios.

O alvitre adoptado na linha do Vouga conduz ao mesmo resultado, dispensa fiscalizações minuciosas e evita contestações.

A tres ministros das obras publicas se deve a construcção da linha do Valle do Vouga: ao sr. conselheiro Eduardo José Coelho que fez a concessão primitiva e agora resolveu todas as dificuldades concedendo a garantia do juro; ao sr. conselheiro Manuel Francisco de Vargas que concedeu a applicação das vantagens da lei de 14 de julho de 1899 á linha do Vouga e regularizou a concessão pelo respectivo alvará, e ao sr. Conde de Pacô-Vieira que aprovando o projecto e pondo termo á série de prorrogações provocou as diligencias do concessionario para chegar a uma solução viavel.

Relevante serviço prestaram ao paiz e com elles os que com tanta dedicação se empenharam em reinvolver todas as dificuldades.

J. Fernando de Sousa.

### Aos que viajam

Na redacção da *Gazeta* fornecem-se itinerarios aos viajantes que desejem visitar as principaes localidades de Portugal, Espanha, França e Suissa a preços economicos, encarregando-se da aquisição de bilhetes, facultando esclarecimentos ácerca de hoteis e seus preços, bem como de trens e theatros nas localidades que desejem visitar.

## João Evangelista d'Abreu

Em separata acaba de ser publicado o elogio historico d'este distinto engenheiro, discurso que foi proferido pelo engenheiro Augusto Luciano de Carvalho em sessão solemne de 28 de junho de 1904 perante a Associação dos engenheiros civis.

Encimando este artigo com a inscrição de um nome tão glorioso que em letras de ouro a engenharia portuguesa gravou nos seus annaes, prestamos a devida homenagem ao notável engenheiro que symbolisa um dos periodos mais brilhantes de trabalho em obras publicas, no nosso paiz.

A leitura do precioso estudo biographico de João Evangelista deixa a impressão de que nenhum monumento corresponderia tão bem ao subido valor d'este notável engenheiro como o que lhe erigiu o engenheiro Luciano de Carvalho.

Estylista aprimorado, revela-nos mais uma vez a sua feição de investigador profundo desenrolando-nos, como em um panorama encantador, as phases successivas da vida do laureado engenheiro.

Com a sua phrase burilada desenha-nos um conjunto de quadros em que se destacam os periodos das convulsões políticas que precederam o raiar da liberdade no nosso paiz e os da época brilhante do alvorecer da nossa rede de viação acelerada e do seu surgimento, resplandecendo de esplendor através as inúmeras dificuldades que para serem conjuradas, dispertaram as manifestações de talento e estudo d'essa pleia de pioneiros da civilização entre cujos nomes irradia o genio de Evangelista d'Abreu.

Em cada pagina da biographia estudada pelo distinto engenheiro Luciano de Carvalho, ha a afirmação dos vastos conhecimentos científicos e litterários de tão primoroso escriptor que, na finura e suavidade com que nos representa as deliciosas paizagens que formam o fundo dos seus quadros, nos revela a sua alma de artista e poeta inspirado.

O estudo feito por este engenheiro não vale só pela esthetica, ha n'elle a par de uma forma primorosa o grande merecimento da copia de referencias históricas que tornam a sua obra verdadeiramente digna dos méritos do engenheiro a quem foi consagrada.

O nome de João Evangelista d'Abreu passou à posteridade, emoldurado na sua preciosa biographia.

O brilho com que scintillou este excepcional talento foi pouco duradouro porque o seu espirito exuberante se consumiu rapidamente no proprio fogo que o alimentava.

A sua curta mas intensiva carreira de engenheiro foi como a trajectoria luminosa de um d'esses astros brilhantes que assignalam a sua passagem vertiginosa através da atmosphera com um rastro de esplendor para em seguida se apagarem no espaço infinito.

V. P.

## PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio  
e Industria

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição dos Caminhos de ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o requerimento com data de 11 de janeiro ultimo, em que Frederico Pereira Palha, concessionário da linha do Valle do Vouga, pede a substituição do subsidio que lhe foi assegurado no n.º 4.º da clausula 52.º do alvará de 23 de maio de 1901 pela concessão de garantia de juro em condições analogas ás que foram estipuladas para a concessão das linhas de Braga a Guimarães, do Alto Minho e do Valle do Lima no respectivo contrato;

Considerando que das mais seguras previsões ácerca do tráfego da linha do Valle do Vouga se conclue que a garantia de juro não terá de tornar-se efectiva ou atingirá diminuta importância, representando principalmente apoio moral que afoite o capital a

empreender uma construção para que não tem sido possível atraí-lo apesar das probabilidades do tráfego remunerador e do auxílio do Estado sob a forma prevista no alvará de concessão;

Considerando que para o Thesouro é manifestamente vantajosa a substituição da cedencia, efectiva e sem reembolso, da importância dos impostos de transito e sello na nova linha durante trinta annos, por um adeantamento eventual, reembolsável com juro;

Considerando que a garantia de juro concedida em termos que incitem ao desenvolvimento do tráfego nenhuns inconvenientes oferece;

Considerando que em vista das dificuldades, evidenciadas pelo projecto da linha aprovado por portaria de 30 de outubro de 1903, o custo kilometrico de 20:000\$000 réis tomado para base da garantia de juro das linhas do Alto Minho não pode sofrer sensível redução na do Valle do Vouga;

Considerando que o requerente demonstrou a seriedade do seu propósito pela realização do depósito e pela apresentação do projecto, e ainda pelas diligências efectuadas para angariar o capital necessário, compromettendo-se agora a obtê-lo e a empreender a construção logo que a seu pedido seja deferido;

Considerando quanto importa apressar a realização de tão util melhoramento;

Considerando que a abertura de um concurso faria protelar essa realização sem dar logar a redução sensível do capital garantido, sendo pois de equidade e de conveniencia publica a modificação da concessão referida;

Considerando porém que para tornar efectiva essa modificação é indispensável autorização legislativa especial;

Ha por bem deferir o mencionado requerimento, devendo ser celebrado um contrato provisório de modificação da concessão, sobre as seguintes bases:

1.º O concessionário da linha do Valle do Vouga renunciará ao subsidio assegurado pelo n.º 4.º da clausula 52.º do alvará de 23 de maio de 1901 e constituirá a cedencia da importância dos impostos de transito e sello que incidissem sobre o movimento da linha durante os primeiros trinta annos de exploração.

2.º O Governo garante, em troca do subsidio referido, o complemento do rendimento líquido anual até 5 por cento do capital de 20:000\$000 réis por cada kilometer que se construir, não podendo porém o desembolso efectivo do Estado exceder 600\$000 réis por kilometer.

a) A extensão da linha é fixada, para os efeitos da garantia de juro, no maximo de 170 kilómetros.

b) As despesas de exploração serão computadas nas seguintes percentagens do rendimento bruto kilometrico com exclusão dos impostos de transito e sello:

50 por cento enquanto o rendimento bruto não atingir réis 1:700\$000 annuaes, com o minimo de 650\$000 réis para a despesa;

50 por cento e mais 100\$000 réis para rendimentos brutos de 1:700\$000 réis a 2:200\$000 réis, não podendo porém a garantia de juro ser superior á que corresponder ao rendimento de 1:700\$000 réis;

50 por cento para rendimentos de 2:200\$000 réis a 3:000\$000 réis;

45 por cento quando o rendimento exceder 3:000\$000 réis.

c) A garantia de juro será paga semestralmente e constituirá encargo do capítulo respectivo do orçamento do Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria.

d) A garantia de juro será paga em relação a cada troço de extensão não inferior a 10 kilómetros, aprovado e aberto à exploração desde o começo da mesma exploração.

e) Logo que o rendimento líquido calculado pela forma indicada exceder 5 por cento ao anno do capital garantido, metade do mesmo pertencerá ao Estado até completo reembolso das quantias adeantadas em virtude da garantia de juro, bem como dos juros simples das mesmas na razão de 5 por cento ao anno.

3.º O contrato que for celebrado será considerado provisório e ficará dependente da aprovação do poder legislativo.

4.º O concessionário deverá reforçar o depósito de 8:000\$000 réis, feitos nos termos da clausula 52.º do alvará de 23 de maio de 1901, elevando-o á quantia de 50:000\$000 réis, no prazo de 15 dias, contados da data da publicação da carta de lei que aprovar o contrato provisório, sob pena de caducidade da concessão e perda do respectivo depósito.

5.º Os trabalhos de construção deverão começar no prazo de sessenta dias e estar terminados no de tres annos, contados da data da publicação da mesma carta de lei.

Paço, em 15 de abril de 1905. — Eduardo José Coelho.

Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas

Editos de quinze dias

Faz-se publico, nos termos e para os efeitos do artigo 14.º do regulamento das concessões, estabelecimento e exploração das industrias electricas, de 28 de fevereiro de 1903, que estará patente nesta Inspecção Geral pelo prazo de quinze dias, a contar de 26 do

corrente, o projecto, apresentado pela Companhia Carris de ferro de Lisboa, para estabelecimento de uma linha para ser explorada por tracção eléctrica, em prolongamento da linha das Amoreiras, da esquina da rua de S. João dos Bemcasados até as portas de Campolide.

Todas as reclamações contra a aprovação d'este projecto devem ser presentes a esta Inspecção Geral.

Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas, em 26 de abril de 1903.—O engenheiro inspector geral, *Paulo Benjamin Cabral*.

### Ministerio da Marinha e Ultramar Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos

(Conclusão do n.º 416)

Art. 14.º Os vencimentos do pessoal do quadro temporário serão regulados pela tabella seguinte:

Categorias	Vencimento de categoria	Vencimento de exercício	Ajuda de custo	Ajuda de custo diária
Engenheiro director (vencimento de director do caminho de ferro de Lourenço Marques).....	—5—	—5—	—5—	65000
Engenheiro .....	720\$000	2160\$000	864\$000	65000
Conduktor de 1.ª classe.....	360\$000	1200\$000	936\$000	35000
Conduktor de 2.ª classe.....	300\$000	720\$000	612\$000	25500
Desenhador de 1.ª classe .....	300\$000	720\$000	612\$000	—5—
Desenhador de 2.ª classe .....	300\$000	400\$000	420\$000	—5—
Apontador ou fiscal de obras de 1.ª classe .....	240\$000	210\$000	288\$000	15000
Apontador ou fiscal de obras de 2.ª classe .....	120\$000	120\$000	144\$000	15000
Chefe de secretaria e contabilidade .....	360\$000	1200\$000	936\$000	—5—
Thesoureiro pagador .....	360\$000	720\$000	648\$000	55000
Escriturário e ajudante do pagador .....	210\$000	300\$000	324\$000	25500
Amanuense de 1.ª classe .....	240\$000	240\$000	288\$000	—5—
Amanuense de 2.ª classe .....	180\$000	240\$000	252\$000	15000
Chefe dos armazens .....	480\$000	600\$000	618\$000	45000
Fiel .....	300\$000	390\$000	360\$000	15000
Medico (vencimentos de patente) .....	—5—	—5—	—5—	55000
Enfermeiro .....	300\$000	400\$000	—5—	15000

§ 1.º As ajudas de custo diárias só serão abonadas, quando os empregados se encontrem fora de Lourenço Marques a mais de 10 quilometros da cidade, guardando-se, em todo o caso, os seguintes limites de tal abono por cada período de doze meses.

Engenheiro-director, sessenta dias;

Engenheiro, duzentos e setenta dias;

Conduktor de 1.ª classe, trezentos e sessenta dias;

Conductores de 2.ª classe, trezentos e sessenta dias;

Apontadores ou fiscaes de obras, trezentos e sessenta dias;

Pagador, cento e oitenta dias;

Ajudante do pagador, cento e oitenta dias;

Chefe dos armazens, cento e oitenta dias;

Fiel, cento e oitenta dias;

Amanuenses de 2.ª classe, noventa dias;

Medico e enfermeiro, trezentos e sessenta dias.

§ 2.º As ajudas de custo não diárias fazem parte dos vencimentos de exercício.

§ 3.º Todos os empregados são obrigados a trabalhar mesmo em dias feriados, quando, por exigências do serviço, o engenheiro director assim o determine, sem que por esse facto os mesmos empregados fiquem com direito a qualquer gratificação especial.

§ 4.º Os empregados do quadro da exploração, que prestem serviço na construção, terão os vencimentos e ajudas de custo, que forem arbitrados pela comissão sob proposta do engenheiro director, não podendo, porém, receber mais que os empregados de igual categoria do quadro da construção.

§ 5.º Os empregados, que exercerem funções de categoria superior, perceberão, enquanto as desempenharem, a gratificação ou vencimento de exercício correspondente a essas funções.

Art. 15.º Todo o pessoal da construção do caminho de ferro da Swazilandia terá direito ao transporte por conta do Governo, sempre que tiver de viajar em serviço.

Art. 16.º A Direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques deverá regular-se, quanto à requisição de fundos, pelas disposições do título vi, parte 1, do regulamento geral de administração de fazenda, da sua fiscalização superior e da contabilidade pública nas províncias ultramarinas, de 3 de outubro de 1901.

§ 1.º As requisições de fundos, a que se refere o presente artigo, devem ser sempre assignadas pelo engenheiro director e por dois vogais da «Comissão do caminho de ferro da Swazilandia e porto de Lourenço Marques», um dos quais será o vice-presidente ou quem suas vezes fizer.

