

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

A. VASCONCELLOS PORTO

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

SUMMÁRIO

CIRCUMVALLAÇÃO DO PORTO — por J. Fernando de Sousa.....	209
NAVEGAÇÃO DO TEJO, por O. S.	210
PARTE OFICIAL — Decretos de 27 de maio e 19 de junho, 4 e 11 de julho e portarias de 4 e 6 de Julho do Ministério das Obras Públicas.	211
NOTAS DE VIAGEM — IV — Serviço moroso — Liberdades para os estrangeiros — Combóios pelas ruas — As oficinas da Pensilvânia — A curva da «ferradura»	212
AS LINHAS FERREAS DA INGLATERRA	213
A PRODUÇÃO CARBONIFERA DOS ESTADOS UNIDOS.....	214
«LIBOMBOS» — TRACÇÃO ELECTRICA	214
OS CAMINHOS DE FERRO FRANCEZES	214
UM TIRO MONSTRO	215
DESENVOLVIMENTO DOS CAMINHOS DE FERRO EM PORTUGAL.....	215
UM TUNNEL SOBRE O NIAGARA — COMMERÇIO PORTUGUEZ	215
CANAL DO MAR NEGRO AO BÁLTICO	215
NOVO GÁZ D'ILLUMINAÇÃO — AOS QUE VIAJAM	215 e 216
UMA LINHA AUDACIOSA	216
PARTE F NANCEIRA — Carteira dos acionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e arios — Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	216 e 217
LINHAS PORTUGUEZAS — Vale do Vouga — Benguela — Vila Viçosa — Corgo — Malange — Pocinho a Miranda — Mormugão — Coruche a Aviz — Mirandela a Bragança	218
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Itália — Suecia — Congo Fran- cez — Argentina	218
COMPANHIA REAL — Relatório do conselho de administração (contí- nuação)	218
ARREMATAÇÕES — AGENDA DO VIAJANTE	219 e 221
ANNUNCIOS — HORARIO DOS COMBOIOS	222 e 223
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	224

Circumvallação do Porto

Procurei em artigo anterior definir o sistema de ligações das linhas do Minho e Douro e afluentes com a sua testa marítima, pondo em relevo a importância da linha de circumvallação do Porto como linha suburbana, ao mesmo tempo que constitue a mais conveniente ligação com Leixões, suprindo bem, nas relações da parte baixa da cidade com aquele porto, o prolongamento do ramal da Alfandega, incomparavelmente mais caro e incapaz de desempenhar as funcções de linha suburbana.

As diligências feitas ultimamente pelo illustre presidente da Associação Commercial do Porto para a construção do troço da Alfandega a Leixões deram logar a que ficasse claramente estabelecido que os encargos respectivos não devem pesar sobre o fundo especial, visto derivarem de preceitos de uma lei anterior á que o instituiu, que assegurou em 1889 a garantia de juro ao capital necessário para essa construção.

A administração dos caminhos de ferro do Estado não tem, pois, que dar precedencia a uma ou outra ligação; incumbe-lhe apenas promover a construção da linha de circumvallação, unica custeada pelo fundo especial e de cuja extraordinaria importância e necessidade está convencida ha muito.

O projecto da linha foi aprovado por portaria de 4 do corrente. Urgia fazer as expropriações para evitar a sua valorização por construções. Por isso propôz o Conselho que a ellas se procedesse desde já, para o que era possível arranjar dotação á custa de verbas da distribuição de fundos em que ha disponibilidades.

Por decreto de 11 do corrente foi destinada a dotação de 80:000\$000 réis para as expropriações, que se estão já fazendo.

Importa dar notícia do traçado de tão importante linha. Pensaram em tempos em fazer sahir de Ermezinde o troço de ligação das linhas de Minho e Douro com Leixões. A necessidade de suprir com uma estação subsidiaria de triagem a deficiencia de espaço da de Campanhã e a conveniencia de facilitar a expansão da cidade pela construção de uma linha de circumvallação, determinaram a escolha de Contomil para entroncamento, inserindo-se a nova linha com o vertice do angulo para o lado do Porto, a fim de facilitar a circulação directa dos comboios de passageiros entre a estação central do Porto e Leixões e dos de mercadorias entre esse *terminus* e as estações de Campanhã e Alfandega.

Foi esse traçado proposto pela comissão technica, encarregada por decreto de 6 de outubro de 1898 de propor o plano da rede complementar ao norte do Mondego.

Por decreto de 15 de fevereiro de 1900 e depois da audiencia da Comissão Superior de Guerra e do Conselho Superior d'Obra Pública foi aprovado o plano, em que figura a linha de circumvallação, das proximidades do kilometro 2,5 da linha do Minho a Leixões.

Pouco depois da sua constituição o Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado mando proceder ao estudo da linha e destacar do projecto o da estação de Contomil, que, além d'entroncamento, era subsidiaria da de Campanhã.

Logo que houve projecto aprovado e recursos disponíveis, procedeu-se á construção da nova estação em que havia importantes terraplenagens, hoje quasi concluidas.

A carta de lei de 1 de julho de 1903 auctorizou a construção da linha de circumvallação. Falta portanto apenas a aprovação do projecto.

Tem este a data de 13 de agosto de 1904. Começado pelo serviço de via e obras antes da organização do serviço privativo d'estudos e construção, foi continuado e concluído sob a intelligente direcção do respectivo chefe o sr. Affonso do Valle Coelho Cabral e superintendido pelo sr. conselheiro João Gualberto Povoas.

No projecto proficentemente elaborado e em que trabalharam varios engenheiros, teve a parte principal o sr. Antonio Birne Pereira, que teve neste estudo estreia auspiciosa, revelando intelligencia e actividade dignas de nota.

Era sobremodo laboriosa a tarefa, não tanto pela extensão da linha, como pelas dificuldades que oferecia.

A Companhia da Povoa tinha em tempo requerido a concessão da linha, de um ponto entre Campanhã e Rio Tinto a ligar com o ramal da Senhora da Hora a Leixões, e mando proceder ao estudo.

Não podia ser concedido a uma empresa o mais importante complemento das linhas do Estado, nem construído de via reduzida a sua ligação com Leixões.

O estudo a fazer devia pois ser para via larga, contando-se com o futuro assentamento da segunda via quando uma só não dêr vasão ao tráfego.

O traçado foi sujeito aos limites de 300^m para as curvas e de 15^m para as pendentes e ao mínimo de 100^m entre curvas e contracurvas. Procurou-se ainda, para facilidade da exploração manter a linha fóra da estrada da circumvallação, que atravessa logo no começo do segundo kilometro.

Estudou-se primeiro a linha em direcção á Areosa, pa-

sando por baixo da estrada real n.º 32 e vencendo o contraforte com um tunnel de 820m d'extensão.

Esta importante obra de arte, que além d'encarecer enormemente a construcção, seria pouco conveniente numa linha suburbana, foi evitada por uma variante que alonga o traçado 2.286m, mas mantem-o a ceu aberto e reduz muito o preço da linha. Para isso foi o traçado passar por baixo d'aquella estrada ao Brazileiro, destacando-se do projecto primitivo ao kilometro 1,140 e vindo ligar-se-lhe ao kilometro 4,060.

A linha corta de nível ou em passagens, superiores umas e inferiores outras, 13 estradas que convergem na cidade; serve freguezias suburbanas muito populosas, merecendo menção os logares de S. Mamede da Infesta, Custoios, S. Martinho, Mattosinhos e Leça.

Em planta apresenta em alinhamentos rectos 8.595,15
Em curvas 10.005,85
Total 18.601,00

Em perfil:
Patamares 3.456,03
Pendentes de 15mm. 10.161,13
" inferiores 4.983,84
Total 18.601,00

O traçado é accidentado, mas assim o exigia a accidentação do terreno e o proposito d'evitar o tunnel da Ariosa.

O primeiro traçado tinha:
Patamares 4.356,60
Pendentes de 15mm. 6.839,73
" inferiores 5.118,67
Total 16.315,00

As obras de artes principaes, reduzem-se, com a suspensão do tunnel, orçado em 283:295.5032, ao viaducto de Guifões e á ponte sobre o Leça.

O primeiro comprehende um tramo de viga semiparabolica de taboleiro inferior com 64m,60 e avenidas em curvas de 300m uma e de 450 outra, com 4 arcos de 15m de vão. O comprimento total da obra é de 183m,50. Tres dos arcos são na avenida d'entrada e um na de saída.

Este viaducto fica ao K-10,800. A ponte do Leça é destinada a levar a linha ao molhe norte de Leixões. Tem 3 tramos independentes com os vãos de 36m. O comprimento total, incluidas as avenidas, é de 147m,50. As vigas são parabolicas.

O viaducto para duas vias está orçado em 51:422.000 e a ponte em 51:348.000, importando o taboleiro da segunda via, independente do da primeira, em 11:739.000 no viaducto e 22:173.000 na ponte.

Além d'essas obras ha uma passagem superior de 10m e uma inferior de 5, ambas de taboleiro metallico e uma superior com abobada de 9,50 de vão. Não ha muros de supporte.

São 43 as passagens de nível. Além da estação de Contumil haverá as de S. Mamede, Custoias, Mattosinhos e Leça e os apeadeiros do Brazileiro, Ariosa ou Pedrouços e Villarinho.

A linha, segundo a variante, está orçada, para via dupla, em 608:265.000 ou 32:700.000 por kilometro.

Se se deixarem para mais tarde os taboleiros das obras de arte e a superstructura da segunda via, ficará o orçamento reduzido a 498:902.860 com as expropriações, terraplenagens e alvenarias das obras de arte para duas vias.

E se por enquanto se terminar a linha no molhe Sul de Leixões, aguardando a execução das obras complementares do porto, ás quaes tem de ser subordinada a passagem do Leça, reduzir-se-ha a despesa immediata a 400:000.000, quasi metade do custo do prolongamento da Alfandega a Leixões.

