

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario-director-eçitor

REDACTOR PRINCIPAL

A. VASCONCELLOS PORTO L. DE MENDONÇA E COSTA J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

Redacção e administração

TELEPHONE N.º 27

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

Endereço telegraphico: Camiferro

## ANNEXO D'ESTE NUMERO

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

## SUMMARIO

A LINHA DO VALLE DO VOUGA, por J. Fernando de Souza.....	129
AOS QUE VIAJAM.....	130
JOÃO EVANGELISTA D'ABREU.....	131
PORTE OFFICIAL — Portaria de 11 de abril do Ministerio das Obras Publicas, Editos de 26 de abril da Inspeção das Industrias electricas e conclusão da portaria de 28 de março do Ministerio da Marinha.....	131
ACCELERADOR WESTINGHOUSE (ilustrado).....	132
NOTAS DE VIAGEM — X — Ax-les-Thermes — Aguas quentes e uros — Valle de Andorra — Um paiz de comedia — Pamiers — Carcassoni e a cidadella — Alfandega espanhola e alfandegas portuguezas — Fim da viagem.....	134
UMA DESCOBERTA INTERESSANTE.....	135
PORTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhols.....	135 a 137
OS NOSSOS HOTEIS.....	138
CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO EM WASHINGTON.....	138
A REDE FERROVIARIA DA CHINA.....	138
VIAÇÃO SUBTERRANEA EM NOVA YORK.....	139
AUTOMOBILISMO.....	140
LINHAS PORTUGUEZAS — Melhoramentos em estações das linhas do Sul e Sueste — Accordo com a camara de Setubal — Apeadeiros dos Machados e Fonte na linha do Sul — Tarifa especial n.º 7 g. v. do Minho e Douro — Officinas de creosotagem no Barreiro — Guimarães a Monsanto — Coimbra a Louzã — Regoa a Chaves — S. Thomé — Valença a Monsanto — Amarante a Cavez — Macau.....	140
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Alemanha — Africa — Uruguay — Argentina.....	140
ARREMATACOES — AVISOS DE SERVIÇO.....	141
AGENDA DO VIAJANTE — HORARIO DOS COMBOIOS.....	142 e 143
VAPORES A SAHAR DO PORTO DE LISBOA.....	144

## A linha do Valle do Vouga

O mesmo ministro que fez a concessão d'esta linha ha perto de dezeseis annos acaba de firmar um contracto provisório que vae finalmente assegurar a sua construcção. Nesse contracto, baseado na portaria que a *Gazeta* publica na *Parte Official* encontram-se disposições dignas de nota por constituírem correctivo dos defeitos geralmente apontados na garantia de juro. Vem pois a proposito, 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.ª 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 contestavel a legalidade da concessão sem lei que a auctorizasse e era contrario ás disposições do art. 2.º 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 convergi-rem a outras não correspondiam á modesta função do ramal e assim se julgava ficar em regra com os inillu-diveis preceitos do decreto de 31 de dezembro de 1864.

Apesar d'elaborado o projecto que mostrou a exequi-bilidade do empreendimento e o valor economico da nova linha cujo trafego asseguraria remuneração ao capital, não logrou o concessionario obter os recursos ne-cessarios.

Debalde lhe foram concedidas pelo alvará de 23 de maio de 1901 as vantagens da base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899 com excepção da partilha do augmento do rendimento liquido determinado nas linhas do Estado pelo affluxo de trafego 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 effeito possível 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 approvou o projecto, pen-dente de resolução do governo desde 1897, o que deixava até então indeterminada a epoca em que devia co-meçar a construcção.

As diligencias feitas pelo concessionario demonstra-ram-lhe que sem garantia de juro impossivel seria obter capital, bastando para isso condições eguaes ás que fo-ram 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, constituido pela cedencia durante trinta an-nos 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 ava-liar 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 fertil cercada pela linha do Vouga pôde comparar-se com a provincia do Minho com certos elementos do seu trafego. A extensão da linha é de 170 kilometros.

Indicações seguras permitem attribuir-lhe 500.000 pas-sageiros, 100.000 toneladas de mercadorias com os per-cursos médios respectivos de 40 a 60 kilometros e tari-fas médias de 11 a 20 réis, o que daria um rendimento inicial de 356 contos ou 2:119\$000 por kilometro.

Aquelle numero de passageiros, que corresponde a 3.000 por kilometro é inferior á frequencia inicial da li-nha do Minho. As mercadorias correspondem a 600 to-neladas por kilometro. A tarifa média dos passageiros é a da linha de Guimarães: a das mercadorias é bastante inferior por haver no trafego da linha do Vouga merca-dorias 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 affigura-se-me previsão razoavel 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.

Suppondo, 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 effeito 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 effeito 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 112\$000 réis de impostos o desembolso do Thesouro será pois de 88\$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 induções 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 comprometteu 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 1\$000 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 noutros contractos se tem estabelecido.

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

Emquanto a receita bruta não attinge 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 epoca em diante augmenta-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 attinge 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 funcção 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 difficuldades 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 Paçó-Vieira que approvando o projecto e pondo termo á série de prorogações provocou as diligencias do concessionario para chegar a uma solução viavel.

Relevante serviço prestaram ao paiz e com elles os que com tanta dedicacção se empenharam em remover todas as difficuldades.

*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 acerca de hotéis 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 distincto 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 portuguez gravou nos seus annaes, prestamos a devida homenagem ao notavel 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 notavel 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 politicas que precederam o raiar da liberdade no nosso paiz e os da epoca brilhante do alvorecer da nossa rede de viação accelerada e do seu surgimento, refulgindo de esplendor através as innumerables difficuldades que para serem conjuradas, despertaram as manifestações de talento e estudo d'essa pleiade de pioneiros da civilização entre cujos nomes irradia o genio de Evangelista d'Abreu.

Em cada pagina da biographia estudada pelo distincto engenheiro Luciano de Carvalho, ha a affirmacão dos vastos conhecimentos scientificos e litterarios 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 nelle a par de uma forma primorosa o grande merecimento da copia de referencias historicas que tornam a sua obra verdadeiramente digna dos meritos do engenheiro a quem foi consagrada.

O nome de João Evangelista d'Abreu passou á 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 alimentára.

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 atmosphaera com um rasto de esplendor para em seguida se apagarem no espaço infinito.

V. P.

## PARTE OFFICIAL

*Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria*

**Direcção Geral de Obras Publicas e Minas**  
**Repartição dos Caminhos de ferro**

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o requerimento com data de 11 de janeiro ultimo, em que Frederico Pereira Palha, concessionario da linha do Valle do Vouga, pede a substituição do subsidio que lhe foi assegurado no n.º 4.º da clausula 52.ª 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 contracto;

Considerando que das mais seguras previsões acerca do trafego da linha do Valle do Vouga se conclue que a garantia de juro não terá de tornar-se effectiva ou attingirá diminuta importancia, representando principalmente apoio moral que afoite o capital a

empreender uma construcção para que não tem sido possivel atrai-lo apesar das probabilidades do trafego remunerador e do auxilio do Estado sob a forma prevista no alvará de concessão;

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

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

Considerando que em vista das difficuldades, evidenciadas pelo projecto da linha approvado 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 pôde soffrer sensivel redução na do Valle do Vouga;

Considerando que o requerente demonstrou a seriedade do seu proposito pela realização do deposito e pela apresentação do projecto, e ainda pelas diligencias effectuadas para angariar o capital necessario, compromettendo-se agora a obtê-lo e a empreender a construcção 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 sensivel do capital garantido, sendo pois de equidade e de conveniencia publica a modificação da concessão referida;

Considerando porém que para tornar effectiva essa modificação é indispensavel autorização legislativa especial;

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

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

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

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

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 attingir 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 capitulo respectivo do orçamento do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria.