§ 2.º Todos os documentos, que tenham de ser entregues na repartição de fazenda, serão sempre assignados pelo chefe da secretaria e contabilidade e visados pelo director, com exceção das requisições de fundos para as despesas relativas à construção do caminho de ferro de Lourenço Marques à Swazilandia, as quais serão assignadas como fica disposto.

§ 3.º A direcção fará organizar, com relação a cada mez, uma conta corrente relativa à construção do caminho de ferro, onde a seu débito escripturará as importâncias levantadas do fundo espe-

cial existente no cofre geral da Fazenda destinado a esse fim e a crédito a importância de todos os documentos comprovativos das despesas efectuadas durante o mez a que a conta se referir. Tanto a conta como os documentos serão organizados em triplicado, devendo um exemplar da conta com os documentos originaes ter o destino designado no artigo 109.º do citado regulamento de 3 de outubro de 1901, outro ser enviado à Direcção dos caminhos de ferro Ultramarinos, ficando o terceiro archivado na direcção. Estas remessas efectuar-se-hão dentro de trinta dias do fim do mez a que a conta se referir.

§ 4.º O inspector de Fazenda enviará mensalmente à Direcção dos caminhos de ferro Ultramarinos uma nota das quantias existentes em depósito no dia 1 de cada mez, e especialmente destinadas à construção do caminho de ferro.

§ 5.º A Direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques enviará, com a devida antecedência, à Direcção dos caminhos de ferro Ultramarinos uma nota da despesa provável nos meses seguintes, a fim de que esta possa providenciar sobre a remessa de fundos precisos.

Art. 17.º Na secretaria da direcção haverá um cofre de duas chaves, de que serão clavicularios, com responsabilidade solidária, o director e o thesoureiro pagador, onde darão entrada as importâncias recebidas da Fazenda até que tenham a devida aplicação, competindo ao thesoureiro pagador todos os serviços relativos à recepção de dinheiro, pagamento de despesas ou restituição de depósitos, ajustamento de contas com a Fazenda e outros serviços correlativos.

§ 1.º O pagador não poderá realizar pagamento algum senão em troca do competente título processado na secção de Contabilidade da Direcção, tendo o «Pague-se» do director.

§ 2.º Todos os pagamentos, que haja a efectuar, devem ser realizados aos próprios, na secretaria da direcção, na presença do director ou de quem o represente, com exceção dos que se referirem a vencimentos de pessoal, que esteja ao serviço fora de Lourenço Marques, e a despesas com trabalhos executados ou material adquirido nas mesmas circunstâncias, que se realizarão pela fórmula que o director determinar por despacho nos respectivos documentos.

§ 3.º No primeiro dia útil de cada mez o director procederá a balanço ao cofre da pagadoria, verificando se o saldo existente joga com o accusado pelo livro cofre, cuja escrituração deve estar a cargo do chefe da contabilidade, lavrando-se o respectivo termo no mesmo livro em seguida ao encerramento da conta mensal, e fará nesse acto efectuar a passagem para o cofre da Fazenda de todas as importâncias que, como receita ou depósito de arrematações ou contratos, tenham sido recebidas no mez anterior.

Art. 18.º O thesoureiro pagador prestará caução à Fazenda Nacional nos termos do citado regulamento de 3 de outubro de 1901, e, como exactor da Fazenda, é obrigado a prestar contas da sua responsabilidade ao Tribunal de Contas.

Art. 19.º A Direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques organizará a contabilidade administrativa dos serviços da construção do caminho de ferro da Swazilandia, que devidamente classificada, mostre por artigos do orçamento a importância exacta das despesas feitas, incluindo os gastos geraes, para o que receberá da Direcção dos caminhos de ferro Ultramarinos os documentos relativos às despesas feitas na metrópole, e que devam ser levados à conta da construção.

Um extracto d'essa conta será remetido trimestralmente à direcção dos caminhos de ferro Ultramarinos.

A mesma conta será fechada no fim de cada anno.

Art. 20.º Além de notas mensais indicando o acentamento das obras, o director do caminho de ferro de Lourenço Marques fará todos os semestres um relatório sobre o estado das obras, mostrando a importância das despesas feitas, e dando para as obras já terminadas a comparação entre os respectivos orçamentos e as quantias despendidas.

Este relatório será remetido ao Governo por intermédio sucessivamente do governador do distrito e do governador geral, que lhe juntarão as observações que entenderem.

Paço, em 28 de março de 1903.—*Manuel António Moreira Junior*.

## ACCELERADOR WESTINGHOUSE

Para vagons munidos  
de simples canalizações d'ar comprimido para freios

O accelerador Westinghouse é destinado a ser aplicado nos veículos sem freio, munidos d'uma simples canalização d'ar e tem por fim evitar os inconvenientes que resultariam da presença simultânea de um grande numero d'esses veículos num trem munido de freio Westinghouse d'acção rápida.

As triplices valvulas do freio d'acção rápida distinguem-

se das triplices valvulas ordinarias pela addição d'orgaos que põem a canalização geral momentaneamente em comunicação com o freio, logo que se produz, por meio de registo do machinista, uma depressão sufficientemente brusca e forte para determinar a accão rapida.

Resulta d'ahi, que, a depressão produzida na cabeça do trem se transmite rapidamente de vehiculo em vehiculo e sem diminuição até a cauda do trem.

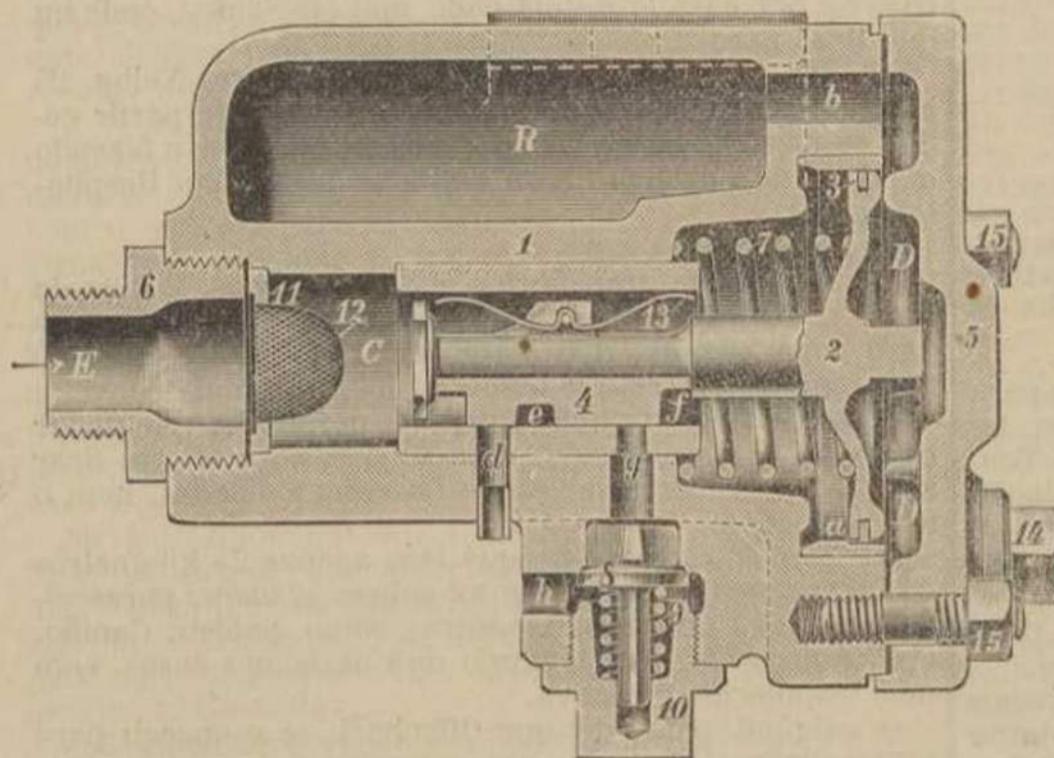
Compreender-se-ha facilmente que, a presença d'um

que logo que nelle se applique um freio continuo, um grande numero de vehiculos sem freio serao munidos, pelo menos ao principio, d'uma simples canalizacao d'ar.

Esta solução mixta já tem sido adoptada por diferentes administrações. Assim os caminhos de ferro da Bélgica possuem actualmente mil veículos de mercadorias montados como fica exposto acima, com freios d'acção rápida e com aceleradores. Experiências foram feitas, destinadas a determinar qual podia ser praticamente a proporção de veículos sem freio num trem. De todas elas convém citar a série de experiências executadas por diferentes vezes sobre os caminhos de ferro do Estado Bavarico, durante os annos de 1903 e 1904.

O trem era composto d'uma machina *compound* de mercadorias rebocando 58 vagons fechados e uma carruagem de experencia munida d'um apparelho registador automatico, sistema Kapteyn. As experiencias de applicação do freio foram feitas com velocidades de 30, 40 e 50 kilometros por hora, sobre a linha de Traunstein a Freilassing que apresenta declives de 1%. Cada vehiculo era munido dos orgãos normaes do freio Westinghouse de acção rapida e d'um accelerador applicado á canalização do freio por intermédio d'uma valvula; podiam pois isolar-se á vontade, quer o freio, quer o accelerador e modificar assim facilmente, d'uma experencia á outra, a repartição da applicação do freio. O exforço do freio era igual a 90% do peso sem carga ou seja 37,3% do peso com carga.

Uma primeira série d'experiencias teve logar nos dias 26 a 28 de março de 1903 com o trem vazio e com repartições variaveis do freio. As paragens urgentes, assim como os affrouxamentos ou paragens ordinarias de serviço, fizeram-se sem accidente. Verificou-se especialmente que o espaço necessario para uma paragem era metade do que se precisava com o emprego do freio á mão. Nessas experiencias comparativas á repartição dos freios á mão era a mesma que a dos freios continuos postos em serviço. Convém notar que para essas experiencias, os guardas estavam prevenidos para apertar os freios e o signal era-lhes dado por uma bandeira, pois que o apito da locomotiva era apenas perceptivel em marcha na extremidade do trem.



grupo de vehiculos, munidos simplesmente d'uma canalização sem freio num trem bastante longo munido do freio d'acção rapida, diminuiria o valor da depressão transmittida, a ponto de annular os seus effeitos sobre os vehiculos seguintes.

Para evitar esses inconvenientes é que se emprega o acelerador representado nas figuras 1 e 2.

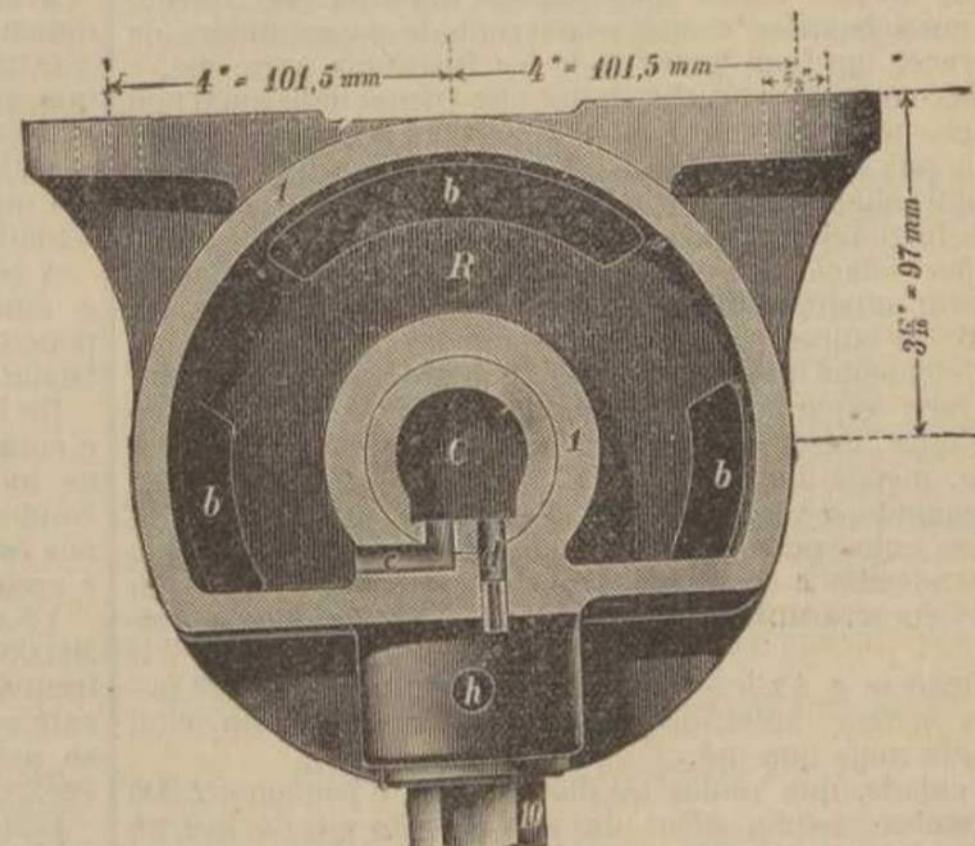
O ar comprimido é admittido no compartimento C pela abertura E, d'onde passa para o compartimento D pela ranhura *a* feita no envolucro do pistão 2. O compartimento D communica com o compartimento R por meio dos orifícios *b*. Logo que se applica o freio se a depressão na canalização geral se faz gradualmente, como por exemplo nas paragens ordinarias de serviço, o pistão 2 fica na sua posição normal pois que a ranhura *a* é de dimensões taes que a pressão do compartimento R se equilibra com a da canalização geral.