Tal é o projecto da linha, a cuja execução se deu já começo no que respeita a expropriações e que ha de seguramente prestar incalculaveis serviços ao commercio do Porto e das regiões servidas pelas linhas do Minho e Douro. E' d'esperar que os poderes publicos, consciens da importancia de tão essencial complemento das linhas do Estado facultarão os meios para a sua rapida construcção.

Importa referir que no traçado da linha não foram esquecidas as exigencias da defesa do Porto.

O estudo foi acompanhado por um delegado technico do Ministerio da Guerra, o sr. coronel d'engenharia Pereira Dias, naturalmente designado para esta missão, não só pelo seu cargo de inspector d'engenharia como pela sua especial competencia e conhecimento da região e do plano complementar do porto de Leixões, em que tão proficientemente collaborou. Em harmonia com as suas indicações o traçado manteve-se na margem esquerda do Leça, que é o fosso natural do recinto a fortificar para defesa proxima do Porto e foi delineado de modo que seja facil estabelecer comunicações com as diferentes obras.

Foi ainda estudada e reconhecida a possibilidade de ligação directa com Ermezinde, no Brazileiro, que talvez só em futuro remoto será precisa mas que devia ser prevista para o caso de haver numerosos comboios directos de mercadorias de ou para Leixões.

Durante muito tempo será preferivel agrupar e classificar os vagons em Contumil distribuindo os pelas diversas direcções a servir.

Proseguem no entanto os estudos de uma variante entre o Ouro e Leixões do prolongamento do ramal de Alfandega, estando assente que até o Ouro a linha terá de seguir numa série de tunneis, depois de haver atravessado de nível uma das principaes, senão a principal arteria da cidade.

Concluido e aprovado o projecto, á Companhia das Docas ou á Associação Commercial compete, nos termos das leis de 1889 e 1903, executá-lo. Não seria melhor dispensar tão avultada quantia nas obras do Douro, assentar via de serviço sobre os novos caes, ligados assim com a estação de Alfandega e aproveitar a linha de circunvalação para as relações entre esta e Leixões, apesar do maior percurso?

Pois no periodo de lucta entre a Companhia Real e a da Beira Alta não chegou a primeira a levar com vantagem a mercadoria do Porto para a Guarda pelo Entroncamento e Abrantes, com um enorme excesso de percurso?

J. Fernando de Sousa.

NAVEGAÇÃO DO TEJO

O viajante que entra no nosso porto a bordo dos confortaveis navios das carreiras inglezas, allemãs ou outras, e vem fundear no largo ancoradouro que lhe oferece o nosso amplo, espelhado e seguro rio, fica sob duas impressões diversas, contemplando o risonho e claro panorama d'uma bella cidade que ondula a sua casaria por numerosos outeiros d'onde emergem para o azul sereno da atmosfera as grimpas das torres, e vendo a vastidão da prospectiva serena das aguas do Tejo que mais parece um grande lago.

Se esse viajante não é apenas um excursionista, um simples artista que quer dar aos seus olhos o prazer de novos e imprevistos horisontes, paisagens diversas, costumes caracteristicos, bellezas da arte ou da natureza, mas um estudos ou um utilitario, logo tem no nosso Tejo uma demonstração apparente da descuidosa inercia portuguesa, claro indicio por onde pôde diagnosticar a falta de iniciativa do nosso paiz que tão pouco partido sabe tirar dos seus recursos e das suas riquezas.

Paiz agricola, com zonas largas de campinas alagadiças, importa o arroz de que carece para cobrir o grande deficit na sua alimentação, importa os cereaes porque não tem ainda forças nem decisão para empreender grandes obras de irrigação, e importa o azeite para as suas conservas e carne para os seus açouques. Raça de pescadores atrevidos e corajosos, paga iargo tributo á industria da pesca estrangeira, á qual compra a maior parte do bacalhau que consome; continua a explorar por processos archeologicos a pesca costeira e assiste pasmado e indeciso, mas sem revoltas, ao espectaculo da pesca a vapor feita por estrangeiros em aguas quasi portuguezas, pois que pouco distam das nossas praias.

Família ethnica de marinheiros e navegadores, que ainda não perdeu a tradição do mar, deixa desinhar a marinha mercante, extinguir a cabotagem e não aproveita a navegação dos seus rios.

No espelho azulado do Tejo poucas rugas se formam pelo bater das palhetas das helices ou rodas dos pequenos vapores fluviaes; poucas pelo roçar das velas latinas dos barcos adornados e ajoujados de carga.

Nas suas dócas não se nota a floresta de mastros e vergas, qualquer cousa que recorde o movimento, a vida, a actividade, a accumulação, o labutar dos restantes grandes portos da Europa.

O porto de Lisboa não parece um porto commercial mas um porto para recreio, para as grandes recepções triunfaes, para as solemnes visitas de grandes esquadras.

Nem as obras monumentaes que se tem feito, os seus molhes, diques, varadouros e docas lhe fizeram perder o facies primitivo.

E' um porto morto. Os 3.029 vapores de vapor ou vela que nello entraram e os 2.972 que d'elle saíram, segundo a ultima estatística, que é a de 1903, não bastam para o animar.

Não bastam 26 entradas e 25 saídas de vapores portuguezes, 37 entradas e 27 saídas de navios de vela portuguezes de longo curso; 33 respectivamente e 33 de navios a vapor, 17 e 22 de navios de vela de grande cabotagem. E' extraordinariamente pouco tambem 59 entradas e 60 saídas de vapores, 606 e 614 de navios de vela, de pequena cabotagem.

São escassas portanto as navegações sob bandeira portugueza para o mar largo ou para extensa costa da *occidental praia lusitana* e não é menos diminuta a própria navegação fluvial, que declina dia a dia.

Os governos preocupam-se com estes factos mas não aínam com o remedio ou hesitam na sua applicação,

Nomeiam-se comissões que estudam o problema como a que brevemente vai apresentar o seu relatorio ao nobre ministro da marinha e ultramar, mas o resultado de todos estes trabalhos é haver, de tempos a tempos, mais um relatorio para a alimentação da traça que vive nos archivos, e alguns navios a menos no rol da nossa minguada marinha.

A legislação aduaneira tem contribuido d'um modo efficaz para a asfixia da navegação portugueza.

O regimen da papelada, os embargos fiscaes, a complicação dos processos de despacho, a sua demora e o seu custo, afastam os fretes. A navegação de cabotagem não pôde, por causa das alfandegas, adoptar o simples processo de expedição de mercadorias que se usa nas estações ferroviarias.

Um simples caixeiro, ou móço d'esquina, faz uma guia de expedição para transportar um caixote de Lisboa a Paris, ou para o receber d'ali; só um *despachante* da alfandega, pôde, depois de complicadas formalidades, receber em Lisboa uma caixa de figos que venha de Portimão!

Pela estação do Rocio sae quem quizer para S. Petersburgo; do porto de Lisboa não se sae sem passaporte para Vigo ou Gibraltar!

Um passageiro com menos de 21 annos só pôde embarcar se tiver depositado 150\$000 réis, por causa da lei do recrutamento; e depois, quando regressa, quer seja apurado para militar quer não, nunca mais cobra esse dinheiro.

As leis fiscaes sob o pescado combatem a industria da pesca portugueza. Limita-se aos nacionaes a zona onde pôdem exercer a pesca por processos mais seguros e perfeitos. Lança-se-lhes um pesado imposto.

Os estrangeiros, logo junto á pequena faxa das aguas territoriaes, pescam onde lhes apraz e estão livres do imposto.

Isto contribue certamente para depauperar a industria maritima portugueza, que tanto carece de estimulantes.

O espantalho do Lazareto e o excesso de exigencias sanitarias afugentam os viajantes e diminuem a concorrença do porto. E' claro.

O que porém, não tem facil explicação é a nossa imprevidencia, a nossa inercia, o nosso desdem pela propria navegação do rio e dos seus ultimos afluentes, esteiros ou canaes.

Será porque as vias ferreas servindo economicamente, com rapidez e segurança, as margens do rio, tornem dispensaveis os transportes fluviaes?

Será porque a concorrença da viação accelerada mata a navegação do rio?

Será porque o leito do Tejo se encontre com aguas tão baixas que se torne embaraçosa a sua navegação com carga consideravel quando não favorecida pelas marés?

Será pela deficiencia da balisagem e das sondagens que a navegação se difficulte a ponto de se tornar precaria, dispendiosa e perigosa?

Será por que a deficiencia das dragagens tornasse impraticavel a navegação acima da região onde não chegam as marés, durante a epoca da estiagem?

Todas estas causas por certo influem no resultado, mas nenhuma por si, nem o seu conjunto o explica.

Lá fóra, os canaes e as vias ferreas luctam e ganham certas especialidades de trafego. Apezar do desenvolvimento da viação rapida, continuam a rasgar-se canaes e a construir-se eclusas.

O Tejo é marginado pela linha ferrea na sua direita, mas não o é na esquerda. As povoações que demoram á beira rio, sem uma ponte que ainda atravesse o Tejo para cá do Setil, estão mal servidas.

Mesmo na margem direita as mercadorias teem de seguir pela estrada ordinaria até as estações ferroviarias, e ha muito trafego para o qual o trajecto seria, por isso, mais barato aproveitando os canaes e vallas.

Essa grande *estrada liquida que anda*, alternativamente para traz e para diante, pelo fluxo e refluxo das marés, não se utiliza devidamente.

Falta em Lisboa, tão bem servida já por tremvias eletricos, uma empresa fluvial de transporte de mercadorias, com barcassas amplas, de pequeno calado, rebocadas por vapores potentes, que demandem pouco calado tambem.