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

e) Logo que o rendimento liquido 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.ª O contracto que fôr celebrado será considerado provisorio e ficará dependente da approvação do poder legislativo.

4.ª O concessionario deverá reforçar o deposito de 8:000\$000 réis, feitos nos termos da clausula 52.ª 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 approvar o contracto provisorio, sob pena de caducidade da concessão e perda do respectivo deposito.

5.ª Os trabalhos de construcção 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 effectos 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 electrica, 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 deverão ser presentes a esta Inspecção Geral.

Inspeção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas, em 26 de abril de 1905.—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 temporario serão regulados pela tabella seguinte:

Categorias	Vencimento de categoria	Vencimento de exercício	Ajuda de custo	Ajuda de custo diaria
Engenheiro director (vencimento de director do caminho de ferro de Lourenço Marques).....	—\$—	—\$—	—\$—	65000
Engenheiro.....	7205000	2:1605000	8645000	65000
Conductor de 1.ª classe.....	3605000	1:2005000	9365000	35000
Conductor de 2.ª classe.....	3005000	7205000	6125000	25500
Desenhador de 1.ª classe.....	3005000	7205000	6125000	—\$—
Desenhador de 2.ª classe.....	3005000	4005000	4205000	—\$—
Apontador ou fiscal de obras de 1.ª classe.....	2405000	2405000	2885000	15000
Apontador ou fiscal de obras de 2.ª classe.....	1205000	1205000	1445000	15000
Chefe de secretaria e contabilidade.....	3605000	1:2005000	9365000	—\$—
Thesoureiro pagador.....	3605000	7205000	6485000	55000
Escriturario e ajudante do pagador.....	2405000	3005000	3245000	25500
Amanuense de 1.ª classe.....	2405000	2405000	2885000	—\$—
Amanuense de 2.ª classe.....	1805000	2405000	2525000	15000
Chefe dos armazens.....	4805000	6005000	6485000	45000
Fiel.....	3005000	3005000	3605000	15000
Medico (vencimentos de patente)....	—\$—	—\$—	—\$—	55000
Enfermeiro.....	3005000	4005000	—\$—	15000

§ 1.º As ajudas de custo diarias só serão abonadas, quando os empregados se encontrem fóra de Lourenço Marques a mais de 10 kilometros da cidade, guardando-se, em todo o caso, os seguintes limites de tal abono por cada periodo de doze mezes.

Engenheiro-director, sessenta dias;

Engenheiro, duzentos e setenta dias;

Conductor 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 diarias fazem parte dos vencimentos de exercício.

§ 3.º Todos os empregados são obrigados a trabalhar mesmo em dias feriados, quando, por exigencias 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 á requisição de fundos, pelas disposições do titulo vii, parte i, do regulamento geral de administração de fazenda, da sua fiscalização superior e da contabilidade publica nas provincias 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 vogaes da «Commissão do caminho de ferro da Swazilandia e porto de Lourenço Marques», um dos quaes 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 excepção das requisições de fundos para as despesas relativas á construção do caminho de ferro de Lourenço Marques á Swazilandia, as quaes serão assignadas como fica disposto.

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

cial existente no cofre geral da Fazenda destinado a esse fim e a credito a importancia de todos os documentos comprovativos das despesas effectuadas 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 á Direcção dos caminhos de ferro Ultramarinos, ficando o terceiro archivado na direcção. Estas remessas effectuar-se-hão dentro de trinta dias do fim do mez a que a conta se referir.

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

§ 5.º A Direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques enviará, com a devida antecedencia, á Direcção dos caminhos de ferro Ultramarinos uma nota da despesa provavel nos mezes 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 claviculários, com responsabilidade solidaria, o director e o thesoureiro pagador, onde darão entrada as importancias recebidas da Fazenda até que tenham a devida applicação, competindo ao thesoureiro pagador todos os serviços relativos á recepção de dinheiro, pagamento de despesas ou restituição de depositos, ajustamento de contas com a Fazenda e outros serviços correlativos.

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

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

§ 3.º No primeiro dia util 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 escripturação 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 effectuar a passagem para o cofre da Fazenda de todas as importancias que, como receita ou deposito de arrematações ou contractos, tenham sido recebidas no mez anterior.

Art. 18.º O thesoureiro pagador prestará caução á 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 importancia exacta das despesas feitas, incluindo os gastos geraes, para o que receberá da Direcção dos caminhos de ferro Ultramarinos os documentos relativos ás despesas feitas na metropole, e que devam ser levados á conta da construção.

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

A mesma conta será fechada no fim de cada anno.

Art. 20.º Além de notas mensaes indicando o adeantamento das obras, o director do caminho de ferro de Lourenço Marques fará todos os semestres um relatorio sobre o estado das obras, mostrando a importancia das despesas feitas, e dando para as obras já terminadas a comparação entre os respectivos orçamentos e as quantias spendidas.

Este relatorio será remetido ao Governo por intermédio successivamente do governador do districto e do governador geral, que lhe juntarão as observações que entenderem.

Pago, em 28 de março de 1905. — *Manuel Antonio Moreira Junior*.

## ACCELERADOR WESTINGHOUSE

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

O accelerator Westinghouse é destinado a ser applicado nos vehiculos sem freio, munidos d'uma simples canalização d'ar e tem por fim evitar os inconvenientes que resultariam da presença simultanea de um grande numero d'esses vehiculos num trem munido de freio Westinghouse d'acção rapida.

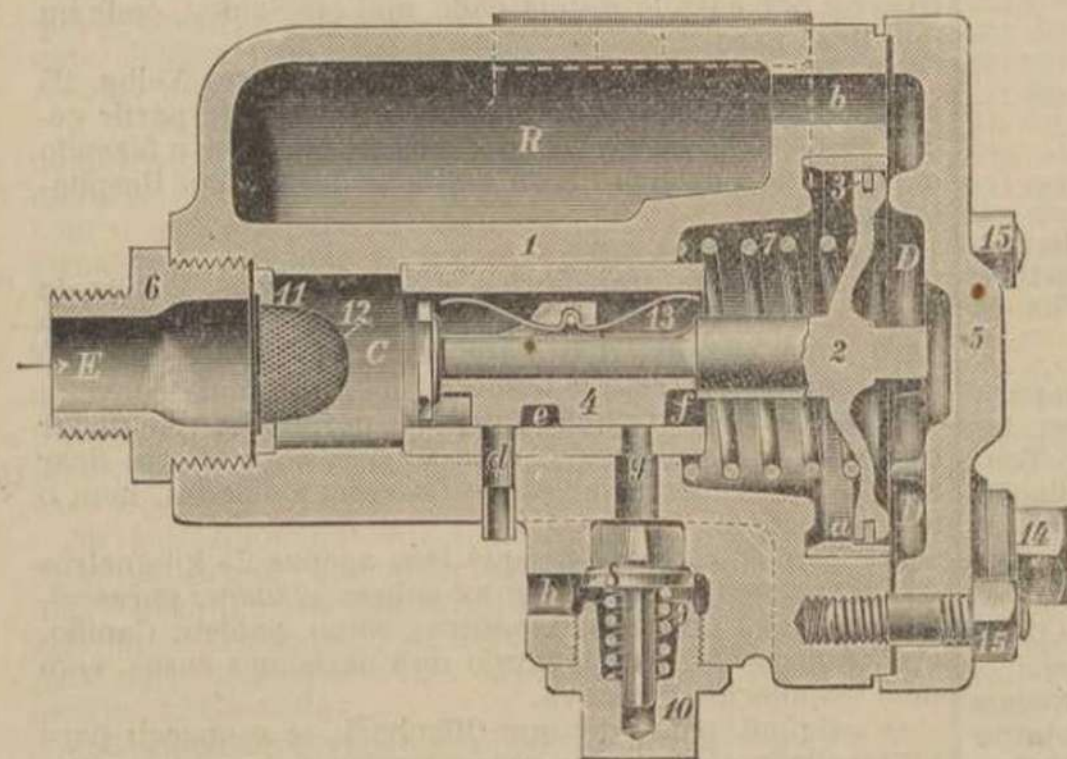
As triplices valvulas do freio d'acção rapida distinguem-



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



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 accelerator 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 envolvero do pistão 2. O compartimento D communica com o compartimento R por meio dos orificios *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 communica 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 accelerator fica então pronto a funcionar de novo.