Ao contrario, logo que se applica o freio bruscamente, produz-se uma forte depressão na canalização e por conseguinte no compartimento C; o pistão 2 e a gaveta 4 são arrastadas para a esquerda pela pressão do ar no compartimento R. A ranhura *f* da gaveta põe-se em comunicação com o orificio de descarga *g* e o ar comprimido da canalização geral escapa-se para a atmosphera por este orificio e pela valvula de retenção 8. Ao mesmo tempo a ranhura *e* da gaveta faz comunicar os dois canaes *c* e *d* (fig. 2) de modo que o ar comprimido do compartimento R pôde escapar-se tambem para a atmosphera. A valvula de retenção 8 fecha-se desde que a pressão na canalização geral e a tensão da mola 7 empurram o pistão 2 com a gaveta 4 para a posição indicada na figura 1 fechando assim os canaes *d* e *g*.

Logo que se desaperta o freio, o ar comprimido admittido em E penetra de novo pela ranhura a nos compartimentos D e R; o accelerador fica então pronto a funcionar de novo.

O accelerador é construido de maneira a provocar na canalização geral dos vagons uma depressão igual à que resulta do funcionamento das triplices valvulas sobre os vehiculos com freio, logo que este é applicado bruscamente.

Este apparelho facilitará a extensão da acção do freio sobre o material de mercadorias, pois que é de prever



Uma segunda série de experiências foi feita, com uma parte dos vagons carregados, de 25 a 27 de maio de 1903, em presença das autoridades do Estado bávaro e dos representantes das diversas companhias de caminhos de ferro francesas e estrangeiras.

Para essas experiencias houve o cuidado de agrupar os vehiculos carregados, ora na cabeça do trem ora na cauda e de fazer variar a repartição da applicação no

freio de maneira a realizar, tanto quanto possível, a maior parte dos casos desvantajosos que se poderiam dar ordinariamente.

Estas experiências foram seguidas d'outras, executadas em fevereiro de 1904. Os resultados obtidos deram completa satisfação, tanto para as paragens de serviço como para as paragens d'urgencia, mesmo nas condições as mais desfavoráveis.

## NOTAS DE VIAGEM

### X

Ax-les-Thermes — Aguas quentes e usos — Valle de Andorra — Um paiz de comedia — Pamiers — Carcassonne e a cidadella — Alfandega espanhola e alfandegas portuguezas — Fim da viagem.

Quem ha dois annos quizesse dirigir-se de Luchon para Leste, isto é, para os lados dos Pyreneos orientaes, teria que ir até Toulouse, para ahi tomar a linha de Toulouse a Cette, o que era uma grande volta, demandando muito mais tempo e dinheiro do que hoje, desde que, no anno passado, se abriu a linha S. Girons a Foix.

Por este caminho o trajecto faz-se mais rapidamente, e ha ainda a vantagem, para quem já viu aquelle outro, de tomar nova direcção, o que é sempre agradavel.

Das estações thermaes pyrenaicas que nos propuzemos descrever, resta-nos só Ax, uma povoação modesta no seu viver e na sociedade que frequenta as suas aguas, mas muito importante pela qualidade d'estas.

Voltemos, pois, por caminho de ferro a Montréjean, e d'ahi, no rapido de Bordeus, a Boussens, onde o deixaremos para tomar o ramal que vae a S. Girons, de onde segue a nova linha a Foix, a ligar com a que, de Toulouse, vae a Ax.

De Boussens a S. Girons a linha vae ao lado do rio Salat, assim chamado pela quantidade de saes que as suas aguas conteem; desde essa estação, o percurso é muito accidentado, com fortes rampas, tunneis e enormes trincheiras.

Convém, porém, levar algumas provisões de bocca, porque em Foix, onde ha uma paragem, das 7 ás 8 da noite, apenas temos uma cantina onde ha pão, queijo, algumas bebidas e muito boa vontade da cantineira de offerecer um bom jantar e de ter freguezes para elle.

Mas como o proverbio latino diz «nemo dato quod non habet» nós e ella nos contentámos com o francez «quand on a pas ce que l'on aime il faut aimer ce que l'on a.»

Aqui ainda mais se accentua a mescla dos costumes e da linguagem franco-espanhola.

Uma estação ha que se chama Castelnau, por Castellonovo; ouvimos dizer «semana passada»; «vamos para baixo» e outras phrases peninsulares.

O elemento feminino tambem tem traços pronunciados da raça espanhola; o olhar da mulher é mais vivo, o seu falar desembaraçado... e a apresentação, das do povo, menos limpa.

Seguindo a viagem vemos á esquerda as grandes fundições cujos penachos brilhantes illuminam toda a linha. Mais adeante é a celebre gruta onde as tropas da inquisição encerraram milhares de vidas, tapando-lhes as saídas.

Chega-se a Ax-les-Thermes ás 9 da noite e vae-se para o melhor hotel, hospedaria mais que modesta, com comida mais que má.

A cidade, que vemos no dia seguinte, é pequena; 2.000 habitantes, tendo, além da sua posição em declive na confluencia de tres rios, a curiosidade das celebres aguas tão quentes que ninguem nellas mergulharia a mão sem perder a pelle. Brotam de varias fontes onde o povo vae abastecer-se para serviços domesticos, mesmo para fazer chá; de onde, bem como por buracos das calçadas sae enorme fumarada.

Na sua composição entra em grande parte o hyposulfito de soda, o que as torna famosas para clichés photographicos. São 6 as nascentes, algumas á temperatura de 78° centigrados.

Tambem dão certo valor a Ax as suas frequentes relações com a pequena republica de Andorra, por ser d'ali o melhor de todos os pessimos caminhos que conduzem ao ignorado valle.

O mau tempo impede, muitas vezes, a excursão, mas quando isso não sucede, vale bem a pena fazê-la, realizando-a da seguinte forma:

1.º dia — trem, em 4 horas, até Hospitalet, 18 kilómetros (20 francos) e d'ahi a cavalo umas 4 horas (10 francos por cavalo e guia cada dia) até Saldeu, onde ha que ficar para o

2.º dia, a cavalo, de Hospitalet a Andorra Velha, 25 kilómetros, uma 6 horas, para o que convém partir cedo, almoçando ali na unica estalagem que ha, e fazendo a visita da povoação para voltar a dormir em Hospitalet, e no

3.º dia regresso a Ax.

A despesa de transportes é, como vimos, 2 dias de trem a 20 francos e 3 de cavalo a 10, total 70 francos para uma pessoa, 100 para duas, 130 para tres e 160 para quatro. E' este o numero pois, que mais convém.

Como se vê é excursão fatigante porque ha que andar umas 14 horas a cavalo num só dia, para não se ficar a noite em Andorra onde não ha commodidades, nem o aconselhamos.

Da pequena republica que tem apenas 25 kilómetros de comprimento, basta ver as pobres *cidades*, puras aldeias sujas, que atravessamos, como Saldeu, Canillo, etc., e a *capital*, um logarejo de velhissimas casas, com uma população primitiva.

O original paiz, de que Offenbach se esqueceu para ali localizar alguma das suas operetas, tem usos e costumes muito seus e uma organização política *sui-generis*. Basta vêr que é uma republica com vice-rei. A capital tem 800 habitantes, e é ahi que reside o poder central, exercido por um conselho de 24 membros dos quaes um é eleito presidente.

O governo espanhol tem ali um vice-rei e um vigario, e o francez outro vigario, que são, afinal, os tres que governam.

Os archivos dos velhos pergaminhos, que são ainda as leis que regem no paiz, estão no unico edificio official, pequena casa de tres janellas, em estado da maior ruina; onde se reune o conselho e dormem os conselheiros... e os cavallos.

A instrucção publica é gratuita e limita-se ás mais rudimentares noções de leitura e escrita.

O idioma é um mixto de espanhol, francez e cremos que arabe, que nem o demonio os entende.

O exercito é equipado á custa dos proprios soldados!

Voltamos a Ax para d'ahi sair no comboio do meio dia que nos leva a Pamiers, d'onde encurtamos caminho tomando a linha de Limoux.

A paragem de hora e meia permite vêr Pamiers, que é uma cidade pouco interessante, ruas feias e tristes, pouco movimento, nem trens nem outros carros, mas bastantes estabelecimentos commerciaes.

De Pamiers a Limoux é uma linha nova, bem construída e com bons pontos de vista de campo. Vamos deixando as montanhas, e as planicies do Aude são ridentes. O comboio para Carcassonne toma o ramal de Bram, que nos leva á linha dos grandes expressos, Toulouse-Cette, e assim se chega a Carcassonne ás 7 da tarde.

Vê-se que estamos numa grande cidade, de cérea de 30.000 habitantes. Trens, omnibus dos hoteis, na gare; tremvias não ha por enquanto. Theatros só um, e um café concerto onde são cantadas umas canções que não se podem ouvir por umas mulheres que não se podem vêr... de feias, coitaditas!

Como hotel, o Bernard é muito bom, com um serviço de mesa farto e aprimorado. Não só o vinho é a descrição, mas a agua gazosa tambem. E diz o dono que isso não lhe sae mais caro, porque os saes de soda são baratos, e quanto á agua, se ha de ser elle a deitá-la no vinho, é o proprio hospede que se encarrega d'isso; ainda poupa o trabalho.

Carcassonne merece bem uma visita, só pela sua interessante cidadella da edade média, rodeada de fortificações do tempo dos visigodos.

De Carcassonne adeante já aqui foi descrita a linha, tanto

no sentido de Celle como voltando de Narbonne para a fronteira espanhola. Veja, quem o desejar, os artigos das páginas 333 da nossa colecção de 1890, 386 de 1901 e 206 de 1902.

Em Port-Bou, primeira estação da vizinha Espanha, encontra-se hoje muito melhor serviço d'alfandegas do que antigamente.

Compreende-se melhor que o viajante não deve ser incomodado, vexado, tido por suspeito de contrabandista. A alfandega não é um tribunal a julgar criminosos que praticam o intento de querer entrar no paiz, mas uma delegada do Estado para, sem prejudicar este, os receber amavelmente.

E já que falamos de alfandega, e porque aqui terminamos a descrição d'esta viagem, para, no proximo numero se começar a de outra, pela America, registemos com o maior prazer, o que é de certa importancia num jornal que, podemos, com certa vaidade afirmá-lo, é lido fora de fronteiras, a transformação benefica em que viemos encontrar a nossa alfandega de Marvão.

O serviço da revisão de bagagens aos passageiros é hoje feito ali, não só com as atenções com que elles são tratados nos paizes mais adeantados no conhecimento dos preceitos de correção para com viajantes, como ainda excedendo-os.

Ao entrarmos na Suissa, na Italia, na França, na Alemanha, temos que levar ás alfandegas todos os volumes de mão, e embora a inspecção seja sumaria, sempre ha o incommodo de andar com os objectos de um para outro lado, por vezes em distancias de mais de 100 metros, ida e volta.

Pois chegado o viajante a Marvão não tem hoje o menor incommodo com as prescrições aduaneiras.

A bagagem que vem despachada, lá se encarrega a alfandega de a sellar e rotular em transito para Lisboa ou Porto, graças ao nosso especial sistema de centralização aduaneira.

Os volumes de mão, as pequenas malas, as chapeleiras, os embrulhos, esses ficam na carruagem, onde um guarda atencioso e limpo, feita a sacramental pergunta «se ha alguma coisa a declarar», e obtendo resposta negativa, se limita a mandar abrir um volume á sua escolha e a verificar com a maior delicadeza e atenções.

O passageiro que procede correctamente não é incomodado. Sobre o delinquente, o que, abusando d'esta civilizada forma de fazer serviço, pretender ou conseguir occultar contrabando, todo o rigor da lei deverá cair inexoravel, porque é esse que torna muitas vezes excessivas as exigencias do fisco e prejudica a grande massa do publico que viaja, dos estrangeiros que nos visitam e do paiz em geral.