Uma esquadilha assim composta, com carreiras regulares, de fretes rasoaveis e a necessaria seriedade, que tivesse duas pequenas dragas para limpar os fundos até 2 metros de profundidade, devia auferir lucros importantes e trazia um enorme beneficio aos productores, sem prejuizo das vias ferreas.

O movimento do porto augmeniaria e crescera paralelamente a riqueza publica.

Já que não podemos realizar o sonho dos Filipes e do grande Marquez de fazer navegavel o alto Tejo, aproveite-se-lhe ao menos a parte que vae da sua foz a Santarem e desenvolvam-se as communicações, principalmente as da margem esquerda entre si e com a capital.

Um grande rio, como este, desaproveitado é uma grande demonstração de incuria que só a peninsula iberica poderia dar.

O. S.

PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio
e Industria

Cañinhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Por ter sido publicado com inexactidões no *Diario do Governo* n.º 122, de 30 de maio do corrente anno, novamente se publica o seguinte decreto:

Propondo a administração dos caminhos de ferro do Estado que para execução dos trabalhos de construção do caminho de ferro do Valle do Tamega, lanco da Livrâo a Amarante, seja declarada a urgencia da expropriação por utilidade publica de vinte e uma parcelas de terreno, todas situadas no concelho de Marco de Canavezes, districto do Porto, as cinco primeiras com os n.º 1 a 5 na freguesia de Santa Eulalia, respectivamente com 123^{m²} 0, 287^{m²} 0, 1.302^{m²} 0, 2.180^{m²} 0 e 545^{m²} 0, pertencentes a D. Maria Cândida Pinto Brandão Aguiar, e as restantes na freguesia de Santo Izidro, pertencentes aos n.º 22, 23 e 24, com 207^{m²} 0, 1.776^{m²} 0 e 130^{m²} 0, a Bernardo Pinto Babo, e as n.º 39, 41, 43, 46, 47, 48, 53,

54, 59, 60, 64, 65 e 68, com 375^{m²}0, 1.025^{m²}0, 261^{m²}0, 1.494^{m²}0, 1.067^{m²}0, 687^{m²}0, 173^{m²}0, 417^{m²}0, 108^{m²}0, 829^{m²}0, 799^{m²}0, 560^{m²}0, 730^{m²}0, a Serafim Machado;

Considerando que estas expropriações se acham compreendidas nas disposições do artigo 2.º da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do conselho superior de obras públicas e minas, com data de 18 do corrente, declarar de utilidade pública e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859, as mencionadas expropriações marcadas nas plantas parcellares que baixam com o presente decreto assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 27 de maio de 1905. — REI — D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

Propondo a Administração dos Caminhos de ferro do Estado, que para execução dos trabalhos de construção do primeiro lanço do caminho de ferro do Pocinho a Miranda, seja declarada a urgencia da expropriação por utilidade pública de tres parcellas de terreno, a primeira entre os perfis 7 e 167, pertencente ao dr. Adriano Cavalheiro, sito no distrito da Guarda, concelho e freguesia de Villa Nova de Foscoa, compreendendo as parcellas n.º 2 e 3 da planta cadastral com a superficie de 3.160 metros quadrados e as outras duas, ambas sitas no distrito de Bragança, concelho e freguesia de Moncorvo, pertencendo a primeira: parcellas n.º 11 e 14, com 15.529 metros quadrados, a D. Adriana de Sá Margarida, e a segunda, parcella n.º 25, com 1.401 metros quadrados a Manoel Antonio da Silva;

Considerando que estas expropriações se acham compreendidas nas disposições do artigo 2.º da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 13 do corrente, declarar de utilidade pública e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859, as mencionadas expropriações marcadas nas plantas parcellares que baixam com o presente decreto, assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 19 de junho de 1905. — REI. — D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

Propondo a Administração dos Caminhos de ferro do Estado, que para execução dos trabalhos de construção da 1.ª secção do caminho de ferro do Pocinho a Miranda, seja declarada a urgencia da expropriação por utilidade pública, de duas parcellas de terreno, situadas no distrito de Bragança, concelho e freguesia de Moncorvo, a primeira com o n.º 37, pertencente ao dr. Antonio Joaquim Ferreira Margarido com a superficie de 738^{m²}50 e a segunda com o n.º 38, pertencente aos herdeiros do Visconde de Marmelleiro, Viscondessa de Marmelleiro, Antonio Eugenio de Carvalho e Sá e dr. José Braz Ribeiro, com a superficie de 7^{m²}74;

Considerando que estas expropriações se acham compreendidas nas disposições do artigo 2.º da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, com data de 23 de junho, declarar de utilidade pública e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859, as mencionadas expropriações, marcadas nas plantas parcellares, que baixam com o presente decreto, assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço em 4 de julho de 1905. — REI. — D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto e orçamento de 13 d'agosto de 1904, da linha de circumvalação do Porto, Contomil a Leixões, e respectiva variante entre o perfil 7 do kilometer 1 e o perfil 3 do kilometer 4:

Ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 23 de junho ultimo, aprovar o referido projecto e orçamento na importancia de 498.932\$860 réis, a que haverá que juntar 109.332\$140 réis, dos trabalhos complementares da segunda via, cuja execução pôde ser deixada para quando esta se torne indispensavel, não devendo porém ser considerada definitivamente aprovada a parte do traçado compreendida entre as estações de Matosinhos e Leça, cujo delineamento definitivo fica dependente das obras a realizar no porto de Leixões.

Paço em 4 de julho de 1905 — D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

Sua Majestade El-Rei a quem foi presente o projecto e orçamento na importancia de 2.000\$000 réis, elaborado pela Direcção

do Minho e Douro em 1 de julho corrente, para reforçamento da ponte do Corgo, a fim de adatá-la à passagem da linha de via reduzida do caminho de ferro da Regua a Villa Real: ha por bem, conformando-se com a informação d'esta data, do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, aprovar o referido projecto e orçamento e auctorizar a sua execução,

Paço, em 6 de julho de 1905. — D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

No uso da auctorização concedida pela carta de lei de 1 de julho de 1903 e tendo em vista a manifesta conveniencia publica de facilitar a construcção em boas condições da linha da circumvalação do Porto, realizando desde já as expropriações necessarias:

Hei por bem determinar que das disponibilidades da verba destinada a aquisição de material circulante e fluvial para os caminhos de ferro do Estado, na distribuição aprovada por decreto de 23 de dezembro de 1904 seja applicada às expropriações da referida linha conforme o projecto aprovado por portaria de 4 do corrente, a quantia necessaria até o limite de 80.000\$000 réis.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar.

Paço, em 11 de julho de 1905. — REI — D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

NOTAS DE VIAGEM

IV

Serviço moroso — Liberdades para os estrangeiros — Comboios pelas ruas — As officinas da Pensilvânia — A curva da «ferradura».

Antes de prosseguirmos na descrição das viagens bom é ir dando algumas notas da observação da vida americana que poderão interessar não só o leitor que tenha que vir a este paiz, como recrear o que não pense sair de Portugal. Uma das cousas que mais impressiona o europeu, acostumado ao serviço dos hoteis no velho mundo e, ao mesmo tempo, sabedor de que na America prevalecem os costumes inglezes e o inglez tem sempre presente o proverbio «time is money» (o tempo é dinheiro) são as enormes demoras com que somos servidos por todos os creados, seja de hoteis seja de restaurants ou da mais simples loja de bebidas (que abundam por cá de todos os generos).

Quem se dispõe a almoçar, a jantar ou a comer ou beber qualquer cousa, tem que se dispôr tambem a esperar um tempo enorme que lhe apura a paciencia.

Tomado lugar na mesa pedimos, quasi por favor, que nos tragam a lista, no que, em geral, não ha muita demora. Depois espera-se tempo immenso que o creado se approxime e quando conseguimos dar-lhe instruções sobre o que desejamos nos sirva, elle attende-nos e retira-se respeitoso.

Ha então uns 20 ou 30 minutos de espera que são entretidos pelo creado trazendo-nos para a meza um copo cheio de gelo com alguma agua, depois um talher, depois um guardanapo. Algum tempo passado apparece o pão e a manteiga, depois... nada apparece. Impacientamo-nos, reclamamos e depois de muitas instancias elle approxima-se e assegura-nos que em *five minutes* seremos servidos. Crêmos que no vocabulário americano *five* quer dizer *bastantes*, *muitos*, *numerosos*, porque, depois d'aquella affirmação nunca passam menos de um quarto d' hora d'espera.

Verdade seja que o aparecimento da comida é como que um facto de vulto sobre a mesa. Cada prato é acompanhado de quatro a seis complementos, e como estes veem separados para cada conviva, quando estes são quatro á mesa o creado apresenta em volta do prato central, uns 16 a 24 pratinhos, com batatas, saladas, milho cosido, tomates guisados, arroz, conservas, etc., e se se trata de carnes vem mais uns quatro frascos de molhos, total 29 coisas a que, se juntarmos as colheres, garfos e facas, teremos umas 70 coisas, fôra saleiro, pimenteiro e mostarda. Uma mesa completamente cheia.

Fica-se enfartado só com a vista de tanta comida.

O peior é que este costume, tão contrario aos nossos

usos, é invariável, sendo raríssimo encontrar-se restaurante que sirva à europeia. Que o saibamos, em Nova York só um restaurante italiano, no Brodway, edifício da Ópera, serve ao uso d'esse paiz, e em Washington só soubemos e apreciamos, do serviço à franceza de um pequeno restaurante, modesto mas muito rasoável, de Mr. Perreard, na avenida E à esquina da rua 12 NW onde nos serviram apurados pratos da cozinha franceza.

Para contrapôr a estes costumes especiais que contrariam o visitante outros há excellentes nos Estados Unidos, que tornam bem agradável a viagem neste paiz.

Primeiro que tudo, uma ampla liberdade, uma ausência de exigências, de rigores, de regulamentos immutáveis a torturar o estrangeiro.