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

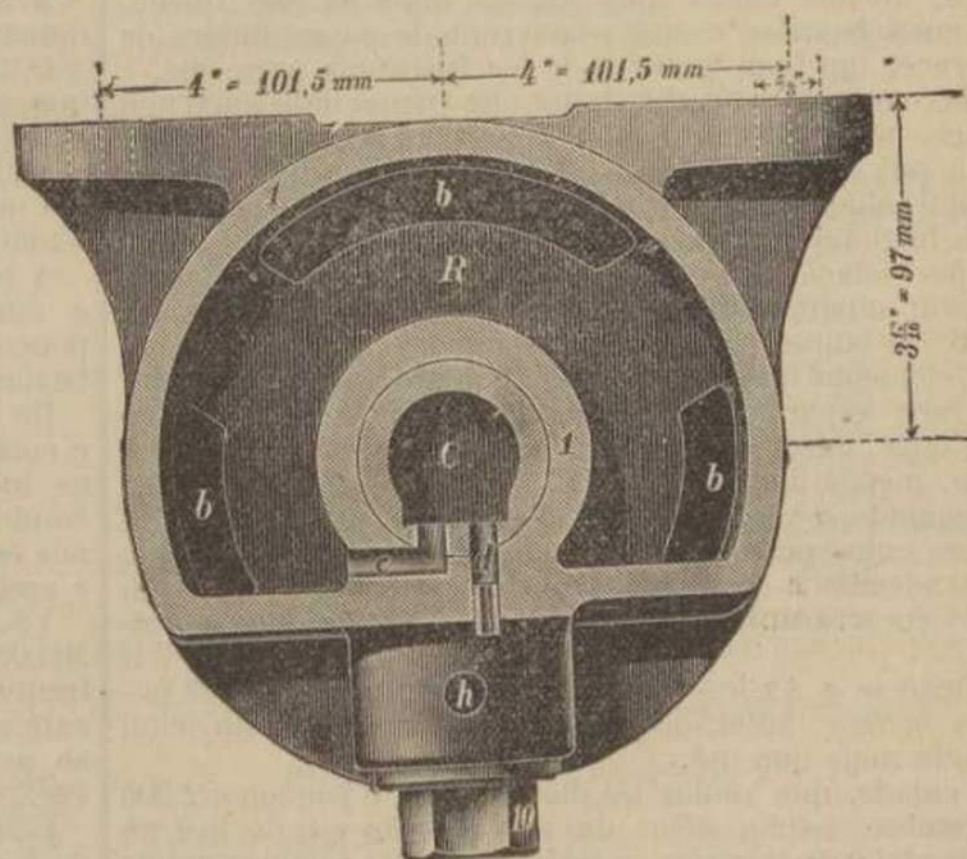
Este apparelho facilitará a extensão da acção do freio sobre o material de mercadorias, pois que é de prever

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

Esta solução mixta já tem sido adoptada por differentes administrações. Assim os caminhos de ferro da Belgica possuem actualmente mil vehiculos de mercadorias montados como fica exposto acima, com freios d'acção rapida e com acceleradores. Experiencias foram feitas, destinadas a determinar qual podia ser praticamente a proporção de vehiculos sem freio num trem. De todas ellas convém citar a série de experiencias executadas por differentes vezes sobre os caminhos de ferro do Estado Bavaro, durante os annos de 1903 e 1904.

O trem era composto d'uma machina *compound* de mercadorias rebocando 58 vagon's fechados e uma carruagem de experiencia 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 accelerator applicado á canalização do freio por intermédio d'uma valvula; podiam pois isolar-se á vontade, quer o freio, quer o accelerator e modificar assim facilmente, d'uma experiencia á outra, a repartição da applicação do freio. O efforço 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.



Uma segunda série de experiencias foi feita, com uma parte dos vagon's carregados, de 25 a 27 de maio de 1903, em presença das auctoridades do Estado bavaro e dos representantes das diversas companhias de caminhos de ferro francezas 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 experiencias 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 desfavoraveis.

## NOTAS DE VIAGEM

### X

Ax-les-Thermes — Aguas quentes e usos — Valle de Andorra — Um paiz de comedia — Pamiers — Carcassoni 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 brientaes, teria que ir até Toulouse, para ahi tomar a linha de Toulouse a Certe, 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 agradável.

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 Castillonovo; 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 succede, vale bem a pena fazê-la, realizando-a da seguinte forma:

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

2.º dia, a cavallo, de Hospitalet a Andorra Velha, 25 kilometros, 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 cavallo 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 cavallo 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 kilometros 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 politica *sui-generis*. Basta ver 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 ver 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 construida e com bons pontos de vista de campo. Vamos deixando as montanhas, e as planicies do Aude são ridentes. O comboio para Carcassone toma o ramal de Bram, que nos leva á linha dos grandes expressos, Toulouse-Certe, e assim se chega a Carcassone ás 7 da tarde.

Vê-se que estamos numa grande cidade, de cerca de 30.000 habitantes. Trens, omnibus dos hotéis, 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 ver... 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.

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

De Carcassone adeante já aqui foi descrita a linha, tanto



no sentido de Cete como voltando de Narbonne para a fronteira espanhola. Veja, quem o desejar, os artigos das paginas 333 da nossa collecção 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 attentado 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 affirmar-lo, é lido fóra de fronteiras, a transformação benéfica 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 correcção 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 summaria, 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 attencioso 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 verificá-lo com a maior delicadesa e atenções.

O passageiro que procede correctamente não é incomodado. Sobre o delinquente, o que, abusando d'esta civilizada fórma 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.

## PARTE FINANCEIRA

### 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— 19.319— 19.320— 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— 43.562 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— 81.117—  
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— 178.246—  
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— 231.298— 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— 272.373 a 272.381— 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— 369.638 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— 382.997— 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 5.165— 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 49 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.

Titulos 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. Total 13 obrigações.

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

Obrigações de 3 % privilegiadas «Beira Baixa»

20 titulos de 5 obrigações :

170— 171— 88 )— 946— 1.350— 1.442— 1.839— 2.045— 2.273—  
2.404— 2.733— 2.821— 2.955— 3.083— 4.167— 4.222— 1.631— 4.881—  
6.098— 6.959.

Titulos de 1 obrigação :

9.361— 9.924— 10.258— 10.263— 10.755— 10.756— 11.311— 11.502 a  
11.505— 11.875— 12.140— 12.368— 13.046— 13.047— 13.123— 13.124—  
14.136— 15.753— 15.756— 16.073— 16.074— 16.380— 16.697— 16.756 a  
16.758— 17.551— 18.072— 19.910— 19.919— 20.193— 21.458— 21.459—  
21.596— 22.102— 22.103— 22.318— 22.749— 22.750— 23.974— 23.978—  
23.979— 24.140— 24.781— 25.394— 26.117— 27.063— 27.090— 28.820—  
30.161 a 30.163— 32.304— 32.393— 34.725— 35.804— 35.907— 36.507—  
36.590— 36.779— 37.030— 37.569— 38.050— 39.097— 39.008— 39.344—  
39.347— 41.389— 42.342— 42.931 a 42.934— 43.060— 43.939— 44.063—  
45.790— 47.335— 48.088— 49.913— 50.832— 50.977— 51.321 a 51.323—  
51.326— 51.327— 51.505— 51.932— 52.134— 52.613— 53.356 a 53.360—  
54.650— 54.820— 55.065— 56.619— 58.012— 58.595 a 58.597— 58.802—  
Total 107 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 19 e seguintes.