## PARTÉ FINANCIERA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro  
Portuguezes

#### Amortização do 2.º semestre de 1904

##### Obrigações de 3 % privilegiadas de 1.º grau

1.287	5.096	5.097	5.520	5.886	5.887	10.390
10.987	11.423 a	11.426	11.563	13.261	17.388 a	17.390
17.929	19.819	19.820	25.608	27.855	29.233	30.113
30.114	30.133	32.257 a	32.261	32.280 a	32.283	34.959
36.244 a	36.247	37.025	37.138	37.782 a	37.794	38.531
38.532	41.286	41.527 a	41.530	41.827	43.567 a	43.573
44.232	45.128 a	45.132	45.514	45.520 a	45.529	46.679
47.564	47.565	52.218 a	52.228	56.293	56.294	57.843
50.228	61.712	61.713	61.931 a	61.935	67.865 a	67.868
78.321 a	70.323	70.666	71.103 a	71.108	71.112 a	71.130
71.134 a	71.155	71.250 a	71.255	71.742	71.743	84.117
136.502 a	136.504	136.781 a	136.794	140.366	140.367	140.452
141.413 a	141.416	141.442 a	141.447	142.265 a	142.268	144.087

144.088	145.301 a	145.350	146.199	146.292	146.293	146.634
147.154	147.157	147.158	147.713 a	147.716	148.398	165.426 a
165.428	166.566	166.575	171.113	172.445 a	172.455	178.216
179.961	191.090 a	191.092	191.200	191.201	191.203	194.102
194.103	194.105	194.255	199.853	199.854	200.937 a	200.939
201.559 a	201.563	201.577	201.581 a	201.587	208.607 a	208.609
208.735	212.538	212.736 a	212.750	212.825 a	212.828	212.849
212.850	217.290	219.824	219.832	219.856	221.166 a	221.169
225.115 a	225.117	225.120	227.191 a	227.193	231.995	236.234 a
236.237	237.003	237.004	244.510	244.735 a	244.738	245.248 a
245.259	247.457 a	247.466	250.018	250.019	253.433	253.434
254.810	256.969	256.970	258.342 a	258.344	260.868	260.869
263.165	263.166	254.134	265.060 a	265.099	265.115 a	265.134
267.399 a	267.411	267.611 a	267.616	268.690	269.092	271.023
271.990 a	271.994	272.873 a	272.881	272.726	274.801	274.802
275.501	275.502	275.539 a	275.543	276.197 a	276.199	282.509
282.746	288.952	288.953	291.465	292.802	292.803	294.486
294.824	295.757 a	295.772	301.467 a	301.478	302.055	302.056
308.676	308.690	310.434 a	310.438	311.363	311.384 a	311.387
311.426 a	311.431	311.463 a	311.465	311.949 a	311.951	314.273
316.059	316.060	317.269	318.203 a	318.207	318.255 a	318.270
318.713 a	318.717	318.987	321.794 a	321.796	322.054	323.150
325.015	325.350 a	325.411	327.545 a	327.547	328.091	328.092
330.251	330.252	332.469 a	332.482	333.189 a	333.193	335.844
335.846 a	335.856	336.656	336.693	336.694	336.972 a	336.974
338.615	338.694 a	338.696	339.269 a	339.274	340.026 a	340.034
340.039	344.705	344.706	348.698	348.745	348.904 a	348.906
350.210	350.832	350.833	354.439	354.452	358.837 a	358.840
362.004 a	362.007	362.654 a	362.660	362.763	365.012	365.360
365.975	366.657 a	366.659	366.662	367.622	367.874 a	367.891
368.257	369.632	369.688 a	369.641	369.724	370.072	370.073
370.790	370.903	370.992	370.993	373.111	373.115	373.940 a
373.942	374.755	374.756	375.507 a	375.530	375.573 a	375.576
376.003 a	376.005	378.960 a	378.962	381.997	383.130	383.523
384.297	386.479	386.480	387.920 a	387.922	388.054	388.055

Total 870 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 22 e seguintes.

##### Obrigações de 4 % privilegiadas de 1.º grau

1.546 a	1.548	3.327	5.162 a	5.166	5.180 a	5.184	10.839
10.840	10.857	10.858	12.381 a	12.383	18.455	20.048 a	20.057 (a)
20.419	23.873 a	23.877	24.641 a	24.644	24.649 a	24.652	30.550 a

30.552—31.433. Total 50 obrigações.

As 10 obrigações com o signal (a) teem o coupon n.º 19 e seguintes. As 40 obrigações restantes teem o coupon n.º 22 e seguintes.

##### Obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 1.º grau

1 título de 5 obrigações, 674.

Títulos de 1 obrigação :

1.750	1.782	1.980	2.343	2.460	4.616	4.665 a	4.667	4.669
4.696	4.699	5.567	5.567	5.567	5.567	5.567	5.567	5.567

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 18 e seguintes.

##### Obrigações de 3 % privilegiadas «Beira Baixa»

20 títulos de 5 obrigações :

170
<td

51.817 — 51.828 — 51.830 — 51.831 — 51.978 — 51.979 — 52.522 a  
 52.525 — 52.629 a 52.632 — 54.014 — 57.453 — 57.454 — 61.074 —  
 61.086 — 61.087 — 61.859 a 61.863 — 62.484 — 62.698 — 62.913 a  
 62.927 — 62.946 — 63.009 a 63.011 — 63.142 — 63.595 — 63.596 —  
 63.828 — 63.829 — 64.954 a 64.963 — 66.547 — 72.113 — 72.162 —  
 73.892 — 74.437 a 74.439 — 75.765 a 75.768 — 76.581 — 76.582 —  
 77.402 — 78.963 — 78.982 — 78.983 — 82.091 — 85.232 — 87.853 —  
 87.854 — 92.653 a 92.655 — 97.954 a 97.957 — 100.138 — 100.199 a  
 100.203 — 100.277 — 101.911 a 101.915 — 101.931 — 102.132 — 103.499 —  
 103.500 — 104.101 — 104.102 — 105.715 — 107.035 — 107.217 — 109.507 —  
 109.589 — 110.294 — 110.295 — 110.623 — 111.216 — 111.615 — 111.616 —  
 114.200 a 114.204 — 115.747 — 117.612 — 117.613 — 120.020 — 120.021 —  
 121.317 a 121.320 — 129.108 a 129.114 — 129.445 a 129.452 — 129.667 a  
 129.670 — 130.295 — 130.296 — 133.189 — 133.190 — 133.243 a 133.248 —  
 137.798 a 137.807 — 138.709 — 138.710 — 139.488 a 139.490 — 140.885 a  
 140.887 — 140.937 a 140.944 — 143.235 a 143.244 — 144.877 — 144.886 —  
 146.633 a 146.638 — 146.971 — 146.972 — 147.981 a 147.983 — 148.652 a  
 148.654 — 149.080 — 154.769 a 154.785 — 170.327 — 164.565 — 170.294 a  
 170.297 — 170.486 a 170.489 — 171.287 a 171.292 — 173.161 — 173.162 —  
 175.537 — 176.064 — 176.935 — 176.962 — 182.763 a 182.766 — 189.385 a  
 189.396 — 191.293 — 195.466 — 200.252 a 200.258 — 200.301 a 200.313 —  
 203.982 a 203.986 — 206.629 a 206.634 — 207.515 a 207.532 — 207.804 a  
 207.806 — 208.677 — 209.464 a 209.472 — 210.006 — 212.086 — 212.089 —  
 212.350 — 212.595 a 212.599 — 213.947 a 213.949 — 215.865 — 218.729 —  
 220.613 a 220.616 — 221.193 — 221.194 — 221.971 a 221.974 — 223.451 —  
 224.519 — 224.935 — 224.936 — 227.215 — 228.333 — 230.855 — 230.857 —  
 233.561 a 233.568 — 233.575 a 233.592 — 237.429 a 237.431 — 243.747 a  
 243.756 — 248.732 a 248.735 — 248.877 — 251.555 — 251.556 — 251.698 a  
 251.718 — 258.593 — 258.596 — 260.711 — 260.712 — 266.073 — 266.074 —  
 267.444 a 267.450 — 267.848 — 268.487 — 268.488 — 268.491 — 268.492 —  
 270.509 — 270.510 — 274.002 — 2.5.320 a 275.328 — 275.781 — 275.799 —  
 275.869 — 285.098 — 285.099 — 285.915 a 285.917 — 287.920 — 291.079 —  
 291.080 — 291.211 — 296.082 — 296.083 — 296.851 a 296.878 — 298.287 —  
 298.672 — 298.673 — 298.765 a 298.773 — 298.783 a 298.786 — 304.996 —  
 308.039 — 308.929 a 308.936 — 310.949 a 310.954 — 313.609 — 313.610 —  
 315.111 a 315.120 — 316.315 a 316.318 — 321.123 — 321.124 — 324.503 —  
 324.507 — 324.508 — 329.388 a 329.392 — 346.178 — 346.179 — 353.117 a  
 353.120 — 353.269 a 353.272 — 358.233 a 358.235 — 363.667 a 363.670 —  
 363.747 a 363.766 — 363.779 a 363.791 — 363.799 a 363.801 — 363.804 —  
 365.582 — 368.973 a 368.976 — 369.320. Total 810 obrigações.

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 5 e seguintes.

(Continua).

## COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação, por classes da pauta, de Janeiro a Novembro

(Valores em mil réis)

Importação para consumo	1904	1903
I — Animaes vivos . . . . .	3.260.593	3.110.700
II — Materiais primas para as artes e industrias . . . . .	24.490.291	24.369.054
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras . . . . .	6.328.472	6.496.301
IV — Substâncias alimenticias . . . . .	43.832.496	12.243.278
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensílios empregados na scien- cia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos . . . . .	4.164.370	3.482.589
VI — Manufacturas diversas . . . . .	4.616.132	4.482.235
Taras . . . . .	94.963	89.626
Totaes . . . . .	56.787.017	54.273.783
Exportação nacional e nacionalizada		
I — Animaes vivos . . . . .	4.805.238	4.006.711
II — Materiais primas para as artes e industrias . . . . .	5.891.271	5.637.559
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras . . . . .	1.870.082	1.610.254
IV — Substâncias alimenticias . . . . .	13.750.047	14.950.789
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensílios empregados na scien- cia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos . . . . .	89.698	90.656
VI — Manufacturas diversas . . . . .	1.987.346	1.848.073
Totaes . . . . .	28.393.702	28.144.042

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de abril de 1905.

Continua a ter as honras da actualidade o já celebre contracto dos Tabacos.

O projecto apresentado ás camaras pelo actual ministerio diverge um tanto do que apresentaria o ministerio transacto. Uma das

diferenças que mais fere á primeira vista é a que dá com o empréstimo de 63.000 contos, cuja importância é paga em Paris.

No contracto primitivo o franco era equiparado a 180 réis; no actual, o franco é equiparado a 178.926, o que faz que para receber a quantia de 63.000 contos temos que pagar não 350 milhões de francos, como resultava do contracto anterior, mas 332.100.000 francos; mais 2.400.000 francos que é necessário pagar em ouro.

Foi apresentado pelo sr. ministro da marinha uma proposta de lei, a que não podemos dar publicidade neste numero por absoluta falta d'espaco, mas que publicaremos no proximo numero, relativa a um empréstimo de 1.500 contos.

O empréstimo será nacional, o que é de grande vantagem para o resurgimento do credito do nosso paiz.

O empréstimo é destinado á construção do caminho de ferro de via reduzida, de Mossamedes a Chela.

Pelo ministro dos estrangeiros foram apresentadas ás Camaras duas propostas de lei, renovando as iniciativas da declaração comercial, assignada entre Portugal e a Suecia, em 16 de abril de 1904, e do acto diplomático assignado em Washington aos 19 de novembro de 1902, como additamento ao accordo commercial de 22 de maio de 1899 entre Portugal e os Estados Unidos da America.

Em tudo que se refere ao commercio e navegação, Portugal e a Suecia garantem tratarem-se como nação mais favorecida. Os productos suecos em Portugal e ilhas adjacentes, e os productos portugueses na Suecia não podem ser sujeitos a direitos mais elevados do que os pagos pelos productos similares de qualquer outra nação. Os productos das nossas colônias, quando reexportados da metrópole, ficam nas mesmas condições.

O tratado com os Estados Unidos refere-se principalmente ao tartaro e barris de vinho, vinhos não espumosos, aguardentes, alcooes, e obras d'arte que para ali exportamos, e a concessão feita aos Estados Unidos em relação a apparelhos de laboura, instrumentos, ferramentas, oleos mineraes, illuminantes, alcatrão, cereaes, farinha, banha e unto.

Falla-se na constituição de duas companhias, estrangeiras ambas, para a exploração de petroleo em Portugal.

Os jazigos são uns no distrito de Leiria. Explorará estes uma companhia belga.

Outros são em Cascaes. Estes serão explorados por uma companhia ingleza.

Reuniu no dia 27 em Londres a assembléa geral ordinaria do «London and Brazilian Bank», mais conhecido entre nós pelo Banco Inglez, e que não só tem relações comerciaes importantes no nosso paiz, mas tambem muitos accionistas portugueses.

Os lucros líquidos do anno de 1904 foram de 244.302 libras, incluindo 108.765, que vinham do anno anterior.

Em outubro foi distribuido um dividendo provisorio de 10 sh. por accão, e a direcção propõe agora distribuir quantia igual, o que eleva a 19 % o dividendo annual.

Além d'isto propõe tambem a direcção distribuir, a titulo de bonus, 5 sh. por accão, o que perfaz uma distribuição total de 12 1/2 por cento livre do incometax (imposto de rendimento).

Estes pagamentos absorvem 93.750 libras, ficando um saldo de 150.532 libras, do qual a direcção pretende levar 50.000 ao fundo de reserva, que assim fica em 650.000 libras e as remanescentes 100.532 libras á conta de ganhos e perdas do futuro anno.

As accções do Banco de Portugal continúam descendo, tendo fechado a 177\$500.

O papel da Companhia dos Phosphoros alcançou melhoria fechando a 60\$800.