Não há cuidados com elle, é certo, como também não os há para com os do paiz. Segundo a lei e costumes americanos cada cidadão tem que velar por si próprio sem contar com que os demais se preocupem d'ele. Uns simples letreros: «cuidado com os gatunos» outros que dizem: «antes de atravessar as vias ferreas olhe bem se vem algum comboio». Se fôr descuidado será roubado, ou ficará morto.

E o caso é que, apesar de anualmente entrarem no paiz milhões de imigrantes, vindos de toda a parte e muitos de duvidosa reputação, os casos de roubos são numa proporção bem pequena; e sendo tão intensa a circulação de trens eléctricos nas ruas e de comboios atravessando passagens de nível, o numero de desastres não é extraordinário.

E note-se ainda que os avisos das locomotivas se limitam, em plena via, a quatro pequenos apitos roucos, e durante o percurso nas estações ou ao longo das ruas das povoações, a uma campainha badalando continuamente.

E' esse um característico da locomotiva americana a campainha. Chega a parecer, quando se está numa estação, que é dia de festa religiosa, quando os sinos convidam à oração.

Dissémos que os comboios são ao longo das ruas, o que na Europa poria os cabelos em pé, se em tal se pensasse. Pois andam, e com a velocidade que entendem e por vezes em longas distâncias. A via é calçada a pedra ou a madeira; ao lado d'ella, sem resguardo algum é a rua publica; os trens e os viandantes passam e ao lado d'elles corre o grande comboio, sempre caminhando, olhado com indiferença como se fosse um carro qualquer.

As estações não são, portanto, fechadas; quem quer está nelas ou passa pelos vestíbulos. Só nos caes e nas linhas de serviço de manobras é que não se entra.

Estas são enormemente extensas e as instalações de serviço, de uma importância extraordinária.

Tiveram os excursionistas do Congresso ocasião de apreciar isso, logo na primeira paragem dos comboios que os conduziram na brilhante excursão de estudo e recreio que lhes foi oferecida.

Em Altoona foram examinadas as instalações da companhia Pensilvânia, sendo estas: os fechos de linhas de triagem, as oficinas e os processos de limpeza rápida das locomotivas e seu reabastecimento de carvão e água.

O primeiro d'aquelles serviços não foi novidade, devemos dizer-lo, para muitos dos delegados que já o conheciam de outras linhas. E ainda com a vantagem sobre o que se usa nas linhas dos Estados Unidos da triagem não exigir um guarda freio em cada wagon, o que é despendiosíssimo. Nas linhas do Norte da França, cremos que em Bar-le-Duc (se a memória nos não falha), há apenas um agulheiro em cada fecho de linhas, um único distribuidor de vagões e um engatador por comboio a formar.

Ora na América, onde o engate automático está em uso geral (e até se está ensaiando já o emprego de ligação automática do freio Westinghouse) até estes últimos empregados se podem poupar.

As oficinas são d'uma importância notabilíssima, provadas das mais aperfeiçoadas ferramentas e instaladas em vastos edifícios.

O serviço da limpeza das caldeiras das locomotivas,

sua inspecção rigorosa antes de entrarem no depósito e reabastecimento de carvão e água agradou imenso pela sua novidade e pela presteza com que é realizado.

Tão extensa é esta estação que os excursionistas foram transportados de umas a outras dependências em comboios especiais que em marcha regular levavam 20 a 30 minutos; e tão numeroso é o pessoal ali empregado que, elle só por si com suas famílias, constitue a população de toda a cidade em que há numerosas ruas servidas por carros eléctricos, três teatros, clubs, parques, etc.

Não devemos esquecer que já aqui tratámos do abastecimento d'água das locomotivas em transito, processo de iniciativa d'aquela companhia, que consiste em instalar no centro de linha uns tanques, dos quais a máquina automaticamente chupa a água, sem necessidade de parar para isso.

Também aqui se descreveu em tempo, sem que possamos agora, escrevendo de tão longe, precisar quando, a notável curva chamada *a ferradura* que esta linha descreve ao sair de Altoona.

Vimo-la agora e a todos interessou aquelle bello trecho de linha em curva e forte rampa que permittia que tres dos comboios especiais se vissem uns aos outros, cada um traccionado por tres possantes máquinas de 8 rodas conjugadas.

Não nos sobra o espaço para falar da segunda paragem, em Pittsburgh, pelo que temos que deixar para o proximo artigo a extraordinaria cidade do ferro e do fumo. Do ferro, fumo e da chuva, que o digam os chapéus de alguns visitantes que apanharam lavagem completa.

E também das coisas baratas, tendo-se visto, com pasmo, que, por exemplo, um jogo de balde e regador de ferro esmaltado custa 200 réis, e um chapéu de senhora 100 réis.

As linhas ferreas da Inglaterra

Foi a 27 de setembro de 1825 que pela primeira vez a locomotiva silvou sobre uma linha ferrea na Grã-Bretanha.

Entre Stockton e Darlington, uma extensão de quarenta quilometros, estendeu-se a primeira linha a vapor; a locomotiva ia por parte a tração animal.

Desde então, o desenvolvimento dos caminhos de ferro ingleses tem sido espantoso.

Segundo uma estatística oficial do Board of Trade, a rede ferroviária inglesa a 31 de dezembro de 1902 tinha a extensão total de 35.642 quilometros, devendo notar-se que mais de metade d'estas linhas eram, pelo menos, de via dupla, havendo algumas triplas.

As companhias possuíam aquela data 22.130 locomotivas, 49.858 carruagens para passageiros, não contando 19.584 outras que fazem parte dos comboios de passageiros, 711.059 vagões de carga, e 19.594 veículos de diversas espécies.

São proprietárias de hoteis nas principais cidades; possuem canaas, navios, molhes; fabricam as suas locomotivas, carruagens, vagões, carris; tem instalações eléctricas próprias, fábricas de gás, e oficinas tipográficas.

Comparando a rede ferroviária inglesa com a dos outros países, vê-se que em extensão é inferior à dos Estados Unidos, Alemanha, Russia e França; mas em relação à superfície do paiz é-lhes superior. Sob este ponto de vista apenas fica inferior à Belgica.

Em relação à população, a rede inglesa é inferior à norte americana, à alemã, e à franceza. Neste ponto a que ocupa o primeiro lugar é a rede australiana, 185 quilometros por cada 10.000 habitantes.

Os caminhos de ferro da Grã-Bretanha transportaram durante o anno de 1902 mais de mil milhões de passageiros, não contando neste numero os assignantes, que andam por 60.000 aproximadamente.

A mais importante fonte de rendimento é a terceira classe.

Naquella data o capital das companhias passava de 5.400.000 contos, que deu lucros líquidos no valor de 187.200 contos.

O pessoal era então formado por 575.534 empregados.

Durante aquelle anno os desastres ferroviarios produziram a morte de seis pessoas e ferimentos em 732 d'entre aquelles empregados.

Quanto aos viajantes, o numero de mortos pela mesma causa foi de 138 e de feridos 3.200.

As indemnizações pagas por este facto montaram a 630 contos, e as que pagaram por prejuizos em mercadorias chegaram a 2.160 contos.

Em um paiz como a Inglaterra, onde as linhas pertencentes a companhias diferentes se cruzam em muitos pontos e as empresas tem de servir-se das linhas das suas collegas, torna-se necessário crear um laço de união entre estes varios organismos.

Esse laço é a Clearing House, cuja repartição central é em Londres. Data esta instituição de 1842. Quando foi creada, o numero de empregados era apenas quatro; hoje, só em Londres, tem mais de dois mil empregados.

A organização dos caminhos de ferro inglezes que, seja dito em abono da verdade, faz honra à iniciativa particular, tem muitos adversarios, entre elles os que se propõem introduzir no Reino Unido a exploração ferroviaria pelo Estado.

Esta ideia não é d'agora. Foi durante algum tempo, que não muito, defendida por Gladstone que intentou dever, pelo menos, o Estado reservar-se o direito de resgatar as vias férreas.

Como, porém, o Estado se reservou o direito de fiscalização, os que defendem o sistema ferroviário actual da Inglaterra observam que a exploração por elle se torna inutil visto que os interesses do publico estão já assegurados pela Board of Trade e pela Railway Commission.

Esta ultima é uma especie de tribunal com sede em Londres, presidido por um juiz do Supremo Tribunal e delibera sobre todas as questões relativas a caminhos de ferro.

Além do presidente, formam o tribunal mais dois juizes, os quaes, quando a questão a tratar se refere a caminhos de ferro da Escocia ou da Irlanda se transportam áquellas regiões, e nesse caso são presididos por um juiz escocez ou irlandez.

Um problema ha que de dia para dia mais chama a atenção das companhias ferroviarias inglezas: é o da competencia que lhe fazem os tremvias electricos, cujas linhas suburbanas se multiplicam quotidianamente.

Verdade é que esta competencia não se produz em condições rigorosamente iguais. Os tremvias pertencem aos municipios; por isso se ha perdas, quem paga são os contribuintes, e os caminhos de ferro são de companhias, quando haja perdas quem paga são os accionistas.

Para fazer face a esta competencia as companhias inglezas terão que *electrificar* as suas linhas suburbanas, collocando-as em condições de transportar em menor espaço de tempo maior numero de passageiros. Mas para isso tem de transformar grande parte do seu material.

Parece que neste momento se pensa em um acordo entre as diferentes companhias para diminuir a competencia que reciprocamente se fazem.



A produção carbonifera nos Estados Unidos

Segundo dados obtidos pela repartição federal de Estudos Geológicos, a produção de carvão de pedra nos Estados Unidos durante o anno de 1904, ascendeu a toneladas 351.196.953 cujo valor total, nas minas, é de 445.643.528 dollars.

A produção carbonifera nos Estados Unidos em 1904, foi inferior à de 1903 em 6.459.468 toneladas, e de qualidade inferior, tendo rendido menos 58.080.853 dollars.