Obrigações de 3 % privilegiadas de 2.º grau

3.206— 3.207— 4.327— 4.331 a 4.338— 4.385— 4.479—  
4.487— 4.493 a 4.495— 4.621 a 4.626— 5.083 a 5.036—  
5.388— 5.528— 8.607— 8.663 a 8.666— 12.278 a 12.280—  
13.846 a 13.850— 15.543— 15.544— 15.618— 15.666— 19.323 a  
19.332— 20.079 a 20.081— 20.081— 20.095 a 20.098— 20.932 a  
20.934— 21.299— 21.320 a 21.324— 22.008— 22.009— 22.743 a  
22.746— 24.990— 27.361— 27.368— 27.370— 30.709— 30.710—  
31.148— 32.634 a 32.637— 33.618 a 33.629— 33.741 a 33.743—  
34.247 a 34.254— 36.501— 37.171— 37.172— 38.442— 38.443—  
39.636 a 39.666— 40.465— 44.638 a 44.640— 44.647— 44.648—  
45.275 a 45.278— 50.431 a 50.437— 50.635 a 50.638— 51.816—



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 — 103.490 —  
 103.500 — 104.101 — 104.102 — 105.715 — 107.035 — 107.217 — 109.507 —  
 109.539 — 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 — 150.327 — 161.565 — 170.291 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.

(Continúa).

## COMMERCIO PORTUGUEZ

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

(Valores em mil réis)

Importação para consumo	1904	1903
I — Animais vivos .....	3.260.593	3.110.700
II — Matérias primas para as artes e indústrias .....	24.490.291	24.369.054
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras .....	6.328.172	6.496.301
IV — Substancias alimenticias .....	13.832.496	12.243.278
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos .....	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 — Animais vivos .....	4.805.258	4.006.711
II — Matérias primas para as artes e indústrias .....	5.891.271	5.637.539
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras .....	4.870.082	1.610.254
IV — Substancias alimenticias .....	13.750.017	14.950.789
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos .....	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 apresentára o ministerio transacto. Uma das

diferenças que mais fere á primeira vista é a que dá com o emprestimo de 63.000 contos, cuja importancia 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 352.100.000 francos; mais 2.100.000 francos que é necessario 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 emprestimo de 1.500 contos.

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

O emprestimo é destinado á construcção 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 commercial, assignada entre Portugal e a Suecia, em 16 de abril de 1904, e do acto diplomatico 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 tratar-se como nação mais favorecida. Os productos suecos em Portugal e ilhas adjacentes, e os productos portuguezes 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 colonias, quando reexportados da metropole, 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 appparelhos de lavoura, instrumentos, ferramentas, oleos minerais, illuminantes, alcatrão, cereas, 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 districto 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 commerciaes importantes no nosso paiz, mas também muitos accionistas portuguezes.

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

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

Além d'isto propõe também a direcção distribuir, a titulo de bonus, 5 sh. por acção, 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 150.552 libras, do qual a direcção pretende levar 50.000 ao fundo de reserva, que assim fica em 650.000 libras e as remanescentes 100.552 libras á conta de ganhos e perdas do futuro anno.

As acções do Banco de Portugal continuão 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 Zambesia a 4\$050 e o da Companhia de Moçambique a 5\$850.

O mercado cambial apresenta-se mais estavel. As vendas que se haviam effectuado a praso na previsão do grande emprestimo 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 prestes 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 de Portugal....	5 1/2 %
" cheque...	49 5/8	49 1/2	No mercado.....	5 %
Paris 90 d/v.....	571	572	Cambio do Brazil..	17
" cheque.....	577	579	Premio da libra...	5310
Berlim 90 d/v.....	231	232		a
" cheque.....	236	237		5320
Frankfort 90 d/v.	231 1/2	232 1/2		
" cheque...	236 1/2	237 1/2		
Madrid cheque....	725	735		



## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	ABRIL												
	17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29	—
Lisboa: Inscriptões 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 1/2 % 1888 .....	—	—	—	—	—	—	20.500	20.500	20.500	—	20.500	—	—
» 4 1/2 % 1890 assent .....	58.700	58.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 % 1890 coupon .....	58.100	58.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 % assent .....	—	—	—	—	—	—	—	60.000	—	—	59.000	—	—
» 4 1/2 % coupon int .....	—	—	—	—	—	58.600	59.000	59.000	—	—	—	—	—
» externo 1.ª série .....	67.100	67.400	—	—	—	67.000	66.900	67.100	66.900	66.900	—	—	—
» 3 1/2 % 1905 .....	—	9.500	9.450	—	—	9.450	9.500	—	9.350	9.350	9.350	9.350	—
» Tabacões coupon .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accções B. de Portugal .....	—	177.800	—	—	—	—	—	—	—	177.500	—	177.500	—
» » Commercial .....	—	—	—	—	—	—	134.000	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 1/2 % .....	—	94.000	94.000	—	—	—	—	—	93.000	—	—	—	—
» » 5 1/2 % .....	90.500	—	90.300	—	—	90.500	90.400	90.500	90.500	90.650	90.500	—	—
» » C.ª Beira Alta .....	33.500	33.400	—	—	—	33.500	—	—	33.700	33.750	—	33.900	—
» » Real 3 1/2 % 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	72.700	—	—	—	—	—
» » » 3 1/2 % 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 1/2 % portuguez 1.ª série .....	68,95	68,95	68,90	68,70	68,70	68,65	—	68,52	68,75	68,50	68,55	—	—
Accções 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 1/2 % 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 portuguezes e espanhoes