O papel das Companhias Ultramarinas teve depreciação ficando o papel da Companhia da Zambezia a 4\$050 e o da Companhia de Moçambique a 5\$850

O mercado cambial apresenta-se mais estavel. As vendas que se haviam efectuado a prazo na previsão do grande empréstimo dos Tabacos absorvem com facilidade o numero assaz avultado de remessas que nos chegam diariamente do Brazil como resultado da alta que ali tem tido o cambio pretes a atingir a casa dos 17 pois que a ultima cotação é de 16 15/16.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v...	49 7/8	49 13/16	Desconto no Banco
» cheque...	49 5/8	49 1/2	de Portugal....
Paris 90 d/v....	571	572	No mercado....
» cheque....	577	579	Cambio do Brazil....
Berlim 90 d/v....	231	232	Premio da libra....
» cheque....	236	237	a
Francfort 90 d/v....	231 1/2	232 1/2	5320
» cheque....	236 1/2	237 1/2	
Madrid cheque....	725	735	

## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

## ABRIL

BOLSAS	17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29	—	—
Lisboa: Inscrições de assent.	41,80	41,90	42	—	—	42	41,80	41,80	41,90	42	42,15	42,15	—	—
» coupon ..	41,70	—	—	—	—	41,90	41,90	41,87	41,85	41,95	41,96	—	—	—
Obrig. 4 % 1888 .....	—	—	—	—	—	—	20.500	20.500	20.500	—	20.500	—	—	—
» 4 % 1890 assent .....	58.700	58.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 % 1890 coupon .....	58.100	58.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 % assent .....	—	—	—	—	—	—	58.600	59.000	59.000	—	59.000	—	—	—
» 4 1/2 % coupon int .....	—	—	—	—	—	—	60.000	—	—	—	—	—	—	—
» externo 1.ª série .....	67.100	67.400	—	—	—	67.000	66.900	67.100	66.900	66.900	—	—	—	—
» 3 % 1905 .....	—	9.500	9.450	—	—	9.450	9.500	—	9.850	9.350	9.350	9.350	—	—
» Tabacos coupon .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções B. de Portugal .....	—	177.800	—	—	—	—	—	—	—	177.500	—	177.500	—	—
» » Commercial .....	—	—	—	—	—	—	184.000	134.500	—	—	—	—	—	—
» » Nac. Ultramarino .....	102.800	—	102.000	—	—	102.000	—	—	102.000	100.000	—	—	—	—
» » Lisboa & Açores .....	—	115.500	—	—	—	—	—	—	—	115.000	115.000	115.000	—	—
» Tabacos coupon .....	120.800	120.700	120.700	—	—	120.800	120.600	—	120.800	120.700	120.500	120.500	—	—
» Comp. Phosphoros .....	58.800	58.900	59.000	—	—	—	58.900	59.000	59.400	59.500	60.100	60.100	—	—
» » Real .....	65.900	—	65.500	—	—	—	—	64.500	65.400	64.000	—	63.500	—	—
» » Nacional .....	—	9.200	9.200	—	—	—	—	—	9.050	—	9.130	9.200	—	—
Obrig. prediaes 6 % .....	—	94.000	94.000	—	—	—	—	—	93.000	—	—	—	—	—
» » 5 % .....	90.500	—	90.300	—	—	90.500	90.400	90.500	90.500	90.650	90.500	—	—	—
» » C. Beira Alta .....	33.500	33.400	—	—	—	33.500	—	—	33.700	33.750	—	33.910	—	—
» » Real 3 % 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	72.700	—	—	—	—	—	—
» » 3 % 2.º » .....	52.200	—	52.000	—	—	—	51.900	51.800	51.800	—	—	51.400	—	—
» » Nacional 1.ª série .....	—	71.500	71.100	—	—	71.400	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Atravez d'Africa .....	89.800	89.800	89.900	—	—	89.900	89.800	89.800	—	89.600	89.700	—	—	—
Paris: 3 % portuguez 1.ª série .....	68,95	68,95	68,90	68,70	68,70	68,65	—	68,52	68,75	68,50	68,55	—	—	—
Acções Comp. Real .....	—	—	—	337	—	—	—	334	—	332	—	—	—	—
» Madrid-Caceres .....	36,25	37	—	37,50	36,25	38	—	—	—	35,50	36	—	—	—
» Madrid-Zaragoza .....	278	279	281	281	278,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes .....	175	171	175	174	174	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau .....	—	385	384	384	—	382	—	382	384	384	384	—	—	—
» » 2.º » .....	—	—	—	269	268	268	—	—	—	265	266	—	—	—
» » Beira Alta .....	176	176	175	175	175	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres .....	122	121,50	121	121	120,25	121	—	118	—	—	116	—	—	—
Londres: 3 % portuguez .....	69,37	69,25	69,25	69,25	—	—	—	69	69	69	69	—	—	—
Amsterdam: Obr. Atrav. Africa .....	—	—	92,06	—	—	—	—	—	91,50	—	—	—	—	—

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhos	Período de exploração	1905		1904		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais Réis	Kil.	Totais Réis	Kil.	Totais Réis	Kil.	Totais Réis
COMPAGNAIA REAL	de 1 a 8 Abr	693	86.171.000	124.244	693	84.457.780	121.872	1.130.874.000	1.127.425.320
Antiga rede e nova não garantida .....	9 15	»	85.945.000	124.018	»	84.457.780	121.872	1.216.819.000	1.211.883.100
Nova rede garantida .....	2 8 Abr	380	11.728.000	39.863	380	12.148.220	31.969	162.865.000	164.442.680
—	9 15	»	12.279.000	32.313	»	12.148.220	31.969	175.145.000	176.590.900
Vendas Novas .....	2 8 Abr	70	1.536.000	21.942	70	1.324.000	18.914	25.028.000	15.894.000
—	9 15	»	1.254.000	17.914	»	1.324.000	18.914	26.282.000	17.218.000
Sul e Sueste .....	21 31 Jan	538	32.653.125	60.693	518	35.585.735	68.698	91.130.255	94.636.200
—	1 10 Fev	539	30.389.510	56.381	»	27.831.435	53.728	121.519.765	122.467.635
Minho e Douro .....	1 20	»	34.301.606	100.004	343	26.517.415	77.310	179.810.617	148.867.708
—	19 25 Mar	253	29.666.657	86.491	»	28.518.270	83.143	209.477.274	177.385.978
Beira Alta .....	—	—	6.012.771	23.765	253	9.826.550	38.840	82.824.499	80.474.389
Nacional — Mirandella e Vizeu .....	12 18 Mar	105	1.354.368	12.898	105	1.523.855	14.512	17.074.090	16.280.978
—	19 25	»	1.400.774	13.340	»	1.705.209	16.240	18.474.864	17.986.110
Guimarães .....	11 20 Fev	34	2.069.080	60.855	34	1.650.030	48.530	10.431.295	9.918.535
Porto á P. e Famalicão .....	—	64	—	—	64	—	—	—	—
Norte de Espanha .....	18 24 Mar	3681 Pg.	1.911.860 Pg.	519.3656 Pg.	1.936.464 Pg.	529 Pg.	22.497.748 Pg.	23.558.753	—
—	25 31	»	1.758.228	477	»	1.921.962	525	24.245.976	25.480.715
Madrid — Zaragoza — Alicante .....	26 1 Abr	3650	1.912.519	523.3650	2.042.109</td				

## Os nossos hoteis

Em outubro do anno passado, realizou-se em França, na cidade de Toulouse, um congresso de donos de hoteis, com o fim de estudar quaes os aperfeiçoamentos possiveis de introduzir na sua industria.

Isto passou-se em França ha seis mezes, num paiz que na Europa, é por excellencia o paiz da civilização, onde se encontra tudo quanto a vida moderna com as suas exigencias sempre crescentes, e dia a dia mais requintadas, faz desejar. Ora quando em França se tornou necessario produzir tal movimento, facil será de imaginar a necessidade que ha em Portugal de cuidar a sério de assunto tão importante para os interesses e bom nome do paiz.

Só quem não tenha viajado pelo nosso Portugal, pôde illudir-se acerca da commodidade e das condições hygienicas dos hoteis portuguezes.

Na capital, mesmo, os hoteis deixam bastante a desejar, excepção feita de tres ou quatro que se fazem pagar por preços só ao alcance dos viajantes abastados.

Não basta facilitar e baratear as viagens; é preciso que no termo d'ella o viajante encontre um hotel confortavel onde possa descansar.

Os meios de transporte teem sido aperfeiçoados; a rede dos nossos caminhos de ferro tem-se alargado; as velocidades teem augmentado de modo a tornar as viagens mais curtas e por isso mais tentadoras; mas os hoteis teem continuado a ser as antigas estalagens e hospedarias do seculo XVIII, sem conforto, sem commodidades, e até sem hygiene, mesmo a mais elementar.

Sem receio de desmentido podemos afirmar ser esta uma das causas que mais afugenta os viajantes estrangeiros.

As camas fazem lembrar pela dureza os catres penitenciarios.

Pouco ar, menos luz e falta de agua são a caracteristica dos nossos hoteis.

Nos quartos, em geral acanhadissimos, se ha reposteiros, sofás, tapetes, os microbios alojam-se nelles socegadamente constituindo colonias florescentes, nunca perturbados na sua beatitude desde a primitiva installação.

Repetimos, ha em Portugal alguns bons hoteis; mas é da generalidade que fallamos e particularmente dos hoteis de preços á altura da bolsa de quem não seja diplomata, banqueiro ou grande capitalista.

Se compararmos os hoteis d'esta ordem com os seus congeneres na Alemanha e na Suissa, a impressão que nos fica é deploravel.

Na Suissa, que, pôde dizer-se, vive dos estrangeiros, que a percorrem aos milhares em todas as epochas do anno, todos os quartos dos hoteis são providos, pelo menos, de uma larga janella por onde entra o ar e a luz.

Tem por mobilia um hygienico leito de metal, um lavatorio com grande bacia, fazendo morrer de vergonha as microscopicas bacias que se encontram nos nossos hoteis e mais parecem banheiras para canarios do que bacias para gente se lavar, causando por isso extranheza aos estrangeiros que nos visitam. Em nenhum d'elles falta o *tub*, tão necessario sempre quando se chega de viagem.

A restante mobilia é toda de facil limpeza e desinfeção. As paredes são pintadas a oleo.

Por toda a parte o aceio, a agua, o ar, a hygiene mais rigorosa.

Entre nós vê-se exactamente o contrario.

Ha pois muito que fazer a respeito dos nossos hoteis.

Uma orientação sensata neste ramo de industria convidaria muitos estrangeiros que fogem aos incomodos resultantes de uma viagem em Portugal, a virem a este canto privilegiado da Europa passar a estação de inverno ou a época balnear.

As bellezas naturaes em que o nosso paiz abunda e começam agora a ser conhecidas no estrangeiro, os monumentos, as antiguidades, mil atrativos que o viajante aqui pôde encontrar, restam-nos absolutamente improdutivos devido á falta de commodidades que satisfaçam os forasteiros.

Nas mãos dos donos dos hoteis está vermos Portugal

annualmente frequentado por cincuenta ou sessenta mil estrangeiros que dariam por bem empregado o dinheiro que aqui viriam deixar só para gozar as caricias do nosso clima, o azul do nosso céu, o dourado do nosso sol, se não fôr o terror que os nossos hoteis lhes causam, e na verdade com razão.

Sigam o exemplo dos donos dos hoteis de França. Reunam-se; estudem quaes os melhoramentos a introduzir; e terão concorrido para o seu interesse e para o interesse geral do paiz.

## Congresso de caminhos de ferro, em Washington

Partiu para a America, indo tomar parte nos trabalhos do Congresso o distinto engenheiro Ferreira de Mesquita, como delegado da Companhia Real, onde tem a seu cargo o serviço de via e obras que superiormente dirige.

## A rede ferroviaria na China.

O traçado do caminho de ferro transsiberiano denunciou, logo que foi conhecido, a ideia predominante de estabelecer uma immensa linha de circumvalação em torno das fronteiras da China, uma linha de bloqueio circumdando a grande muralha, formando um sítio prudente a calculada distancia, á espera do momento opportuno para abrir na historica e macissa muralha larga brecha por onde os russoes podessem penetrar no coração do Imperio do Meio, transportados nas azas potentes do vapor.

Quando os chinezes ouviram silvar as locomotivas em Mukden e Porto Arthur, por um lado, e pelo outro viraram os penachos fumarentos da serpente de ferro que partindo de Taschi Kiao colleava por Nui Chuang e Pe-kim, compreenderam então a magnitude da empresa iniciada pela Russia, e os elementos conservadores da China organizaram a resistencia á mal disfarçada tentativa de invasão.

Os elementos oportunistas e progressistas, por seu lado, começaram a agitar-se, estudando a maneira de tirar o maior partido possível do caminho de ferro que avançava inexoravelmente sulcando o territorio do Filho do Ceu.

As primeiras tentativas de penetração no interior, o Celeste Imperio oppozera a tactica de uma diplomacia exclusivamente negativa. Como os bonecos de porcelana que nos veem da China e figuram sobre as mesas dos salões europeus, movendo sempre a cabeça em oscilações de afirmativa, os mandarins, em movimentos automaticos, diziam sempre que sim, mas não confirmavam o dito com os factos.

Era necessário quebrá-los. Mas ainda assim, apôs uma qualquera violencia, tornava-se a vê-los com o mesmo sorriso affavel que todos teem stereotypado no amarelado carão, e sob o qual occultam a muda e tenaz obstinação do sua sempiterna negativa.

Naquelles tempos, a offensiva europeia partia sempre do lado do mar. A Europa sempre victoriosa, mas sempre peiada, tinha que contentar-se com a ocupação da costa, sem que lograsse penetrar no interior.

Pouco a pouco foram constituindo-se duas Chinas: uma, marítima; a outra, continental.

A primeira era uma China européia. De Macau e Hong-Kong até Shangai e Tientsin, a China abandonou francamente ás incursões dos *diabos vermelhos* uma faixa do seu territorio.

A resistencia começava para além da zona commercial e costeira.

Sob o ponto de vista commercial, essa resistencia manifestava-se por meio dos *tikim*, um famoso sistema de barreiras aduaneiras, equivalente a uma verdadeira proibição de internar mercadorias. Sob o ponto de vista politico, a resistencia manifestava-se pelas proibições de residencia, pela hostilidade dos mandarins, pelas violen-

cias da população para com os estrangeiros, e principalmente pela falta de comunicações terrestres.