Esta diminuição é a reacção natural da anormal actividade que houve em 1903 na região mineira da Pensilvânia, actividade devida à carestia que a greve da Belgica em 1902 tinha produzido.

«LIBOMBOS»

O dr. Antonio Soveral, medico do quadro de saude de Moçambique, publicou com este titulo um interessante livrinho cheio de indicações úteis, despretencioso, instrutivo, escrito com simplicidade e elegância, que nem é um relatório frio e de pretenciosa erudição geográfica e etnológica, nem um livro de impressões de viagem de um excursionista, mas uma série de notas d'um observador e d'um utilitário que sabe ver e sabe aconselhar, sem nunca se esquecer de que é um português e um medico.

Descreve a largos mas nitidos traços cada uma das povoações da região compreendida entre os Grande e Pequeno Libombos, no distrito de Lourenço Marques, demorando-se mais nas mais importantes e correndo sobre as que o são menos. Indica os seus recursos e as suas necessidades, diagnosticando-lhes o futuro.

Bosqueja depois sobre a cordilheira, das vias assentadas, chãs, quebradas e corregas; diz da sua geologia e idrologia; occupa-se da sua viação; refere-se à fauna e flora; dá indicações sobre o clima, sobre o comércio, industria e agricultura.

Refere-se ainda, embora de modo rapido, o que lamentamos, aos costumes cafreias. Tem breves palavras, mas judiciosas, sobre as missões.

Judiciosas são também as considerações que apresenta sobre a colonização portuguesa.

O auctor não é um desalentado; na homenagem que presta ao trabalho e iniciativa alheia vê-se que é capaz d'elles.

Muito se deve esperar de quem assim tem a peito o engrandecimento e a civilização d'uma nossa colónia de tantos recursos latentes, que urge utilizar.

Que o exemplo do dr. Soveral seja imitado, são os nossos votos.

O. S.

TRACÇÃO ELÉCTRICA

Porto

Realizou-se uma experiência particular da tracção eléctrica no taboleiro superior da ponte Luiz I, sendo escolhido o carro eléctrico n.º 38 para essa experiência, o qual fez varias evoluções, sempre com o melhor resultado.

Esse carro tem dois *troleys* e, por conseguinte, outros tantos cumutadores, um destinado à rede geral e outro a serviço exclusivo na ponte.

Ainda não está designado o dia em que se deve realizar a experiência oficial, até as Devezas.

Espanha

Foi pedida auctorização para fazer os estudos necessários para a montagem de uma linha de tremvias eléctricos entre Posada, concelho de Llanesa, e La Corredoria, passando por Lugones.

Está já funcionando em Barcelona o tremvia eléctrico de Bombas-Miramar Casa Antunez.

Dentro em pouco vae esta linha ser prolongada até o Hippodromo.

Os caminhos de ferro franceses

Em 1884, as companhias ferroviarias francesas todas dispunham de 8.439 locomotivas, 19.294 carruagens para passageiros, 217.861 vagões para mercadorias.

Em 1903 dispunham de 10.378 locomotivas, 26.138 carruagens para passageiros e 282.588 vagões para mercadorias.

O numero de passageiros-kilometros que em 1888 fôra de 7.000 milhões, em 1903 subiu a 13.000 milhões. O de toneladas-kilometros que em 1888 fôra de 10.000 milhões, em 1903 foi de 16.000 milhões.

O numero de empregados e operarios passou de 305.000 a 351.000.

Um tiro monstro

Um dos empreendimentos mais gigantescos a que ultimamente se abalançará a engenharia moderna, a desobstrução do porto de Portsmouth, nos Estados Unidos da America, foi levado a bom termo.

Aquella obra colossal que fôra iniciada em meados do anno passado por ordem do governo, consistia em fazer desapparecer um enorme rochedo que embaraçava o porto numa área approximada de 100.000 metros quadrados á altura média de sete metros abaixo da superficie livre da agua.

As dificuldades technicas que apresentava a execucao do projecto dos melhoramentos do porto despertaram a curiosidade de todos os engenheiros do mundo os quaes acompanharam com vivo interesse todas as peripecias da colossal empresa.

Principalmente o emprego da dynamite em quantidades nunca vistas fazia nascer appreensões sobre os seus effeitos. A maior carga até hoje empregada fôra de 8.000 kilos, no tiro preparado para fazer saltar o Hell Gat, á entrada do porto de Nova York.

D'esta vez a carga era seis vezes e meia maior: 50.000 kilos. Cincoenta mil kilos de dynamite explodindo de uma só vez, num arranço cyclopico de fazer estremecer a terra no espaço.

O spectaculo devia ser grandioso, e não só os engenheiros como tambem os profanos á sciencia tinham curiosidade de vér como as cousas se passavam.

A carga fôra uniformemente distribuida por quatrocentas galerias submarinas excavadas no rochedo e convergindo no mesmº ponto; o trabalho da abertura das galerias foi feito por mergulhadores que trabalhavam, á luz da electricidade, cinco horas em cada vinte e quatro, sendo o pessoal rendido de doze em doze horas.

A carga e sua distribuição pelas galerias tinha sido cuidadosamente calculada em relação ao effeito desejado, e de maneira a evitar qualquer desastre.

Quando uma poderosa bateria Mary Iard posta em communicação com a carga determinou a explosão, ouviu-se um ruido abafado semelhante ao produzido por um abalo submarino. Uma immensa columna d'agua d'uns dez metros de diametro elevou-se a prodigiosa altura em volumosos borbotões de espuma espalhando-se em chuva a grande distancia. Grossos cardumes de peixes mortos alastravam a tona d'agua.

O deslocamento da massa rochosa produzido por esta enorme explosão foi avaliado em milhares de toneladas, e o resultado obtido foi o alargamento do canal em uma faxa de cem metros de largura.

Portsmouth ficou sendo agora um dos melhores portos da America do Norte.

Mais uma vez o homem venceu a natureza.

Desenvolvimento dos caminhos de ferro em Portugal

Comparando o rendimento das diferentes linhas ferreas portuguezas de 1894 a 1902 vê-se que todas teem tido um augmento de receita.

As estatísticas dizem o seguinte:

	1894	1900	1902
	Contos	Contos	Contos
Companhia Real.....	3.206	4.664	5.019
Beira Alta.....	275	365	377
Nacional.....	69	88	94
Povoa.....	80	120	132
Guimarães.....	62	89,1	89,7

Em 1902 só os impostos de transito e de sello rendem para o Estado duzentos e noventa e nove contos, e, como as receitas das diversas empresas augmentou, pagou menos noventa e cinco contos de garantia de juro.

Um tunel sob o Niagara

Nas cataratas do Niagara, sob a famosa queda de Horseshoe terminaram as obras do tunnel.

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

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

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

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação, por classes da pauta, em Janeiro e Fevereiro

(Valores em mil réis)

Importação para consumo	1905	1904
I—Animaes vivos.....	353.457	693.666
II—Materias primas para as artes e industrias.....	4.322.601	4.295.830
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	972.254	1.079.539
IV—Substancias alimenticias.....	3.476.332	1.871.021
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensílios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	599.628	577.249
VI—Manufacturas diversas.....	858.931	702.659
Taras.....	10.027	14.009
Totaes.....	10.599.930	9.243.973

Exportação nacional e nacionalizada

I—Animaes vivos.....	537.771	935.222
II—Materias primas para as artes e industrias.....	858.297	770.455
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	300.587	373.177
IV—Substancias alimenticias.....	2.474.128	2.451.418
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensílios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	11.788	21.451
VI—Manufacturas diversas.....	298.889	319.975
Totaes.....	4.481.460	4.871.698

Canal do Mar Negro ao Baltic

O governo russo aprovou o projecto d'uma gigantesca empresa que consiste num immenso canal destinado a ligar o Mar Negro com o Baltic atravesando de Norte a Sul toda a Russia Européa.

O canal terá a extensão de dois mil e oitocentos kilometros e o seu custo está orçado em 180.000 contos que serão pagos pelas desesete cidades por onde o canal hâ de passar.

A largura da superficie liquida será de quarenta metros, e a profundidade da massa d'agua medirá dez metros, o que permitirá a passagem dos navios de mais alto bordo.

A formidavel empresa demanda cinco annos de trabalho consecutivos.

Novo gaz d'illuminação

Ha já tempos que varios engenheiros e industriaes se tem entregado a estudos e experiencias para obter da mistura do alcool com o petroleo um gaz applicavel ao aquecimento e á illuminação.

Parece que esses trabalhos foram finalmente coroados

pelo bom exito. Chegaram já a obter d'aquellas duas substancias um gaz que produz 7.500 calorias por metro cubico,

Mistura-se duas partes de alcohol com uma de petroleo e submette-se o todo à decomposição por meio do calor. O gaz que se obtém accusa a densidade de 0,7 em relação ao ar atmosferico normal, é muito rico em hydrocarboretos, e tem um cheiro picante.

O consumo de sessenta litros por hora é bastante para se obter luz com a intensidade de setenta e cinco velas.

Aos que viajam

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

Uma linha audaciosa

A companhia americana de caminhos de ferro «Florida East Coast Railway» resolveu prolongar a sua linha até o porto de Cayo Hueso, na ilha do mesmo nome.

Como se sabe, Cayo Hueso fica separado da terra firme por uma série de braços de mar e de lagôas numa extensão total de cento e cincocenta kilometros approximadamente.

A mencionada companhia propõe-se a vencer esta distancia sobre as aguas por meio de um sistema de diques, pontões de madeira e pontes de aço, chegando algumas d'estas a medir sessenta kilometros. A secção da linha que ha de ser construida sobre pontões de madeira mede quarenta e cinco kilometros.