Linhas	Período de exploração	1905			1904			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1905	1904	1905	1904
	de a	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida .....	2 8 Abr 693	86.171.000	124.244	693	84.457.780	121.872	1.130.874.000	1.127.425.320	3.448.680	—
	9 15 » »	»	85.945.000	124.018	»	84.457.780	121.872	1.216.819.000	1.211.883.100	4.935.900	—
	Nova rede garantida .....	2 8 Abr 380	11.728.000	30.863	380	12.148.220	31.969	162.865.000	164.442.680	—	1.576.680
	9 15 » »	»	12.279.000	32.313	»	12.148.220	31.969	175.145.000	176.590.900	—	1.445.900
COMPANHIA REAL	Vendas Novas .....	2 8 Abr 70	1.536.000	21.942	70	1.324.000	18.914	25.028.000	15.894.000	9.134.000	—
	9 15 » »	»	1.254.000	17.944	»	1.324.000	18.914	26.282.000	17.218.000	9.064.000	—
Sul e Sueste .....	21 31 Jan 538	32.653.125	60.693	518	35.585.735	68.698	91.130.255	94.636.200	—	3.505.945	—
	1 10 Fev 539	30.389.510	56.381	»	27.831.435	53.728	121.519.765	122.467.635	—	917.870	—
	11 20 » 343	34.301.606	100.004	343	26.517.415	77.310	179.810.617	148.867.708	30.942.909	—	—
Minho e Douro .....	21 28 » »	29.666.657	86.491	»	28.518.270	83.143	209.477.274	177.385.978	32.091.296	—	—
	19 25 Mar 253	6.012.771	23.765	253	9.826.550	38.840	82.824.409	80.474.389	2.350.080	—	—
Beira Alta .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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	793.112	—	—
	19 25 » »	1.400.774	13.340	»	1.705.209	16.240	18.474.864	17.986.110	488.754	—	—
Guimarães .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	11 20 Fev 34	2.069.080	60.855	34	1.650.030	48.530	10.431.295	9.918.535	512.760	—	—
Porto á P. e Famalicão .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norte de Espanha .....	18 24 Mar 3681 Ps.	1.911.860	519.365	3681 Ps.	1.936.464	529	22.497.748	23.558.753	—	1.061.005	—
	25 31 » »	1.758.228	477	»	1.921.962	525	24.245.976	25.480.715	—	1.234.739	—
Madrid — Zaragoza — Alicante .....	26 1 Abr 3650	1.912.519	523.365	3650	2.042.109	559	23.890.936	25.295.046	—	1.404.110	—
	2 8 » »	1.857.779	508	»	1.785.509	489	25.748.715	27.080.555	—	1.331.840	—
	9 15 » »	1.871.242	512	»	2.045.439	560	27.619.958	29.125.994	—	1.506.036	—
Andaluzes .....	12 18 Mar 1067	352.466	330.1067	369	394.480	369	4.284.165	4.261.335	22.830	—	—
	19 25 » »	348.950	326	»	381.578	360	4.633.115	4.642.913	—	9.798	—
Madrid-Caceres .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	2 8 Abr 429	78.762	183.429	191	82.086	191	1.028.760	1.078.004	—	49.244	—
	9 15 » »	92.271	215	»	98.779	230	1.121.030	1.176.782	—	55.752	—
Zafra a Huelva .....	16 25 » »	80.024	186	»	93.199	217	1.201.055	1.269.981	—	68.926	—
	2 8 Abr 180	49.984	277.180	187	33.681	187	633.732	629.861	3.871	—	—
	9 15 » »	46.286	257	»	36.993	205	680.018	632.016	48.002	—	—
Zafra a Huelva .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	16 22 » »	43.402	241	»	33.052	183	723.420	665.068	58.352	—	—



## Os nossos hotéis

Em outubro do anno passado, realizou-se em França, na cidade de Toulouse, um congresso de donos de hotéis, com o fim de estudar quaes os aperfeiçoamentos possíveis 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, póde illudir-se ácerca da commodidade e das condições hygienicas dos hotéis portuguezes.

Na capital, mesmo, os hotéis 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 tem sido aperfeiçoados; a rede dos nossos caminhos de ferro tem-se alargado; as velocidades tem augmentado de modo a tornar as viagens mais curtas e por isso mais tentadoras; mas os hotéis tem 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 affirmar 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 característica dos nossos hotéis.

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

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

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

Na Suissa, que, póde dizer-se, vive dos estrangeiros, que a percorrem aos milhares em todas as epochas do anno, todos os quartos dos hotéis 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 hotéis e mais parecem banheiras para canarios do que bacias para gente se lavar, causando por isso estranheza 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 desinfecção. 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 hotéis.

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

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

Nas mãos dos donos dos hotéis está vermos Portugal

anualmente frequentado por cincoenta 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 ceu, o dourado do nosso sol, se não fôra o terror que os nossos hotéis lhes causam, e na verdade com razão.

Sigam o exemplo dos donos dos hotéis 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 distincto 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 circumvallação em torno das fronteiras da China, uma linha de bloqueio circundando a grande muralha, formando um sitio prudente a calculada distancia, á espera do momento opportuno para abrir na historica e macissa muralha larga brecha por onde os rus-os 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 Aribur, por um lado, e pelo outro viram os penachos fumarentos da serpente de ferro que partindo de Taschi Kiao colleava por Nui Chuang e Pekim, 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 opportunistas e progressistas, por seu lado, começaram a agitar-se, estudando a maneira de tirar o maior partido possivel do caminho de ferro que avançava inexoravelmente suleando o territorio do Filho do Ceu.

A's 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 oscillações de affirmativa, os mandarins, em movimentos automaticos, diziam sempre que sim, mas não confirmavam o dito com os factos.

Era necessario quebrá-los. Mas ainda assim, após uma qualquer violencia, tornava-se a vê-los com o mesmo sorriso affavel que todos tem 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 occupação da costa, sem que lograsse penetrar no interior.

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

A primeira era uma China europeia. De Macau e Hong-Kong até Shangai e Tientsin, a China abandonou francamente ás incursões dos *diabos vermethos* 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 *likim*, um famoso sistema de barreiras aduaneiras, equivalente a uma verdadeira prohibição de internar mercadorias. Sob o ponto de vista politico, a resistencia manifestava-se pelas prohibições de residencia, pela hostilidade dos mandarins, pelas violen-



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

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

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

Como toda a actividade da China se concentrasse na costa, o interior da China caiu na maior inercia e d'ahi na decadencia. O phenomeno mais notavel d'este periodo foi o abandono das obras publicas nas provincias.

Nas epochas da passada grandeza da China, os governos baseavam a sua gloria em mandar construir o maior numero possivel de trabalhos de obras publicas, como estradas, canaes e pontes, que facilitassem as communicações entre as diversas provincias do imperio.

Os ultimos governos, abandonando esta tradicção, preocupavam-se apenas com o mar.

Pelo mar recebia a população não só o superfluo como tambem o necessario, era do mar que vinha com que encher as arcas das alfandegas e abarrotar os cofres do Filho do Ceu; o trafego não só mantinha como augmentava o luxo dos mandarins; a exportação trocava por barras de ouro a seda, a camphora e o chá.

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

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

O norte viu-se ameaçado pela fome.

Começaram então os chinezes a compreender quão grande fóra a falta commettida deixando arruinar os caminhos que asseguravam o transporte de viveres e o envio de soccorros ás mais afastadas provincias do imperio.

A China imperial teve então a clara percepção do perigo.

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

Esta revolução pacifica foi obra de um grupo d'homens verdadeiramente eminentes, á testa dos quaes estava o Marquez Tseng.

Um dos seus collaboradores mais efficazes foi Teheng Tche Tung, vice-rei da provincia de Hu-Pé; outro foi o mandarim Sheng, que tomou a iniciativa da empresa, assumindo o cargo de organizador responsavel das grandes empresas ferroviarias do Imperio 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 rapida occupação pelas potencias maritimas, mas tambem para ligar as provincias interiores privadas de qualquer communicação entre ellas e com o mundo exterior.

Sabendo que estas grandes empresas não podiam levar-se a cabo sem o concurso de capitaes e engenheiros estrangeiros, resolveram dirigir-se aos capitalistas e profissionaes de paizes de secundaria importancia.

E por uma série de deducções tão logicas como praticas, o governo imperial decidiu a construcção 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 imperio, de norte a sul, ligando o golfo de Petchili com o de Tonkim. D'este tronco derivarão, num futuro não mui remoto, multiplos ramaes dirigindo-se para o interior, a Singan Fu, Tchung King e outras cidades principaes.

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

Como premio á 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 imperio tinham prestado relevantes serviços no estabelecimento do plano e nos estudos preliminares, foram tam-

bem chamados a collaborar, e d'ahi veio o accordo entre os governos francez e belga para a obtenção em commum da concessão definitiva da construcção do Grande Central Chinez.

Os trabalhos avançam com a maxima 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'exercito francez poz cobro a taes desmandos e em pouco tempo os prejuizos ficaram reparados.