A China continental mantinha-se assim impenetrável, vivendo tranquilla e repousadamente, e a invasão europeia apenas lograva fazer-lhe pequenas arranhaduras na periferia, na região costeira.

Apezar de tudo, chegou um momento em que o equilíbrio europeu se rompeu.

Como toda a actividade da China se concentrasse na costa, o interior da China caiu na maior inércia e d'ahi na decadência. O fenômeno mais notável d'este período foi o abandono das obras públicas nas províncias.

Nas épocas da passada grandeza da China, os governos baseavam a sua glória em mandar construir o maior número possível de trabalhos de obras públicas, como estradas, canais e pontes, que facilitassem as comunicações entre as diversas províncias do império.

Os últimos governos, abandonando esta tradição, preocupavam-se apenas com o mar.

Pelo mar recebia a população não só o superfluo como também o necessário, era do mar que vinha com que encher as arcas das alfândegas e abarrotar os cofres do Filho do Céu; o tráfego não só mantinha como aumentava o luxo dos mandarins; a exportação trocava por barras de ouro a seda, a camphora e o chá.

A China correndo para o litoral, congestionava-se por fóra e anemizava-se interiormente.

O almirante Courbet pôz termo a um tal estado de coisas no dia em que obrigou a China a capitular, ameaçando-a de cortar-lhe os viveres ocupando as ilhas dos Pescadores d'onde facilmente podia cair sobre os comboios de arroz.

O norte viu-se ameaçado pela fome.

Começaram então os chineses a compreender quão grande fôra a falta cometida deixando arruinar os caminhos que asseguravam o transporte de viveres e o envio de socorros às mais afastadas províncias do império.

A China imperial teve então a clara percepção do perigo.

Pela primeira vez, na sua longa existência, o paiz lembrou-se da possibilidade de construir caminhos de ferro. A China continental reconquistou a preferência sobre a China marítima.

Esta revolução pacífica foi obra de um grupo d'homens verdadeiramente eminentes, à testa dos quais estava o marquês Tseng.

Um dos seus colaboradores mais eficazes foi Tchêng Tchêng Tung, vice-rei da província de Hu-Pé; outro foi o mandarim Sheng, que tomou a iniciativa da empresa, assumindo o cargo de organizador responsável das grandes empresas ferroviárias do Império do Meio.

Por conselho d'estes homens foi resolvido que a China tivesse a sua rede de caminhos de ferro.

Foram traçados longe do mar, não só para escapar ao perigo da sua rápida ocupação pelas potências marítimas, mas também para ligar as províncias interiores privadas de qualquer comunicação entre elas e com o mundo exterior.

Sabendo que estas grandes empresas não podiam levar-se a cabo sem o concurso de capitais e engenheiros estrangeiros, resolveram dirigir-se aos capitalistas e profissionais de países de secundária importância.

E por uma série de deduções tão lógicas como práticas, o governo imperial decidiu a construção do Grande Central Chinez, ligando Pekim com Hang-Heu, que mais tarde será prolongado até Cantão e d'ahi seguirá para Lang Chan e Lang Son, na fronteira do Tonkim.

Esta linha atravessará todo o império, de norte a sul, ligando o golfo de Petchili com o de Tonkim. D'este tronco derivarão, num futuro não muito remoto, múltiplos ramaes dirigindo-se para o interior, a Singan Fu, Tchung King e outras cidades principais.

Este plano, verdadeiramente magistral, foi definitivamente adoptado em 1896.

Como prémio à sua intervenção em favor da China, a França obteve que se lhe promettesse a concessão d'esta linha, mas como os engenheiros belgas ao serviço do império tinham prestado relevantes serviços no estabelecimento do plano e nos estudos preliminares, foram tam-

bem chamados a colaborar, e d'ahi veio o acordo entre os governos franceses e belgas para a obtenção em comum da concessão definitiva da construção do Grande Central Chinez.

Os trabalhos avançam com a máxima actividade. A revolta dos boxers esteve a ponto de malográ-los, conseguindo os rebeldes destruir grande parte dos aterros e obras d'arte, mas a intervenção d'um corpo d'exército francês pôz cobro a tales desmandos e em pouco tempo os prejuízos ficaram reparados.

De Pekim a Hang Kon, a linha mede 1.250 quilómetros, compreendendo os quatro que tem de extensão a ponte sobre o Hang-Ho, um pouco acima de Kaifong. Em 1902 havia já em construção ou em exploração 600 quilómetros de via, partindo de Pekim e de Hong-Heu, formando duas secções, dirigindo-se uma ao encontro da outra.

D'então para cá a actividade não tem afrouxado, sendo provável que toda a linha esteja terminada em Janeiro de 1906.

A França solicitou para prolongar pelo território chinês os seus caminhos de ferro do Tonkim, em direcção a Yun-Nan, ou a Cantão, além de ter já a concessão para construir na China a linha de Pakoi a Non-Nui-Fu que serve os riquíssimos jazigos mineiros vizinhos do golfo de Tonkim.

Ficou assim precisamente delineada a política ferroviária do governo chinês. Os carris cruzam já grande parte do império e em breve correrão sobre elas os rápidos comboios derramando sobre ambos os lados da linha o movimento e a vida.

Sobre aquelas inúmeras planuras em que raro é desenhar-se uma desigualdade de terreno, onde os rios de turvas e abundantes águas deslizam preguiçosamente, depositando nas margens os limos fecundantes, a via estende-se em linha recta, cortando os rios, avançando sempre sem mudar de direcção a não ser para rodear um pagode ou um cemitério, e alastrando onde há um centro mineiro, um centro agrícola, ou nas metrópoles onde abunda a mão d'obra do frugal e laborioso operário chino.

A China até aqui immobilizada, mobiliza-se agora. Mobilização pacífica por enquanto; o que não quer dizer que num dia próximo o longínquo, quem sabe, não lhe chegue a vez de uma mobilização militar, com as suas brutais ameaças de devastação e morte.

E só então será o momento de ver se na realidade o perigo amarelo existe.



## Viação subterrânea em Nova York

A comissão de transportes rápidos de Nova York apresentou um projecto para a construção de 160 quilómetros de novas linhas subterrâneas, cuja despesa é orçamentada em 625 milhões de francos.

Uma das linhas, a qual já foi autorizada, é formada por plataformas móveis como havia na Exposição de 1900, em Paris, e funcionará por baixo da rua n.º 34.

Entrando na «subvia», o viajante encontra uma primeira plataforma, fixa; d'essa passa a uma outra, com setenta e cinco centímetros de largura, que se move com a velocidade de cinco quilómetros por hora. Passa depois a uma terceira plataforma animada da velocidade de dez quilómetros por hora; e finalmente toma assento em uma quarta plataforma, com dois metros de largura, que se move com a velocidade de quinze quilómetros.

Bancos transversais com quatro lugares cada um, recebem os passageiros.

A plataforma pode transportar 75.000 pessoas em uma hora.

O sistema é aplicado às viagens nos dois sentidos e combinado de maneira tal que torna praticamente impossíveis quaisquer acidentes, mesmo as quedas.

Para evitar a trepidação e o barulho, as rodas são envolvidas em caucho.

A despesa com esta construção está calculada em 25 milhões de francos.

## AUTOMOBILISMO

Na exposição de agricultura que dentro em breve se vai realizar em Paris, serão apresentados automóveis aplicados a transportes e a máquinas agrícolas.

Em Paris e Londres estão sendo muito bem recebidos pelo público os automóveis omnibus que fazem serviço para os arredores d'aquelas capitais.

Este novo meio de entregar-se aos prazeres do sport ao mesmo tempo que se faz um passeio higiênico, em que se toma banhos de ar e de sol, por pouco dinheiro, vai tomando um tal desenvolvimento que assegura a rápida prosperidade das empresas que o inauguraram.

Foi inventado um engenhoso telephone aplicável a todo o gênero de carruagens mas soberanamente útil às que, como o automóvel, podem dispor de grandes velocidades, o que torna impossível a comunicação entre quem ocupa o veículo e aquela que o governa.

Por meio d'este telephone, a comunicação entre o viajante e o conductor pode estabelecer-se num qualquer momento.

A chamada é feita por meio de um timbre elétrico que recebe a corrente de uma bateria oculta sob o logar do conductor; o auscultor é como o dos telephones ordinários.

Em Akron, cidade dos Estados Unidos, desde 1898 que o automóvel é aplicado ao serviço da polícia.

As rondas policiais são feitas em automóveis o que dando-lhes uma grande velocidade lhes permite exercer efeitos e permanente vigilância sobre as respectivas zonas a seu cargo.

O seu efeito tem-se tornado tão sensível que, desde então, a criminalidade tem descido de uma maneira extraordinária.

## LINHAS PORTUGUEZAS

### Melhoramentos em estações das linhas do Sul e Sueste.

Foram adjudicadas as empreitadas das seguintes obras:

Ampliação da estação de Serpa, 2:8395700.

Caes de mercadorias no apeadeiro de Bias, 9715000.

Idem, idem de Marim, 1:1905000.

Idem na estação de Almancil, 1:3155000.

Ampliação da estação de Loulé, 2:1495000.

Construção de 15 casas de guarda, 4:2593000.

Accordo com a camara de Setúbal — Foi aprovado

o acordo entre a administração dos caminhos de ferro do Estado e a camara de Setúbal acerca da rectificação da margem do Sado entre o baluarte da Conceição e a Pedra Furada e da construção e exploração de uma ponte caes para atracação de navios.

A Camara faz as obras, entrega à direcção do Sul a parte de terrapleno precisa para a estação marginal encontrando-se o seu valor, correspondente à quota parte do custo da obra, com a quantia que a Camara tem de entregar para as obras do prolongamento do ramal.

A ponte-caes é construída pela Camara e entregue à exploração do caminho de ferro, tanto para serviço privativo das linhas como para o da cidade, pertencendo o rendimento líquido à Camara enquanto não passar a ponte a ser propriedade do caminho de ferro.

Apeadeiros dos Machados e Fonte na linha do Sul. — Foram mandados abrir para todo o serviço de grande e pequena velocidade.

Tarifa esp. n.º 17, g. v. do Minho e Douro. — Foi aprovada esta tarifa para bilhetes de tramways, entre Viana e Valença. As bases são as mesmas das tarifas similares.

Oficina de creosotagem no Barreiro — Foi aprovado e mandado executar o plano para o estabelecimento de uma oficina de creosotagem.

Guimarães a Monsão. — Começaram no dia 27 do mês passado os trabalhos da construção d'esta linha.

Coimbra a Louzã — Vão muito adeantados os trabalhos d'esta nova linha, estando já concluidas as obras d'arte, faltando sómente a construção da ponte de Miranda do Corvo e algumas reparações nos tuneis de Tremoia e Portella.

Brevemente vão ser encetados os trabalhos nos terrenos expropriados, na Avenida Navarro.

Regoa a Chaves. — Ficou deserto, por não haver concorrentes, o concurso para a construção do lanço de Villa Real a Ribeiro de Vargas.

S. Thomé. — Torna a fallar-se com certa insistência na construção do projectado caminho de ferro na ilha de S. Thomé.

Valença a Monsão. — Estão quasi concluidos os trabalhos de gabinete do caminho de ferro de Valença a Monsão, devendo dar entrada brevemente na respectiva secretaria.

Amarante a Cavez. — As camaras municipais de Ribeira de Pena, de Mondim, de Celorico e de Cabeceiras de Basto enviaram a Lisboa uma comissão encarregada de pedir ao titular das obras públicas que seja dado princípio aos trabalhos do caminho de ferro de Amarante a Cavez.

Macau. — Diz-se que está em via de constituição, em Macau, uma companhia disposta do capital de vinte mil patacas para os estudos da construção d'um caminho de ferro entre Samsul e aquella cidade.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### ESPAÑA

A companhia dos caminhos de ferro de Bilbao a las Arenas foi auctorizada a construir uma via dupla em toda a sua linha, a qual deverá estar pronta no prazo de dois annos.

### FRANÇA

Depois de repetidas experiências com as novas locomotoras, a Companhia do Paris-Orleans, de combinação com a do Meiodia, resolveram inaugurar um serviço entre Paris e Bordeus que se faz em duas horas de vantagem sobre o serviço actual. Para este efeito será utilizada a nova linha dupla entre Paris e Orleans que ficará destinada exclusivamente ao serviço dos comboios rápidos.

As novas locomotoras dão a velocidade média de 120 kilómetros á hora, fazendo-se assim o trajecto em cinco horas, o que tornará o rápido entre Paris e Bordeus o mais veloz de todos os comboios do mundo.

Durante o trajecto não haverá nenhuma paragem.

### ALLEMANHA

Foi concedida a competente auctorização para a construção de uma linha ferrea, de secção normal, entre Eisleben e Rottendorf, passando por Mansfeld, Wippra e Stolberg.

### AFRICA

A extensão total dos caminhos de ferro actualmente em construção em África, compreendendo as 250 milhas do Sudão egípcio, é de 1.706 milhas.

Dessas 1.706 milhas, 624 são inglesas e 995, francesas.

A Alemanha tem em construção uma linha de 26 milhas.

### URUGUAY

Foi presente ás Cortes um projecto para contrair um empréstimo de tres milhões de dollars, garantido com os direitos adicionais de exportação e tributos sobre o gado vivo, sendo parte d'aquella somma aplicada à construção de caminhos de ferro.