Como pilares d'esta immensa ponte interrompida serão utilizados alguns dos ilhotes existentes entre o extremo meridional da Florida e a ilha de Cayo Hueso.

Logo que este audacioso projecto seja realizado, ficará a cidade de Cayo Hueso, no Estado da Florida a terceira em importancia, ligada ao vasto continente americano, e assim disporá a União de um excellente porto a poucas milhas da Havana.

Será por esta linha que, para o futuro, virá a transitar todo o commercio entre os Estados Unidos e a ilha de Cuba, bem como grande parte do commercio da via maritima do Panamá, visto ser Cayo Hueso o porto mais proximo de Colon.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de ferro do Porto à Povoa e Famalicão

Sorteio de obrigações e pagamento de juros (coupon n.º 51)

No sorteio semestral a que hoje se procedeu de dezeseis obrigações, sairam sorteadas as dos numeros seguintes: 358, 589, 889, 1.014, 1.081, 1.778, 2.145, 2.315, 2.845, 2.960, 3.718, 4.123, 4.398, 4.832, 5.148 e 5.214.

O pagamento d'estas dezeseis obrigações pelo seu valor nominal e dos juros que lhe competem do semestre corrente, bem como o pagamento dos juros do mesmo semestre (coupon n.º 51) de todas as outras obrigações d'esta companhia, em circulação, effectuar-se-ha no dia 1 do proximo mez de julho e em todas as quintas feiras de cada semana que se lhe seguirem, das doze horas ás duas da tarde, no Porto, na sua séde, e em Lisboa, na casa bancaria dos Srs. Fonsecas, Santos & Vianna.

Porto, 23 de junho de 1905.—O Presidente do Conselho de Administração, Manoel Eleuterio Pereira da Fonseca.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de julho de 1905.

Na primeira quinzena de julho o movimento tem sido quasi nullo. Assim as accções do Banco de Portugal mantiveram os seus preços de 178\$000 réis.

As accções do Banco Ultramarino mantiveram-se a 99\$500 réis.

As accções da Companhia Real dos Caminhos de ferro tiveram uma alta de 66\$000 a 68\$500 réis, mostrando-se contudo o mercado firme neste papel, assim como em accções do Assucar de Moçambique, que tem sido grande a procura de papel, tendo-se feito entre 58\$500 e 60\$100 réis, em operações a contado.

As accções da Companhia dos Tabacos, coupon, tambem fizeram oscilações, regulando entre 119\$000 e 122\$000 réis.

As accções da Companhia dos Fosforos tiveram uma pequena baixa de 63\$200 a 62\$700 réis.

Obrigações do Caminho de ferro, 2.º grau, firmaram-se de 51\$900 a 52\$500, juro recebido.

Tambem os papeis africanos se firmaram um pouco, devido á melhoria do mercado estrangeiro.

Papel do Governo manteve-se de 41,25 a 41,40 o assentamento e 41 1/2 e 41,05 o coupon.

A receita da alfandega de Lisboa, nos seis meses decorridos do anno corrente, foi a seguinte, convenientemente especificada:

Geral	4 440:835\$446
Cereaes	1.246:145\$202
Tabaco	102:587\$854
Consumo	1.438:481\$476
Trafego	80:818\$986
Total réis	7 308:868\$964

As diferenças resultantes da comparação com a receita do primeiro semestre do anno passado são as seguintes:

	Para mais	Para menos
Geral ..	—	70:083\$392
Cereaes ..	476:542\$505	—
Tabaco ..	—	2:589\$557
Consumo ..	190:593\$085	—
Trafego ..	6:068\$5510	—
Totaes ..	673:204\$100	72:622\$949
Augmento liquido ..	600:581\$151	—

A Companhia dos caminhos de ferro de Benguela resolveu realizar uma nova emissão de 750 mil accções, elevando assim o capital emitido a um milhão de libras ou 4.500 contos em ouro

A Companhia Geral de Credito Predial foi auctorizada a emitir mais 10.000 obrigações de valor nominal de 90\$000 réis cada uma e do juro annual de 5 1/2 %, e outras 10.000 obrigações do mesmo valor, mas do juro annual de 6 1/2 %.

Foi de novo adiada a assembléa geral do Banco de Portugal por só terem comparecido 62 accionistas representando o capital 1.249 contos de réis.

A nova reunião foi marcada para o proximo dia 21 do corrente realizando-se então com qualquer numero.

Noticiam os jornaes que se está organizando uma companhia portugueza com o fim de realizar a pesca, em larga escala, na baía de Lourenço Marques, e exportar o respectivo producto para o Transvaal.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v...	49 5/8	49 1/2	Desconto no Banco de Portugal....
" cheque	49 3/8	49 1/4	5 1/2
Paris 90 d/v.....	576	579	No mercado.....
" cheque	579	582	Cambio do Brazil.....
Berlim 90 d/v.....	236	237	16 13/16
" cheque	237 1/2	238 1/2	Premio da libra...
Francfort 90 d/v	236 1/2	237 1/2	5350
" cheque	238	239	e
Madrid cheque.....	730	735	5360

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	JULHO													
	1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	
Lisboa : Inscrições de assent.	41,16	41,30	41,35	41,40	41,35	41,40	41,40	41,40	41,40	41,40	41,40	41,40	41,45	
" coupon ..	40,85	41	41	41,05	41,05	41,05	41,05	41,05	41,05	41,05	41,05	41,05	41,40	
Obrig. 4 0/0 1888	20.500	20.300	-	20.250	20.250	20.200	20.200	20.250	-	20.250	-	20.250	20.250	
" 4 0/0 1890 assent	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	53.000	-	-	
" 4 0/0 1890 coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" 4 1/2 0/0 assent	-	-	-	61.000	-	61.500	61.600	61.500	61.500	62.000	-	61.700	61.700	
" 4 1/2 0/0 coupon int ..	60.000	60.000	-	60.500	61.000	61.000	61.000	-	60.500	60.500	60.500	-	-	
" externo 1.ª série	67.600	67.600	*66.200	*66.300	*66.300	*66.300	*66.200	*66.300	*66.100	*66.100	*66.200	66.200	-	
" 3 0/0 1905	9.450	9.450	-	9.450	9.450	-	-	9.450	9.450	9.450	9.450	-	-	
" Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Acções B. de Portugal	-	-	-	-	-	-	*178.000	181.000	-	-	178.000	178.000	-	
" " Commercial	-	-	-	-	-	-	-	130.000	-	131.000	-	131.500	-	
" " Nac. Ultramarino	104.300	104.300	*101.200	*101.200	*100.800	*100.600	-	-	-	*99.500	99.500	99.500	-	
" " Lisboa & Açores	119.600	-	-	118.000	118.000	-	-	-	118.000	118.000	-	118.000	-	
" Tabacos coupon	119.000	-	-	-	-	-	121.500	121.500	-	121.800	-	-	121.800	
" Comp. Phosphoros ..	63.200	-	63.000	-	63.000	63.000	62.800	-	62.800	63.000	62.700	62.700	62.700	
" " Real	-	-	-	-	66.600	-	67.000	66.500	67.800	68.100	68.100	68.000	-	
" " Nacional	-	10.700	10.700	-	10.600	10.550	-	10.500	10.500	10.550	-	-	-	
Obrig. prediaes 6 0/0	-	94.000	-	-	-	-	-	-	-	93.000	-	-	-	
" " 5 0/0	90.300	90.500	*88.500	*88.650	*88.600	*88.500	*88.650	*88.500	*88.650	-	*88.650	88.500	-	
" C. Beira Alta	-	-	-	-	-	-	-	34.000	-	-	33.900	33.850	34.800	
" Real 3 0/0 1.º grau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" " 3 0/0 2.º "	51.950	52.000	52.000	52.050	52.100	52.500	52.400	52.450	52.500	52.500	-	52.500	-	
" Nacional 1.ª série	71.500	-	-	-	71.800	71.700	-	71.600	71.600	71.700	72.000	-	72.000	
" Atravez d'Africa	90.200	*87.900	*88.000	*88.000	*88.000	*88.000	*88.000	*88.100	*88.200	*88.400	88.500	-	-	
Paris : 3 0/0 portuguez 1.ª série	68,75	69	69	67,50	67,50	67,22	67,20	67,25	67,22	67,27	67,30	-	-	
Acções Comp. Real	-	-	-	-	-	339	349	-	348	354	352	-	-	
" Madrid-Caceres	-	-	-	-	35	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Madrid-Zaragoza	275	282	280	279	277,25	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Andaluzes	165	165	165	-	170	170	-	-	-	-	-	-	-	
Obrig. Comp. Real 1.º grau	388	389	388	382	-	378	-	-	-	-	-	-	-	
" " 2.º "	272	272	273	266	268	269	-	268	272	-	272	-	-	
" Beira Alta	170,25	-	-	170,50	173	174	-	-	-	-	-	-	-	
" Madrid-Caceres	122,50	-	-	122,50	121,50	-	-	-	-	-	-	-	-	
Londres : 3 0/0 portuguez	67,25	67,25	67,50	67,62	67,50	67,37	67,37	67,50	67,50	67,50	67,50	67,50	-	
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	90,87	91,87	-	-	-	91,50	-	-	-	91,75	-	91,87	-	

* Juro recebido.