De Pekim a Hang Kon, a linha mede 1.250 kilometros, compreendendo os quatro que tem de extensão a ponte sobre o Hang-Ho, um pouco acima de Kaifong. Em 1902 havia já em construcção ou em exploração 600 kilometros 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 provavel que toda a linha esteja terminada em janeiro de 1906.

A França solicitou para prolongar pelo territorio chinhez 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 riquissimos jazigos mineiros visinhos do golpho de Tonkim.

Ficou assim precisamente delineada a politica ferroviaria do governo chinhez. Os carris cruzam já grande parte do imperio e em breve correrão sobre elles os rapidos comboios derramando sobre ambos os lados da linha o movimento e a vida.

Sobre aquellas innumerables planuras em que raro é desenharse uma desigualdade de terreno, onde os rios de turvas e abundantes aguas 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 cemiterio, e alastrando onde ha um centro mineiro, um centro agricola, ou nas metropoles onde abunda a mão d'obra do frugal e laborioso operário chinês.

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

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

## Viação subterranea em Nova York

A commissão de transportes rapidos de Nova York foi apresentado um projecto para a construcção de 160 kilometros de novas linhas subterraneas, cuja despesa é orçamentada em 625 milhões de francos.

Uma das linhas, a qual já foi auctorizada, é formada por plataformas moveis 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 centimetros de largura, que se move com a velocidade de cinco kilometros por hora. Passa depois a uma terceira plataforma animada da velocidade de dez kilometros por hora; e finalmente toma assento em uma quarta plataforma, com dois metros de largura, que se move com a velocidade de quinze kilometros.

Bancos transversaes com quatro logares cada um, recebem os passageiros.

A plataforma póde transportar 75.000 pessoas em uma hora.

O sistema é applicado ás viagens nos dois sentidos e combinado de maneira tal que torna praticamente impossiveis quaesquer accidentes, mesmo as quedas.

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

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



## AUTOMOBILISMO

Na exposição de agricultura que dentro em breve se vai realizar em Paris, serão apresentados automoveis applicados a transportes e a machinas agricolas.

Em Paris e Londres estão sendo muito bem recebidos pelo publico os automoveis omnibus que fazem serviço para os arredores d'aquellas capitais.

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

Foi inventado um engenhoso telephone applicavel a todo o genero de carruagens mas soberanamente util ás que, como o automovel, podem dispôr de grandes velocidades, o que torna impossivel a communicacão entre quem occupa o vehiculo e aquelle que o governa.

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

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

Em Akron, cidade dos Estados Unidos, desde 1898 que o automovel é applicado ao serviço da policia.

As rondas policiaes são feitas em automoveis o que dando-lhes uma grande velocidade lhes permite exercer efficaz e permanente vigilancia sobre as respectivas zonas a seu cargo.

O seu effeito tem-se tornado tão sensivel que, desde então, a criminalidade tem descido de uma maneira extraordinaria.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Melhoramentos em estações das linhas do Sul e Sueste.** — Foram adjudicadas as empreitadas das seguintes obras:

Ampliação da estação de Serpa, 2:839\$700.

Caes de mercadorias no apeadeiro de Bías, 971\$000.

Idem, idem de Marim, 1:190\$000.

Idem na estação de Almancil, 1:315\$000.

Ampliação da estação de Loulé, 2:449\$000.

Construção de 15 casas de guarda, 4:259\$000.

**Accordo com a camara de Setubal.** — Foi approvedo o accordo entre a administração dos caminhos de ferro do Estado e a camara de Setubal ácerca da rectificação da margem do Sado entre o baluarte da Conceição e a Pedra Furada e da construcção e exploração de uma ponte caes para atracação de navios.

A Camara faz as obras, entrega á direcção do Sul a parte de terrapleno precisa para a estação marginal encontrando-se o seu valor, correspondente á 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 construida pela Camara e entregue á exploração do caminho de ferro, tanto para serviço privativo das linhas como para o da cidade, pertencendo o rendimento liquido á 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 approveda esta tarifa para bilhetes de tramways, entre Vianna e Valença. As bases são as mesmas das tarifas similares.

**Officina de creosotagem no Barreiro.** — Foi approvedo e mandado executar o plano para o estabelecimento de uma officina de creosotagem.

**Guimarães a Monsão.** — Começaram no dia 27 do mez passado os trabalhos da construcção 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 construcção da ponte de Miranda do Corvo e algumas reparações nos tunneis de Tremoa 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 construcção do lanço de Villa Real a Ribeiro de Vargues.

**S. Thomé.** — Torna a fallar-se com certa insistencia na construcção 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 municipaes de Ribeira de Pena, de Mondim, de Celorico e de Cabeceiras de Basto enviaram a Lisboa uma commissão encarregada de pedir ao titular das obras publicas que seja dado principio aos trabalhos do caminho de ferro de Amarante a Cavez.

**Macao.** — Diz-se que está em via de constituição, em Macau, uma companhia dispondo do capital de vinte mil patacas para os estudos da construcção 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 experiencias 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 effeito será utilizada a nova linha dupla entre Paris e Orleans que ficará destinada exclusivamente ao serviço dos comboios rapidos.

As novas locomotoras dão a velocidade média de 120 kilometros á hora, fazendo-se assim o trajecto em cinco horas, o que tornará o rapido 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 construcção de uma linha ferrea, de secção normal, entre Eisleben e Rotterblod, passando por Mannsfeld, Wippra e Stolberg.

### AFRICA

A extensão total dos caminhos de ferro actualmente em construcção em Africa, compreendendo as 250 milhas do Sudão egipcio, é de 1.706 milhas.

D'essas 1.706 milhas, 624 são inglezas e 995, francezas.

A Allemanha tem em construcção uma linha de 26 milhas.

### URUGUAY

Foi presente ás Côrtes um projecto para contrair um emprestimo de tres milhões de dollars, garantido com os direitos addicionaes de exportação e tributos sobre o gado vivo, sendo parte d'aquella somma applicada á construcção de caminhos de ferro.

### ARGENTINA

Um grupo financeiro, formado pelo banco Union Parisien, banco dos Paixes Baixos, Societé generale de la Belgique e banco d'Outremer, de Bruxellas, encetou negociacões para a construcção e exploração de uma linha, de via reduzida, com a extensão de 1.800 kilometros, na provincia de Buenos Aires.

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



## Arrematações

### Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

#### Construcção de ponte

Para os devidos effeitos 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 commissão presidida pelo engenheiro-director, 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 necessario fazer previamente o deposito provisorio 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 Publicas do districto de Beja, em todos os dias uteis, 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 Vargues

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 sede nesta cidade, ao concurso publico 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 deposito provisorio para ser admittido como licitante será de 1:405\$000 réis, e poderá ser feito até as tres horas da tarde da vespera 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 tambem os licitantes enviar a esta direcção, em carta fechada, as suas propostas acompanhadas do recibo do deposito provisorio e do documento exigido na alinea 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 uteis, desde as onze horas da manhã ás tres 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 commissão 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 Armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris nos escriptorios da Companhia, 28 Rue de Châteaudun.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até 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 commissão 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 Armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

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

Lisboa, 22 de abril de 1905.

#### Fornecimento de 90.000 toneladas de carvão meudo

Tendo sido annullado o concurso effectuado no dia 17 do corrente para o fornecimento de 90.000 toneladas de 1.016 kilogrammas 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 commissão executiva da Companhia.

As condições estão patentes em Lisboa na Repartição central dos Armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, Rue de Châteaudun.

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

Lisboa, 28 de abril de 1905.

## Aviões 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 á 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 immediata 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. Jeramello, 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.

Machêa, 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 applicados a estes apeadeiros os preços da estação immediata 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 affixado 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-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

**CINTRA** Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e 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 hotéis mais bem situados e que mais convém aos numerosos banhistas. — Propr., Serafim Pereira.