### ARGENTINA

Um grupo financeiro, formado pelo banco Union Parisien, banco dos Países Baixos, Société générale de la Belgique e banco d'Outremer, de Bruxelas, encetou negociações para a construção e exploração de uma linha, de via reduzida, com a extensão de 1.800 quilómetros, na província de Buenos Aires.

O capital social é de trinta e seis milhões de francos, representado por 72.000 ações de quinhentos francos cada um.

# Arrematações

## Caminhos de ferro do Estado

### Direcção do Sul e Sueste

#### Construcção de ponte

Para os devidos efeitos se annuncia que pela 1 hora da tarde do dia 15 de maio proximo futuro, terá lugar na secretaria da Direcção do Sul e Sueste, nesta cidade, Largo de S. Roque n.º 22, 1.º andar e perante uma comissão presidida pelo engenheiro-diretor, o concurso para adjudicação da empreitada de construcção da ponte sobre a ribeira de Enchoé no lanço de Pias a Aldeia Nova de S. Bento da E. D. n.º 173—Borba a Serpa.

A base de licitação, que será em carta fechada, é de 7:535\$500 réis.

Para admissão ao concurso é necessário fazer previamente o depósito provisório de 188\$385 réis.

O projecto, caderno de encargos e condições do concurso estão patentes na secretaria da Direcção d'estes caminhos de ferro e na Direcção de Obras Públicas do distrito de Beja, em todos os dias úteis, desde as 11 horas da manhã até as 4 horas da tarde.

Lisboa, 13 de abril de 1905.

## Caminhos de ferro do Estado

### Direcção do Minho e Douro

#### Caminho de ferro de Regoa a Chaves

2.ª Secção: Villa Real—Pedras Salgadas.—1.º Lanço: Villa Real—Ribeiro de Vargas

Pelo presente se faz publico que no dia 10 de maio proximo futuro, pelas duas horas da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua séde nesta cidade, ao concurso público para a adjudicação de uma empreitada de construcção do referido caminho de ferro, constante das terraplenagens, serventias e obras de arte do referido lanço, na extensão de 15.140 metros.

O depósito provisório para ser admittido como licitante será de 1:405\$000 réis, e poderá ser feito até as três horas da tarde da vespresa do concurso nas thesourarias de qualquer das direcções dos Caminhos de ferro do Minho e Douro e Sul e Sueste.

O definitivo, que deverá ser feito na mesma thesouraria onde o houver sido o primeiro, será de 5 por cento do preço da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo que a praça estiver aberta, podendo também os licitantes enviar a esta direcção, em carta fechada, as suas propostas acompanhadas do recibo do depósito provisório e do documento exigido na alínea b) da 2.ª condição da arrematação, constante do respectivo programma, entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

As condições da arrematação, o caderno de encargos, bem como os respectivos desenhos, podem ser examinados todos os dias úteis, desde as onze horas da manhã às três da tarde, no serviço de construcção d'esta direcção em Campanhã, rua da Estação n.º 106, e em Lisboa na Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste.

Porto, 26 de abril de 1905.

## Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

### Fornecimento de metaes e soldas

No dia 15 de maio pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas para o fornecimento de metaes e soldas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazéns (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis, das 10 horas da manhã às 4 da tarde e em Paris nos escriptorios da Companhia, 28 Rue de Châteaudun.

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

Lisboa, 17 de abril de 1905.

### Fornecimento de vidros para caixilhos de carruagens

No dia 8 de maio pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta Companhia,

serão abertas as propostas apresentadas para o fornecimento de vidros para caixilhos de carruagens.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazéns (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis, das 10 horas da manhã às 4 da tarde.

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

Lisboa, 22 de abril de 1905.

### Fornecimento de 90.000 toneladas de carvão meudo

Tendo sido anulado o concurso efectuado no dia 17 do corrente para o fornecimento de 90.000 toneladas de 1.016 kilogramas de carvão meudo acha-se aberto um novo concurso para o mesmo fornecimento que deverá ter lugar no dia 10 de maio.

As propostas recebidas serão abertas nesse dia pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva da Companhia.

As condições estão patentes em Lisboa na Repartição central dos Armazéns (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis das 10 horas da manhã às 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, Rue da Châteaudun.

O depósito para admissão das propostas deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso servindo de regulador o relógio exterior da estação Central do Rocio.

Lisboa 28 de abril de 1905.

# Avisos de serviço

## Caminhos de ferro do Estado

### Direcção do Sul e Sueste Novos apeadeiros

A partir do dia 1 de maio de 1905, ficam abertos à exploração para o serviço de passageiros, bagagens e mercadorias de grande e pequena velocidade os apeadeiros de Fonte e Machados, situado o primeiro entre as estações de Poceirão e Pegões, e o segundo entre as estações de Pias e Moura, devendo as remessas destinadas a estes apeadeiros ou d'elles procedentes, ser taxadas como se fossem consignadas a estação imediata ou expedidas da estação anterior no sentido da marcha do comboio.

Lisboa, 22 de abril de 1905.

## Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

### Linha de Lisboa a Cintra e Torres Vedras

#### Novos apeadeiros

Desde 1 de maio de 1905 são abertos ao serviço limitado de passageiros, sem bagagem registada, os seguintes apeadeiros:

Meleças, kilometro 21,2 entre as estações de Cacem e Sabugo. Pedra Furada, kilometro 29,8 entre as estações de Sabugo e Mafra.

Moinhos, kilometro 35,6 entre as estações de Mafra e Malveira. Jerumello, kilometro 41,7 entre as estações de Malveira e Pero Negro. Sapataria, kilometro 45,8 entre as estações de Malveira e Pero Negro.

Feliteira, kilometro 52,4 entre as estações de Pero Negro e Dois Portos. Conceição, kilometro 56,2 entre as estações de Dois Portos e Runa.

Machéa, kilometro 61,8 entre as estações de Runa e Torres Vedras.

Não ha venda de bilhetes nestes apeadeiros. Os passageiros que nelles tomarem o comboio, pagarão ao revisor o custo da viagem em troca de recibo. Serão aplicados a estes apeadeiros os preços da estação imediata mais distante, conforme o sentido da marcha.

Lisboa, 26 de abril de 1905.

### Novo horario

No dia 1 de maio proximo futuro entra em vigor em todas as linhas d'esta companhia, o novo horario que se acha afixado nos logares do costume.

Lisboa, 26 de abril de 1905.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

**ALCOBAÇA** Hotel **Gallinha**.—Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carrros para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

**BRAGA-BOM JESUS** Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Bon 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, 15500 réis a 25000 réis. — Proprietario, João Nunes

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

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

**HAMBURGO** Walter Muths & Sautier. — Comissões, transportes marítimos 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 Flores, 71 — 1st class. English family hotel — proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

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

**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 1500 réis por dia ate 1550. — Reducción 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 — Accomodações para famílias. Cozinha e serviço à francesa. Mesa redonda e por iusta. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

**NAZARETH** Grand Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 15000 a 15200 réis; em setembro, desde 15200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Cárreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphic, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

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

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

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

**PORTO** Hotel **Continental**. — Rua Entreparedes (Frente à 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 corôas e flores 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 — Completely reformed, mesa e vinhos de primeira ordem. Unico defronte da Estação Central de S. Bento, proximo á praça de D. Pedro. Preço rasoavel — Propr. Serafim Pereira.

**SETUBAL** Grande Hotel Esperança. — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1500 a 2500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

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

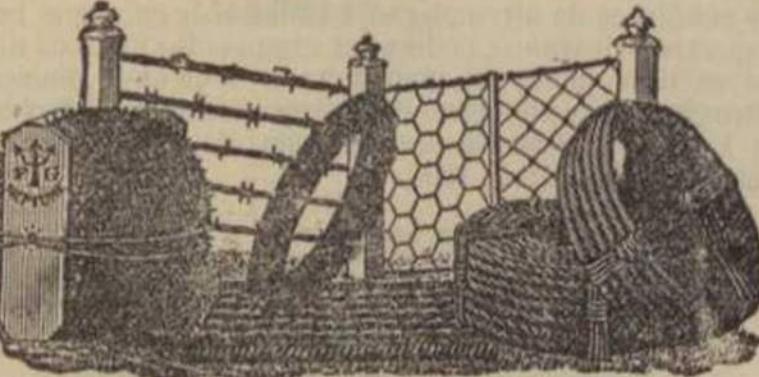
**VIENNA** Hotel **Metropole**. — Morzinplatz, 1 a 4 (Caes de Francisco José) — Grandehotel de 1.º ordem. — Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto. — Safe Deposit Caisse. L. Speiser, director.

## FELTEN & GUILLAUME Carlswerk

Actien-Gesellschaft

### MULHEIM NO RHENO

Fábrica de arame de ferro, aço, cobre, bronze, cordas metálicas e obras diversas em arame. Oficinas de galvanização. Fundição de cobre. Cabos de toda a especie para telegraphos, telephones e luz electrica. Fios isolados para dynamos e os destinados no interior de edificios.



Arame de ferro e cordão para vedações. Arame d'aco e ferro para cordame. Arame d'aco fundido para cordas e cordas d'instrumentos, etc. Molas em espiral. Arame farpado. Rêde e capachos d'arame. Malhas metálicas e aveludadas completas para teares. Cadeias d'arame d'aco

### CABOS METALLICOS EM TODOS OS GENEROS



Para minas, transmissão de força, transportes aéreos, ascensores, guindastes, usos marítimos, etc.

### FIOS CONDUCTORES E CABOS

Representantes em Portugal:

Para o Sul (comprehendendo Coimbra e Beira Baixa)