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhos	Período de exploração	1905		1904		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de		
		Kil.	Totais Réis	Kilom.	Totais Réis	Kilom.	1905 Réis	1904 Réis	1905 Réis	
COMPAGNIA REAL	18 24 Jun	693	91.859.000	132.552	693	88.231.969	127.318	2.068.148.000	2.064.459.608	
Antiga rede e nova não garantida	25 1 Jul	"	89.021.000	128.457	"	89.733.158	129.485	2.157.169.000	2.154.192.761	
Nova rede garantida	18 24 Jun	380	12.807.000	33.702	380	12.008.031	31.600	293.023.000	296.072.392	
25 1 Jul	"	11.829.000	31.128	"	12.272.847	32.296	304.852.000	308.345.239	-	
Vendas Novas	18 24 Jun	70	2.077.000	29.671	70	1.893.000	27.042	43.428.000	32.897.000	
25 1 Jul	"	1.625.000	23.214	"	1.864.000	26.628	45.053.000	34.761.000	10.531.000	
Sul e Sueste	1 10 Mai	550	27.754.430	50.462	518	33.027.775	63.760	377.151.996	331.032.619	
11 20 "	"	29.733.750	51.061	"	32.316.010	62.386	406.888.746	423.348.629	-	
Minho e Douro	21 30 Abr	343	36.809.982	107.317	343	36.515.628	106.459	434.330.479	387.066.711	
1 10 Mai	"	43.914.586	128.030	"	37.938.141	110.606	478.245.965	425.004.852	47.263.768	
28 3 Jun	253	10.758.275	42.522	253	9.597.508	37.934	160.153.778	154.144.426	53.240.213	
Beira Alta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Nacional — Mirandella e Vizeu	28 3 Jun	105	1.861.615	17.729	105	2.011.582	19.157	36.321.465	36.215.288	
11 17 "	"	1.675.455	15.956	"	1.643.549	15.652	37.996.920	37.858.837	106.177	
Guimarães	11 20 Mai	34	2.511.560	74.751	34	2.334.080	68.649	30.643.874	29.650.509	
21 31 "	"	2.926.662	86.078	"	2.760.929	81.203	33.570.476	32.421.438	983.305	
Porto á P. e Famalicão	13 31 "	64	10.210.414	159.537	64	12.148.955	189.827	48.398.363	48.820.746	-
10 16 Jun	3681 Pz	2.109.961 Pz								

LINHAS PORTUGUEZAS

Valle do Vouga. — O concessionario d'esta linha requereu para transferir a sua concessão para uma companhia por elle organizada em Paris.

Benguela. — Vae ser creada uma direcção para fiscalizar os serviços de construção e exploração do caminho de ferro de Benguela.

Villa Viçosa. — Chegou já á estação terminus d'este ramal a primeira locomotiva, tendo sido assim estreada a linha que liga Estremoz com Villa Viçosa.

Os trabalhos estão quasi concluidos devendo em pouco tempo ser aberta a linha ao serviço do publico.

Corgo. — Ha esperanças de que esta linha seja inaugurada ainda no corrente anno. A parte do Tanha deve ficar pronta por estes dias.

Malange. — Foram abertos concursos para o fornecimento do material circulante destinado ao caminho de ferro de Malange, aos quaes concorreram varias casas constructoras de França, Inglaterra, Alemanha e Italia.

Um dos concursos era referente á aquisição de locomotivas, outro ao de vagons para mercadorias, e finalmente o terceiro ao de furgons e carruagens para passageiros.

Pocinho a Miranda. — Chegaram hontem ao Pocinho cinco vagons com material, destinado á construção da ponte sobre o Douro, entre o Pocinho e Villariça, no caminho de ferro para Miranda do Douro.

Esta ponte é identica á de Vianna do Castello, dando passagem aos comboios d'aquella nova linha e ao publico.

Os pegões são de alvenaria.

Mormugão. — Continua a progressão das receitas d'este caminho de ferro hoje explorado e administrado pela «Southern Mahratta».

As receitas que ainda em 1901 haviam sido inferiores ás despesas d'exploração, dando grande «deficit» começaram logo em 1902 a dar saldo que foi de 31.925.5600 réis.

Em 1903 o saldo foi de 67.797.5000 e em 1904 elevou-se a 99.351.5200 réis.

Coruche a Aviz. — A camara municipal de Aviz pediu para que seja construída uma linha ferrea que ligue Coruche com a linha de Estremoz a Portalegre, por Aviz.

Mirandella a Bragança. — Vão em grande progresso em toda a linha os trabalhos da construção do caminho de ferro. Dos 80 kilometros da sua extensão, apenas em 10 não ha ainda trabalhos.

A locomotiva já percorre todos os dias 12 kilometros, de Mirandella ao Villar.

Começou ha dias o assentamento do viaduto metallico na grande ponte da Assureira, proximo do Romeu, que tem 32 metros de altura e tres grandes arcos de alvenaria. Esta ponte tem 200 metros de extensão, sendo 98 de cantaria e 102 de obra de ferro. Deve estar pronta no fim de julho.

O comprimento do troço do Quadraçal tem-se feito com inesperada felicidade. Por isso até o fim de julho se inaugurará a exploração de mais 11 kilometros, do Romeu á estação de Grijo.

Nos fins de agosto inaugurar-se-ha a exploração dos 4 kilometros de Grijo a Macedo; e em fins de setembro ou principios de outubro a de 14 kilometros de Macedo á estação de Quintella, proximo a Valdrez e Sendas.

Emfim, em dezembro, abrir-se-ha á circulação o troço de 13 kilometros da estação de Quintella a Santa Comba.

A Bragança chegará a locomotiva d'aqui a um anno, em maio ou junho de 1906.

No principio do corrente mez enceu-se a abertura da grande trincheira e tunnel a 150 metros do Remisquedo, a duas leguas de Bragança.

Na portella de Arne para Santa Comba haverá outro tunnel de 150 metros.

As estações de Carvalhaes, Romeu e Grijo, Valla da Porca e Quintella, estão quasi prontas. As de Bragança e Macedo acham-se em activa construção.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Brevemente vae ser aberto ao publico o prolongamento da linha ferrea do Cantabrico, de Cabezon a Llanes.

O material adquirido para o serviço d'esta nova linha é luxuoso, de grande comodidade e elegancia.

Vae ser posta em arrematação a concessão d'uma linha ferrea que, partindo de Val de Zafan, (Puebla de Hijar) passe pela cidade de Alcaniz, e termine em Tortosa ou em S. Carlos de la Rapita.

ITALIA

Uma companhia francesa trata de pôr em execução um projecto já ha tempos elaborado por um engenheiro inglez, para uma linha ferrea que, partindo de Turim, atravesse a planicie de Canavesi, passe junto dos contrafortes do Grande Paraizo, chegue ao Valle de Aosta, e desemboque no territorio suíço, entre Martigny e Courmayeur.

O traçado mede 457 kilometros de extensão com a inclinação maxima de vinte e cinco por cento.

A tracção empregada será electrica.

SUECIA

A Direcção dos caminhos de ferro do Estado pediu um credito de quatro milhões de coroas, destinado á compra das quendas de agua proximas das principaes linhas ferreas, para serem utilizadas na producção de electricidade que vae ser applicada na tracção

CONGO FRANCEZ

O commissario geral do governo do Congo frances pediu ao ministro das Colonias da Republica, para que mande fazer um reconhecimento para o traçado d'uma linha ferrea entre Libreville e o rio Congo, numa extensão approximada de 750 kilometros.

ARGENTINA

A empresa dos caminhos de ferro do Grande Oeste Argentino terminou já os estudos e projecto da nova linha ferrea que se propõe construir para ligar a estação de S. Rafael, na sua linha principal, com a de Santa Rosa de Toay, cidade das mais importantes do Pampa Central.

Logo que o projecto seja aprovado pelo governo dar-se-ha principio aos trabalhos de construção.

Companhia Real

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

(Continuação do n.º 421)

§ 3.º — Mercadorias em pequena velocidade

Os mappas annexos n.ºs 30 e 31 mostram os dados usuaes sobre o trasiego de pequena velocidade.

O mappa seguinte mostra a variação de tonelagem e receita desde 1894.

Anno	Tonelagem Número de toneladas	Produto liquido de impostos e de reembolsos	Augmento sobre o anno precedente
1894	588.785	1.371.460.5511	-5-
1895	640.637	1.479.440.5569	107.979.5858
1896	721.419	1.550.256.5233	70.815.5864
1897	787.836	1.703.268.5299	153.012.5066
1898	820.935	1.808.189.5919	104.921.5620
1899	949.918	1.938.845.5012	130.655.5093
1900	1.085.812	2.141.545.5871	202.700.5859
1901	1.157.438	2.303.997.5040	162.451.5169
1902	1.223.471	2.338.069.5888	34.072.5848
1903	1.353.712	2.530.306.5588	197.236.5700
1904	1.399.702	2.594.793.5893	54.487.5305

O augmento de receita em 1904 é devido principalmente aos transportes de carvão vegetal 3.086.5318 réis, comestiveis e vitua-

lhas 2:1025519 réis, palha e forragens 9:3595060 réis, gado 3:2835000 réis, minérios 3:2645820 réis, objectos manufacturados 15:8635693 réis, taras vasas 26:4975261 réis, vinhos e derivados 15:5625530 réis e objectos diversos 23:5835249 réis.

A tonelagem do artigo «materiais de construção», no qual estão compreendidos os tóros para minas, diminuiu 33.390 toneladas. O afrouxamento destes transportes é devido à melhoria do cambio sobre Londres que já não permite aos expedidores nacionais lutar com vantagem contra a exportação francesa.

A sua situação sob este ponto de vista peorou nos primeiros meses de 1905.

O percurso médio da tonelada baixou de 144,1 quilometros em 1903 a 139,0 quilometros em 1904.

O producto por tonelada e quilometro foi superior ao de 1903, passando de 14,57 réis, a 15,15 réis.

No que respeita à utilização de vagões, o numero médio de quilometros percorridos por dia e por vagon, foi de 55,4 quilometros em 1904 contra 59,4 em 1903. A relação entre o percurso do material vazio e o percurso total subiu de 15,9 % a 17,4 % devido principalmente à rápida devolução do material pelas companhias combinadas.

O numero de viagens com carga, efectuadas em média por vagon durante o anno, passou de 146 em 1903 a 134, mas a carga média por vagon conservou-se estacionária (5,125 toneladas em 1903 e 5,100 em 1904).