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

**HAMBURGO** Walter Muths & Sautter. — Comissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha

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

**LISBOA** Braganza-Hotel. — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.<sup>er</sup> ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

**LISBOA** Hotel Durand. — Rua das Flores, 71 — 1.<sup>st</sup> class. English family hotel — proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

**LISBOA** C. Mahony & Amaral. — Comissões, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.<sup>a</sup>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**PORTO** A La Ville de Paris. — Grande fabrica de coróas e flores artificiaes — F. Delport, Successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.<sup>o</sup>

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

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

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

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

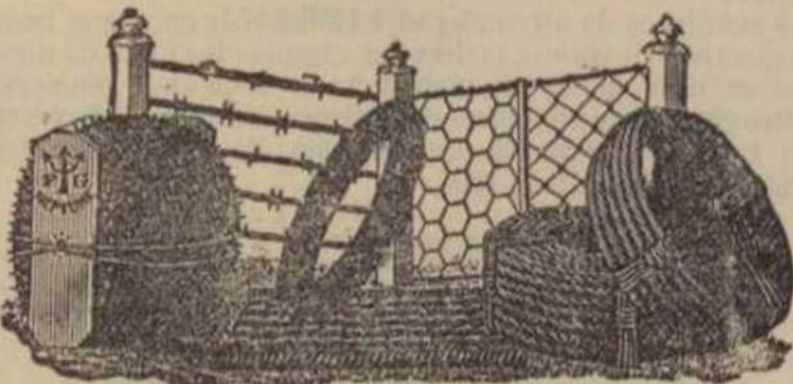
**VIENNA** Hotel Metropole — Morzinplatz, 1 a 4 (Caes de Francisco José) — Grandehotel de 1.<sup>a</sup> ordem. — Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto. — Safe Deposit-Caisse. L. Speiser, director.

## FELTEN & GUILLEAUME Carlswerk

Actien-Gesellschaft

### MULHEIM NO RHENO

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



Arame de ferro e cordão para vedações. Arame d'aço e ferro para cordame. Arame d'aço fundido para cordas e cordas d'instrumentos, etc. Molias em espiral. Arame farpado. Rede e capachos d'aramé. Malhas metallicas e aviaduras completas para teares. Cadeias d'aramé d'aço

CABOS METALLICOS EM TODOS OS GENEROS



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

FIOS CONDUCTORES E CABOS

Representantes em Portugal:

Para o Sul (comprehendendo Coimbra e Beira Baixa)

F. CAST, 160, Rua da Alfandega, 2.<sup>a</sup> — LISBOA  
(Tratando-se de cabos para minas) OREY, ANTUNES & C.<sup>a</sup>  
Praça dos Remolares, 4 — LISBOA