F. CAST. 160, Rua da Alfândega, 2.º — LISBOA

(Tratando se de cabos para minas) OREY, ANTUNES & C.º

Praca dos Remolares, 4 — LISBOA

Para o Norte: F. Henrique von Hase, R. da Paz, 33 — Porto

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

COMPANHIA REAL				Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio				Figueira Alfarelos Figueira				Porto Valença Porto					
C. Sodré	Algés	C. Sodré		Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada		
Partida	Chegada	Partida	Chegada	7-48 m.	8-26 m.	9-34 m.	10-18 m.	4-10 L.	4-37 L.	3-0 m.	3-32 m.	7-55 m.	12-37 L.	a 9-22 m.	12-45 L.		
5-30 m.	5-44 m.	5-30 m.	5-45 m.	8-25 m.	9-2 m.	—	p 3-8 m.	6-40 L.	6-40 L.	5-10 m.	5-49 m.	12-10 L.	12-32 L.	a 1-24 L.	7-2 L.		
5-50 m.	6-4 m.	6-23 m.	6-18 m.	9-42 m.	10-26 m.	10-46 m.	11-30 m.	6-5 L.	6-40 L.	5-10 m.	5-49 m.	12-31 L.	11-30 n.	2-39 n.	8-15 n.		
5-35 m.	6-49 m.	6-45 m.	7-0 m.	10-33 m.	11-17 m.	11-38 m.	12-22 L.	a 6-45 L.	7-22 L.	a 7-0 L.	7-33 L.	—	—	2-2 L.	7-3 L.		
7-0 m.	7-14 m.	7-30 m.	7-45 m.	12-42 L.	1-26 L.	12-39 L.	1-23 L.	7-42 L.	2-26 L.	2-35 L.	2-23 L.	—	—	—	—		
7-20 m.	7-34 m.	7-53 m.	8-8 m.	3-42 L.	3-26 L.	3-45 L.	4-29 L.	4-26 L.	4-27 L.	5-11 L.	6-42 L.	7-26 L.	5-29 L.	6-13 L.	6-13 L.		
8-30 m.	8-44 m.	8-18 m.	8-33 m.	6-42 L.	7-26 L.	5-29 L.	6-13 L.	8-45 m.	8-49 m.	8-22 n.	9-42 n.	10-26 n.	9-21 n.	10-11 n.	11-44 n.		
8-50 m.	9-4 m.	9-25 m.	9-40 m.	9-42 n.	10-26 n.	9-21 n.	10-11 n.	—	—	11-0 n.	11-0 n.	11-0 n.	11-0 n.	11-0 n.	11-0 n.		
9-35 m.	9-49 m.	10-30 m.	10-45 m.	10-44 m.	11-8 m.	11-33 m.	11-33 m.	10-14 m.	10-33 m.	11-8 m.	—	—	—	—	—	—	
10-0 m.	10-14 m.	10-53 m.	11-8 m.	11-30 m.	11-45 t.	11-30 m.	11-30 m.	11-29 m.	11-45 t.	11-30 m.	—	—	—	—	—	—	
10-25 m.	10-30 m.	11-19 m.	12-0 t.	11-30 m.	12-15 m.	12-23 t.	13-38 L.	12-30 m.	12-45 t.	1-0 L.	1-14 L.	11-44 m.	12-23 t.	1-58 L.	3-42 m.		
11-5 m.	11-19 m.	12-0 t.	12-15 m.	11-44 m.	12-23 t.	12-45 t.	1-0 L.	1-14 L.	1-14 L.	1-14 L.	1-14 L.	1-14 L.	1-14 L.	6-30 n.	6-30 n.	—	
11-30 m.	11-44 m.	12-23 t.	13-38 L.	12-30 m.	12-45 t.	1-0 L.	1-14 L.	1-14 L.	1-14 L.	1-14 L.	1-14 L.	1-14 L.	1-14 L.	6-30 n.	6-30 n.	—	
11-50 m.	12-1 t.	12-45 t.	1-0 L.	12-35 L.	12-40 L.	1-30 L.	1-45 L.	1-14 L.	1-14 L.	1-14 L.	1-14 L.						
1-0 L.	1-14 L.	1-33 L.	2-8 L.	1-20 L.	1-34 L.	2-25 L.	2-30 L.	p 4-50 L.	6-5 L.	5-25 m.	p 6-35 m.	8-45 m.	8-45 m.	8-45 m.	8-45 m.	8-45 m.	8-45 m.
2-5 L.	2-19 L.	3-0 L.	3-15 L.	2-30 L.	2-45 L.	3-23 L.	3-38 L.	p 6-0 L.	7-14 L.	6-26 L.	7-49 L.	8-10 m.	10-5 m.	5-30 L.	5-30 L.	5-30 L.	5-30 L.
2-30 L.	2-44 L.	3-23 L.	3-38 L.	2-30 L.	2-45 L.	3-23 L.	3-38 L.	10-42 n.	12-6 n.	8-0 b.	9-25 n.	10-10 m.	10-15 m.	10-15 m.	10-15 m.	10-15 m.	10-15 m.
2-50 L.	3-4 L.	3-45 L.	4-0 L.	2-35 L.	2-40 L.	3-30 L.	4-45 L.	4-0 L.	4-53 L.	5-8 L.	6-40 L.	6-25 m.	7-17 m.	6-45 L.	6-45 L.	6-45 L.	6-45 L.
4-0 L.	4-4 L.	4-53 L.	5-8 L.	4-20 L.	4-34 L.	5-15 L.	6-45 L.	6-45 L.	6-45 L.	6-45 L.	6-45 L.	6-45 L.	6-45 L.	6-45 L.	6-45 L.	6-45 L.	6-45 L.
4-20 L.	4-34 L.	5-15 L.	6-30 L.	4-20 L.	4-34 L.	5-15 L.	6-30 L.	6-30 L.	6-30 L.	6-30 L.	6-30 L.	6-30 L.	6-30 L.	6-30 L.	6-30 L.	6-30 L.	6-30 L.
5-5 L.	5-19 L.	6-0 L.	6-45 L.	5-30 L.	5-45 L.	6-25 L.	6-38 L.	6-30 n.	6-34 L.	6-34 L.	6-34 L.	6-34 L.	6-34 L.	6-34 L.	6-34 L.	6-34 L.	6-34 L.
6-30 L.	6-45 L.	6-25 L.	6-38 L.	6-30 L.	6-45 L.	6-25 L.	6-38 L.	11-30 n.	11-34 L.	11-34 L.	11-34 L.	11-34 L.	11-34 L.	11-34 L.	11-34 L.	11-34 L.	11-34 L.
6-35 L.	6-49 L.	7-30 L.	7-45 L.	7-0 L.	7-14 L.	7-33 L.	8-8 n.	7-34 L.	7-34 L.	7-34 L.	7-34 L.						
7-0 L.	7-14 L.	7-33 L.	8-8 n.	7-29 L.	7-34 L.	8-30 m.	8-30 m.	7-15 L.	7-15 L.	7-15 L.	7-15 L.						
7-29 L.	7-34 L.	8-45 n.	8-30 m.	8-5 n.	8-19 n.	9-0 n.	9-15 m.	8-19 n.	8-19 n.	8-19 n.	8-19 n.						
8-5 n.	8-19 n.	9-0 n.	9-15 m.	8-30 n.	8-44 n.	9-23 m.	10-0 n.	8-30 n.	8-30 n.	8-30 n.	8-30 n.						
8-30 n.	8-44 n.	9-23 m.	10-0 n.	8-30 n.	8-44 n.	9-23 m.	10-0 n.	8-30 n.	8-30 n.	8-30 n.	8-30 n.						
9-35 n.	9-49 n.	10-33 n.	10-48 n.	10-0 n.	10-14 n.	10-53 n.	11-8 m.	11-30 n.	11-44 n.	11-8 m.	11-8 m.	11-8 m.	11-8 m.	11-8 m.	11-8 m.	11-8 m.	11-8 m.
10-0 n.	10-14 n.	10-53 n.	11-8 m.	11-30 n.	11-44 n.	12-23 n.	12-38 n.	Mais todos os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a	Mais os de Cascaes, excepto os a	Mais todos os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a	Mais os de Cascaes, excepto os a	Mais todos os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a	Mais os de Cascaes, excepto os a	Mais todos os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a	Mais os de Cascaes, excepto os a	Mais os de Cascaes, excepto os a	
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré		Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
8-5 m.	8-33 m.	8-32 m.	9-20 m.	8-45 m.	10-16 m.	—	—	8-20 m.	8-20 m.	8-20 m.	8-20 m.						
9-45 m.	10-16 m.	—	—	12-30 m.	1-3 n.	—	—	9-20 m.	9-20 m.	9-20 m.	9-20 m.						
12-30 m.	1-3 n.	—	—	Mais os de Cascaes, excepto os a	Mais os de Cascaes, excepto os a	Mais os de Cascaes, excepto os a	Mais os de Cascaes, excepto os a	Mais os de Cascaes, excepto os a	Mais os de Cascaes, excepto os a	Mais os de Cascaes, excepto os a	Mais os de Cascaes, excepto os a	Mais os de Cascaes, excepto os a	Mais os de Cascaes, excepto os a	Mais os de Cascaes, excepto os a	Mais os de Cascaes, excepto os a	Mais os de Cascaes, excepto os a	Mais os de Cascaes, excepto os a
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré		Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-45 m.	7-20 m.	6-18 m.	7-24 m.	7-45 m.	8-40 m.	8-47 m.	9-2 m.	7-45 m.	8-40 m.	8-47 m.	9-2 m.	9-30 m.	9-35 m.	9-35 m.	9-35 m.	9-35 m.	9-35 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-48 m.	8-47 m.	8-10 m.	9-46 m.	9-20 m.	9-2 m.	8-10 m.	9-46 m.	9-20 m.	9-2 m.	8-20 m.	8-25 m.	8-25 m.	8-25 m.	8-25 m.	8-25 m.
9-10 m.	9-46 m.	9-20 m.	9-2 m.	9-15 m.	10-20 m.	9-10 m.	10-0 m.	9-15 m.	10-20 m.	9-10 m.	10-0 m.	9-30 m.	9-35 m.	9-35 m.	9-35 m.	9-35 m.	9-35 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-10 m.	10-0 m.	10-10 m.	11-16 m.	9-56 m.	10-32 m.	10-10 m.	11-16 m.	9-56 m.	10-32 m.	10-10 m.	10-15 m.	10-15 m.	10-15 m.	10-15 m.	10-15 m.
10-45 m.	11-30 m.	10-48 m.	11-54 m.	10-45 m.	12-15 L.	11-4 m.	12-2 L.	10-45 m.	12-15 L.	11-4 m.	12-2 L.	10-45 m.	12-2 L.	11-5 L.	11-5 L.	11-5 L.	11-5 L.
12-15 L.	1-20 L.	12-18 L.	1-24 L.	1-20 L.	1-26 L.	12-26 m.	12-2 L.										



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 8 de Maio sairá o paquete **Thames** para  
**Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires**

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

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

## Vapores a sair do porto de Lisboa



**Antuerpia** e Bremen, vapor alemão **Heidelberg**. Esperado a 10 de maio. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º



**Bahia**, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Assunción**. Sairá a 5 de maio. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Cordoba**. Sairá a 19 de maio. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**Barcelona**, Cette e Marselha, vapor frances **Saint Philipe II**. Sairá a 9 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



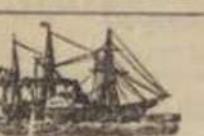
**Bordeos**, vapor frances **Magellan**. Sairá a 3 de maio. Messageries Maritimes, Torlades & C.º, Rua Aurea, 32, 1.º



**Bordeos**, vapor frances **Cordillère**. Sairá a 18 de maio. Messageries Maritimes, Torlades & C.º, Rua Aurea, 32, 1.º



**Corunha**, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Orissa**. Sairá a 2 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor frances **Amazone**. Sairá a 15 de maio. Messageries Maritimes, Torlades & C.º, Rua Aurea, 32, 1.º



**Dover** e Hamburgo, vapor alemão **Prinzessin Victoria Louise**. Sairá a 9 de maio. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**Glascow** e Liverpool, vapor inglez **Fortuny**. Espera-se a 5 de maio. Agentes, Mascarenhas & C.º, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.º



**Hamburgo** vapor alemão **Santos**. Sairá a 2 de maio. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**Hamburgo**, vapor alemão **Bahia**. Sairá a 9 de maio. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**Hamburgo**, vapor alemão **San Nicolas**. Sairá a 16 de maio. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**Havre** e Hamburgo, vapor alemão **Argentina**. Sairá a 9 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



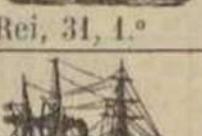
**Iquitos** vapor inglez **Ucayali**. Sairá a 16 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



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



**Madeira**, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Thames**. Sairá a 8 de maio. Agentes, James Rawes & C.º, Rua de El-Rei, 31, 1.º



**Mormugão**, vap. inglez **Nigaristan**. Sairá a 1 de maio. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º



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



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



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



**Pernambuco**, Rio de Janeiro, S. Francisco e Santos, vapor alemão **Bonn**. Sairá a 9 de maio. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Prinz Waldeimar**. Sairá a 10 de maio. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



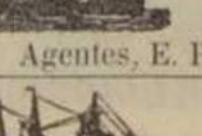
**Pernambuco** e Maceió, vapor inglez **Traveller**. Sairá a 10 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



**S. Miguel**, Terceira, Graciosa (St. Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez **Açor**. Sairá a 25 de maio. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Victoria**. Sairá a 3 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



**Tanger**, Barcelona, Cette e Marselha vapor frances **Saint Jacques n.º 10**. Sairá a 2 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Teneriffe** e Las Palmas, vapor inglez **Ave-toro**. Sairá a 1 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO  
DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Distancias kilometricas dos apeadeiros de **Fonte** e **Machados**  
ás estações seguintes

*Desde 1 de Maio de 1905*

998 — 2.500 ex.

Typ. dos Cam.<sup>os</sup> de Ferro do Estado — 1905.

Estações	Fonte (Ap. <sup>o</sup> )	Machados (Ap. <sup>o</sup> )	Estações	Fonte (Ap. <sup>o</sup> )	Machados (Ap. <sup>o</sup> )	Estações	Fonte (Ap. <sup>o</sup> )	Machados (Ap. <sup>o</sup> )
Barreiro .....	42	213	Panoias .....	183	118	V. Real S. <sup>o</sup> Antonio	366	301
Lavradio .....	40	211	Garvão .....	190	125	Palmella .....	34	205
Alhos Vedros .....	37	208	Amoreiras .....	197	132	Setubal .....	40	210
Moita .....	34	205	Odemira .....	213	148	Tojal (Ap. <sup>o</sup> ) .....	81	143
Pinhal Novo .....	27	198	Saboia .....	225	160	Monte das Flôres ..	81	143
Valdera (Ap. <sup>o</sup> ) .....	27	198	Pereiras (Ap. <sup>o</sup> ) .....	246	181	Evora .....	87	149
Poceirão .....	12	183	S. Marcos .....	246	181	Azaruja .....	106	168
Fonte (Ap. <sup>o</sup> ) .....	—	183	Messines .....	260	195	Valle do Pereiro ..	111	173
Pegões .....	12	171	Tunes .....	272	207	Venda do Duque ..	119	181
Bombel .....	22	162	Albufeira .....	277	212	Evora-Monte .....	128	190
Vendas-Novas .....	27	156	Boliqueime .....	286	221	Ameixial .....	139	201
Cabrella .....	34	149	Loulé .....	295	230	Estremoz .....	146	208
Montemór .....	45	138	Almansil-Nexe ..	301	236	Arcos (Ap. <sup>o</sup> ) .....	157	219
Escural .....	54	129	Faro .....	310	245	Borba .....	157	219
Casa Branca .....	61	123	Olhão .....	320	255	Villa Viçosa .....	162	224
Alcaçovas .....	72	111	Marim (Ap. <sup>o</sup> ) .....	330	265	Baleizão .....	136	47
Vianna .....	80	103	Bias (Ap. <sup>o</sup> ) .....	330	265	Quintos .....	143	40
Villa Nova .....	87	96	Fuzeta .....	330	265	Serpa .....	153	30
Alvito .....	95	88	Livramento (Ap. <sup>o</sup> ) ..	336	271	Pias .....	166	17
Cuba .....	107	76	Luz .....	336	271	Machados (Ap. <sup>o</sup> ) ..	183	—
S. Mathias .....	117	67	Varanda (Ap. <sup>o</sup> ) ..	341	276	Moura .....	183	17
Beja .....	124	59	Tavira .....	341	276	Algôs .....	277	212
Represas (Ap. <sup>o</sup> ) .....	141	76	Porta Nova (Ap. <sup>o</sup> ) ..	347	282	Alcantarilha .....	282	217
Outeiro .....	141	76	Conceição .....	347	282	Poço Barreto .....	284	219
Figueirinha .....	149	84	Santa Rita (Ap. <sup>o</sup> ) ..	354	289	Silves .....	289	225
Carregueiro .....	162	97	Cacella .....	354	289	Estombar .....	295	230
Casevel .....	171	106	Castro Marim .....	360	295	Portimão .....	298	233
Ourique .....	176	112	Monte Gordo (Ap. <sup>o</sup> )	366	301			

Lisboa, 25 de Abril de 1905.

O Engenheiro Director,  
*Antonio Lourenço da Silveira.*