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



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

COMPANHIA REAL				Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio				Figueira Alfaiellos Figueira				Porto Valença Porto			
C. Sodré		Algés		Partida		Chegada		Partida		Chegada		Partida		Chegada	
5-30 m.	5-44 m.	5-30 m.	5-45 m.	7-48 m.	8-26 m.	9-34 m.	10-18 m.	4-10 t.	4-57 t.	3-0 m.	3-39 m.	7-55 m.	12-57 t.	3-22 m.	12-45 t.
5-50 m.	6-4 m.	6-23 m.	6-38 m.	8-25 m.	9-9 m.	—	p 3-8 m.	4-10 t.	4-57 t.	3-0 m.	3-39 m.	12-10 t.	3-32 t.	1-24 t.	7-9 t.
5-55 m.	6-49 m.	6-45 m.	7-0 m.	9-42 m.	10-26 m.	10-46 m.	11-30 m.	4-10 t.	4-57 t.	3-0 m.	3-39 m.	5-45 t.	11-50 n.	2-30 n.	8-45 n.
7-0 m.	7-14 m.	7-30 m.	7-45 m.	10-33 m.	11-17 m.	11-38 m.	12-22 t.	4-10 t.	4-57 t.	3-0 m.	3-39 m.	—	—	2-2 t.	7-5 t.
7-20 m.	7-34 m.	7-53 m.	8-8 m.	12-42 t.	1-26 t.	12-39 t.	1-23 t.	4-10 t.	4-57 t.	3-0 m.	3-39 m.	Vianna	Caminha	Vianna	—
8-30 m.	8-44 m.	8-18 m.	8-33 m.	1-42 t.	2-26 t.	2-38 t.	3-23 t.	4-10 t.	4-57 t.	3-0 m.	3-39 m.	7-55 m.	12-57 t.	3-22 m.	12-45 t.
8-50 m.	9-4 m.	9-25 m.	9-40 m.	2-42 t.	3-26 t.	3-45 t.	4-29 t.	4-10 t.	4-57 t.	3-0 m.	3-39 m.	—	—	—	—
9-35 m.	9-49 m.	10-30 m.	10-45 m.	3-42 t.	4-26 t.	4-27 t.	5-11 t.	4-10 t.	4-57 t.	3-0 m.	3-39 m.	Vianna	Caminha	Vianna	—
10-0 m.	10-14 m.	10-53 m.	11-8 m.	4-42 t.	5-26 t.	5-29 t.	6-13 t.	4-10 t.	4-57 t.	3-0 m.	3-39 m.	6-39 m.	8-31 m.	8-10 m.	10-14 m.
10-25 m.	10-39 m.	11-15 t.	11-50 m.	5-42 t.	6-26 t.	6-28 t.	7-12 t.	4-10 t.	4-57 t.	3-0 m.	3-39 m.	2-10 t.	4-32 t.	4-15 t.	5-57 t.
11-5 m.	11-19 m.	12-0 t.	12-15 m.	6-42 t.	7-26 t.	7-38 t.	8-22 t.	4-10 t.	4-57 t.	3-0 m.	3-39 m.	—	—	4-30 t.	8-10 n.
11-30 m.	11-44 m.	12-23 t.	1-0 t.	7-42 t.	8-26 t.	8-29 t.	9-13 t.	4-10 t.	4-57 t.	3-0 m.	3-39 m.	Porto	Penafiel	Porto	—
11-50 m.	12-4 t.	12-43 t.	1-0 t.	8-42 t.	9-26 t.	9-27 t.	10-11 t.	4-10 t.	4-57 t.	3-0 m.	3-39 m.	4-51 t.	5-49 t.	5-4 m.	6-46 m.
12-35 t.	12-49 t.	1-30 t.	1-45 t.	9-42 t.	10-26 t.	10-27 t.	11-11 t.	4-10 t.	4-57 t.	3-0 m.	3-39 m.	9-35 n.	11-21 n.	7-4 t.	8-59 n.
1-0 t.	1-14 t.	1-53 t.	2-8 t.	—	—	—	—	4-10 t.	4-57 t.	3-0 m.	3-39 m.	Porto	Marco	Porto	—
1-20 t.	1-34 t.	2-15 t.	2-30 t.	Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Pampilhosa V. Formoso Pampilhosa				2-40 m.	12-32 t.	1-5 t.	3-35 t.
2-5 t.	2-19 t.	3-0 t.	3-15 t.	4-41 t.	5-25 m.	5-25 m.	6-48 m.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	Porto	Regoa	Porto	—
2-30 t.	2-44 t.	3-25 t.	3-38 t.	p 4-50 t.	6-3 t.	6-25 m.	7-49 t.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	4-30 m.	10-53 m.	4-0 m.	8-45 m.
2-50 t.	3-4 t.	3-45 t.	4-0 t.	p 4-50 t.	7-14 t.	6-25 t.	7-49 t.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	6-0 t.	10-47 m.	3-40 t.	10-0 n.
2-55 t.	3-49 t.	4-30 t.	4-45 t.	10-42 n.	12-6 n.	8-0 n.	9-25 n.	Pampilhosa Guarda Pampilhosa				Porto	Tua	Porto	—
4-0 t.	4-14 t.	4-55 t.	5-8 t.	Lisboa-Rocio Santarem Lisboa-Rocio				5-10 m.	12-0 t.	3-20 t.	3-25 n.	Porto	Barca d'Alva	Regoa	—
4-5 t.	4-19 t.	5-0 t.	5-15 t.	6-15 m.	6-25 m.	6-25 m.	7-1 m.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	6-8 m.	11-0 m.	5-0 t.	7-29 n.
5-5 t.	5-19 t.	6-0 t.	6-15 t.	3-30 t.	5-54 t.	5-55 m.	12-10 n.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	Porto	Barca d'Alva	Porto	—
5-30 t.	6-4 t.	6-45 t.	7-0 t.	12-30 n.	3-44 t.	8-30 n.	11-0 n.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	7-25 m.	3-0 t.	3-8-7 m.	2-12-35 t.
6-35 t.	6-49 t.	7-30 t.	7-45 t.	Setil Entroncamento Setil				4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	12-0 t.	4-53 t.	11-20 m.	6-50 t.
7-0 t.	7-14 t.	7-55 t.	8-8 n.	2-30 t.	4-51 t.	6-10 m.	7-35 m.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	Mosteiro	Tua	Mosteiro	—
7-20 t.	7-34 t.	8-15 n.	8-30 n.	Lisboa-Rocio Pampilhosa Lisboa-Rocio				4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	3-30 t.	2-0 n.	8-16 m.	2-25 t.
8-5 n.	8-19 n.	9-0 n.	9-15 n.	4-15 m.	5-16 t.	7-12 t.	8-12-5 n.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
8-30 n.	8-44 n.	9-21 n.	9-36 n.	Lisboa	Porto	Lisboa		4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
8-50 n.	9-4 n.	9-45 n.	10-0 n.	p 7-0 m.	7-59 t.	4-28 m.	p 6-17 t.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
9-35 n.	9-49 n.	10-33 n.	10-48 n.	p 9-20 m.	12-14 n.	10-50 m.	p 11-5 n.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
10-0 n.	10-14 n.	10-53 n.	11-8 n.	11-5 m.	12-14 n.	1-50 t.	5-14 m.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
11-30 n.	11-44 n.	12-23 n.	12-38 n.	4-20 t.	10-26 n.	4-12 t.	10-25 n.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				7-5 t.	11-45 m.	8-5 n.	5-49 m.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				9-30 n.	7-33 m.	—	—	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				Aveiro	Porto	Aveiro		4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				3-50 m.	6-39 m.	7-4 m.	9-49 m.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				10-15 m.	1-2 t.	6-16 t.	8-54 n.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				Ovar	Porto	Ovar		4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				7-30 m.	9-17 m.	10-7 m.	11-57 m.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				2-10 t.	5-56 t.	4-41 t.	6-38 t.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				7-15 t.	9-2 n.	12-34 n.	2-21 n.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				Esmeriz	Porto	—	—	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				4-00 m.	5-47 m.	—	—	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				Espinho	Porto	Espinho		4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				7-0 m.	8-7 m.	5-41 m.	6-44 m.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				9-40 m.	10-48 m.	8-21 m.	9-24 m.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				1-21 t.	2-32 t.	11-51 m.	12-58 t.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				4-45 t.	5-39 t.	3-6 t.	4-17 t.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				8-40 n.	9-47 n.	7-11 t.	8-15 n.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				11-40 n.	12-46 n.	9-28 n.	10-33 n.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				Coimbra	Figueira	Coimbra		4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				6-0 m.	7-46 m.	5-50 m.	7-36 m.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				9-30 m.	10-41 m.	7-55 m.	9-20 m.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				1-25 t.	3-10 t.	11-0 m.	12-30 t.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				—	—	10-0 n.	11-40 n.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				Lisboa	Badajoz	Lisboa		4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				p 9-20 m.	8-45 n.	5-35 m.	p 6-17 t.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				11-15 m.	—	—	—	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				7-5 t.	6-30 m.	6-40 t.	5-14 m.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				9-30 n.	—	—	—	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				Lisboa	V. Alcantara	Lisboa		4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				p 9-20 m.	6-30 t.	8-45 m.	3-12 t.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				11-15 m.	—	—	—	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				7-5 t.	7-3 m.	5-25 t.	5-14 m.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				9-30 n.	—	—	—	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				Lisboa	Guarda	Lisboa		4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				p 9-20 m.	2-39 n.	4-5 t.	5-14 m.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				11-15 m.	—	—	—	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				7-5 t.	9-46 m.	12-20 n.	p 6-17 t.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				9-30 n.	—	—	—	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				Setil	Vendas Novas	Setil		4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				4-15 m.	7-40 m.	3-55 m.	6-46 m.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				8-20 m.	10-12 m.	11-0 m.	2-5 t.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				5-50 t.	7-25 t.	7-58 t.	9-30 n.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.		4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				7-0 m.	1-41 t.	5-20 m.	5-55 t.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				11-3 m.	9-20 n.	4-10 t.	11-07 n.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				6-50 t.	4-54 m.	8-35 n.	8-39 m.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				Figueira	Amieira	Figueira		4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				5-30 m.	4-11 m.	4-30 m.	4-51 m.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				5-25 m.	5-41 m.	6-10 m.	6-51 m.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				12-50 t.	12-54 t.	1-29 t.	1-41 t.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—
				8-35 n.	8-34 n.	9-5 n.	9-26 n.	4-10 m.	5-25 m.	4-5 m.	5-30 t.	—	—	—	—

# Aos srs. subscriptores dos telephones

## MEMOTELEFONIO

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

Especialidade d'esta redacção

**PREÇO 1\$000 RS.**





# 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 include-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

**AGENTES** { Em Lisboa: — James Rawes & C.<sup>a</sup> — R. dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>  
No Porto: — Tait & Rumsey — R. dos Ingleses, 23, 1.<sup>o</sup>

## Vapores a sair do porto de Lisboa



**Antuerpia** e Bremen, vapor allemão **Heidelberg**. Esperado a 10 de maio. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.<sup>o</sup>



**Bahia**, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Assuncion**. Sairá a 5 de maio. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



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



**Barcelona**, Cete e Marselha, vapor francez **Saint Philippe II**. Sairá a 9 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Bordeos**, vapor francez **Magellan**. Sairá a 3 de maio. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Bordeos**, vapor francez **Cordillere**. Sairá a 18 de maio. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



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



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Amazona**. Sairá a 15 de maio. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



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



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



**Hamburgo** vapor allemão **Santos**. Sairá a 2 de maio. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Hamburgo**, vapor allemão **Bahia**. Sairá a 9 de maio. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Hamburgo**, vapor allemão **San Nicolas**. Sairá a 16 de maio. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



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



**Iquitos** vapor inglez **Ucayali**. Sairá a 16 de maio.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



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



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



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



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



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



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



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



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Prinz Waldemar**. Sairá a 10 de maio. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



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



**S. Miguel**, Terceira, Graciosa (St.<sup>a</sup> Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez **Açor**. Sairá a 5 de maio. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



**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.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Tanger**, Barcelona, Cete e Marselha vapor francez **Saint Jacques n.<sup>o</sup> 10**. Sairá a 2 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Teneriffe** e Las Palmas, vapor inglez **Aventuro**. Sairá a 1 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>





# CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Distancias kilometricas dos apeadeiros de **Fonte** e **Machados**  
às 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>to</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
Escoural . . . . .	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.*