§ 4.º — Trafego internacional

No mappa anexo n.º 33 encontram-se os resultados do trafego com Espanha pelas duas fronteiras de Badajoz e Valencia de Alcantara.

A receita total pela fronteira de Badajoz foi de 153:7365563 réis isto é, menos 40:1705727 réis que em 1903 e pela fronteira de Valencia de Alcantara 129:8975967 réis ou mais 2:0365867 réis que no exercício precedente.

A diminuição pela fronteira de Badajoz é devida exclusivamente ao menor número de transportes em grande e pequena velocidade.

Quanto ao trafego de mercadorias franco-hispano-portuguesas também houve um ligeiro aumento para a nossa companhia, isto é, de 9:085561 réis em 1903, passou a 9:7905764 réis em 1904.

3.º — Observações sobre os diferentes serviços

§ 1.º — Exploração

A regularidade dos comboios e a evolução rápida dos vagões de mercadorias, continua a ser o objectivo constante do nosso pessoal.

No parágrafo relativo aos transportes em pequena velocidade encontram-se os dados relativos à utilização dos vagões.

A despesa do serviço de exploração propriamente dita foi em 1904 de 764.3725533 réis e representa 33,3 % das despesas de exploração da nossa rede, contra 31,9 % em 1903.

§ 2.º — Via e obras

Continuou-se em 1904 o trabalho progressivo do reforço das linhas e sua conservação com o emprego de maior numero de travessas e parafusos.

Concluimos o trabalho de substituição dos cruzamentos e outros apparelhos de via de 30 kilogrammas pelos de 40 kilogrammas em todas as estações da linha de Lisboa ao Porto.

Concluiu-se também a substituição dos rails de 30 kilogrammas pelos de 40 kilogrammas na secção de Caes do Sodré a Algés.

Continuamos a substituir os taboleiros metálicos da linha do Norte e a installar semaphoros de paragem nas agulhas das estações nas secções de via simples.

Comegámos no anno corrente de 1905 os trabalhos de colocação de segunda via entre Espinho e Aveiro, os quaes preseguem activamente.

O mappa seguinte indica as quantidades de ballastro e de travessas empregadas em 1904 comparada com a de 1903:

Designação	1903	1904
Ballastro de areia.....	3.357	19.248
» pedra britada....	38.894	44.951
Travessas de pinho creosotadas	160.015	149.141
» carvalho	2.433	1.092
» eucalyptos.	1.328	240

A despesa total do serviço de via e obras em 1904 foi inferior à de 1903 — 39:9975840 réis representando 20,8 % das despesas de exploração.

§ 3.º — Material e tracção

No documento anexo n.º 35, encontram-se como nos annos

anteriores diversos mappas relativos ao funcionamento do serviço do material e tracção.

A despesa total d'este serviço, com a nossa rede propriamente dita, foi inferior à de 1903 de 2:6795529 réis apesar do aumento do numero de kilometros-trens. Este resultado é devido ao preço do carvão que melhorou com o cambio. Referida ao kilometro-trem, desceu essa despesa de 149,2 réis em 1903 a 147 réis em 1904.

Em 389 se contam o numero de carruagens que em 1904 foram reparadas a mais que em 1903.

Continuámos o sistema de inspecções periodicas aos vagons inaugurado em 1903. Prosseguimos também nos seguintes trabalhos: substituição dos antigos eixos por outros mais fortes que dão a possibilidade de aumentar de 10 a 12 toneladas a carga dos vagons, substituição dos antigos moentes em bronze por outros guarnecidos de metal branco e o emprego de caixas de lubrificação de tipo mais aperfeiçoado.

O preço médio da tonelada de combustiveis (briquettes e carvão meudo) nos depositos, foi em 1904 de 4:8194 réis e em 1903 tinha sido de 4:5716 réis para o carvão que então se consumia (grosso e meudo em partes iguais).

O consumo do carvão por kilometro-trem elevou-se ainda neste anno, passando de 11,716 kilogrammas em 1903 a 12,438 kilogrammas em 1904. O consumo por unidade de carga rebocada subiu de 78,9 grammas a 81,6, mas a carga média dos comboios, passou de 165,840 toneladas em 1903 a 167,700 em 1904. Este resultado é devido a uma constante fiscalização no intuito de obter a máxima utilização dos comboios de mercadorias.

Finalmente a despesa de lubrificação por kilometro-locomotiva passou de 1,4410 réis a 1,4782.

Effectivo do material circulante. — 1.º *Locomotivas*. — O numero de locomotivas conservou-se em 138 como em 1903.

2.º *Carruagens automotoras*. — Recebemos em 31 de dezembro duas das quatro carruagens automotoras encomendadas em França. Actualmente temos todas as quatro. Desde o dia 1 de maio e por occasião do horario de verão, estas carruagens começaram a funcionar regularmente em substituição de alguns comboios na linha de Torres-Figueira-Alfarelhos. A apreciação do serviço que estas carruagens poderão prestar nas nossas linhas só poderá ser feita depois de algum tempo de experiência.

Estas carruagens conteem lugares de 1.º, 2.º e 3.º classes e podem rebocar, em caso de necessidade, uma carruagem ordinaria.

3.º *Carruagens e vagons*. — Construimos e entregámos ao serviço de exploração 116 vagons novos, tendo, portanto aumentado o efectivo de 100 vagons fechados e 30 fourgons novos encomendados na Belgica. Demoliram-se 11 veículos ou por motivo de acidentes ou pelo seu mau estado.

O aumento total do efectivo foi em 1904 de 242 unidades.

Percorso dos vagons. — O percurso médio dos vagons foi em 1904 em todas as linhas da companhia, compreendida também a de Vendas Novas, de 22.927 quilometros contra 23.694 em 1903, numero sensivelmente igual ao dos annos de 1900, 1901 e 1902.

4.º — Despesas extraordinarias

A importancia total das despesas extraordinarias em 1904 foi de 531:4295451 réis decompondo-se como se segue:

	Réis
Novas construção e trabalhos complementares de	
1.º estabelecimento	185:0425592
Augmento de material circulante	293:7025102
Augmento de mobilia, utensilios e ferramentas	31:0425959
Substituição de taboleiros metálicos de antigas pontes	11:5305218
Renovação da via	10:1115580
Total	531:4295451

Os mappas anexos n.º 19, 20, 22, 23 e 24, enumeram estas diferentes despesas.

(Continua)

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Empreitadas de construção

Pelo presente anuncio se faz publico que no dia 2 do proximo mês de agosto, pela 1 hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação de Campalhã, ao concurso publico para a arrematação da empreitada de construção do 2.º lanço da tarefa n.º 3, entre perfis 180 a 340, na extensão de 2.158m.91 do ramal para a estação de Aregos, da estrada real n.º 34, de Casas Novas à Barca de Álvã, em harmonia

com a portaria de 28 de outubro de 1903, segundo a qual os pagamentos ficam a cargo da referida direcção.

A base de licitação é de 5.740.000 réis.

Para ser admitido como licitante terá cada concorrente de efectuar na thesouraria da Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, até as três horas da tarde da véspera do dia em que deve ter lugar o concurso, o deposito provisório de 143.500 réis.

O concorrente a quem for adjudicada a empreitada reforçará o deposito provisório até perfazer a percentagem de 5 por cento da importância total da adjudicação.

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

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, pelo próprio concorrente ou pelo seu legítimo procurador, podendo também ser enviada em carta fechada à Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, até as onze horas da manhã do dia fixado para o concurso, perdendo, nestes dois últimos casos, os proponentes o direito de tomar parte na licitação verbal, se a houver e de fazer qualquer reclamação sobre os actos do concurso.

As condições de arrematação, o caderno de encargos e o projecto das obras poderão ser examinados, em todos os dias úteis, desde as onze horas da manhã até as três horas da tarde, na secretaria da direcção dos referidos caminhos de ferro.

Porto, 11 de julho de 1905.

Fornecimento de artigos de escritório

Pelo presente anúncio se faz público que no dia 20 do corrente mês, à 1 hora da tarde, perante a direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se há de proceder ao concurso público para o fornecimento de diversos artigos de escritório.

Para ser admitido como licitante terá cada concorrente de efectuar, no cofre da direcção, o deposito provisório de 100.000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser efectuado sómente até a véspera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem for adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisório até perfazer a percentagem de 5 por cento da importância total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido efectuado o deposito provisório. Os depositos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazéns gerais em Campanhã, e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias úteis, das 11 horas da manhã às 3 da tarde.

Porto, 4 de julho de 1905.

Direcção do Sul e Sueste

Fornecimento de vassouras e de escovas

Pelo presente anúncio se faz público que no dia 18 do corrente, pela 1 hora da tarde, perante a direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, e na sua sede, largo de S. Roque, se há de proceder a concurso para a adjudicação do fornecimento de vassouras de piassaba de junco e de palma, de piassabas e de escovas de piassaba.

Para ser admitido à licitação tem o concorrente de mostrar que efectuou em qualquer das thesourarias dos Caminhos de ferro do Estado o deposito provisório da quantia de 12.500 réis.

O concorrente a quem for feita a adjudicação terá de reforçar o seu deposito provisório com a quantia necessária para perfazer 5 por cento da importância total da adjudicação, constituindo assim um deposito definitivo, que ficará à ordem da mesma direcção, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral dos Depósitos.

O reforço indicado deverá efectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o deposito provisório.

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da direcção (largo de S. Roque) e na dos armazéns gerais (Barreiro), onde podem ser examinados em todos os dias úteis, das 11 horas da manhã até as 4 da tarde.

Barreiro, 6 de julho de 1905.

Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar

Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos

Acceptam-se propostas para os seguintes fornecimentos:

Maçaroquinha branca em fardos de 250 kilogramas.....	Kilogr.	10.000
Maçaroquinha de côn em fardos de 250 kilogramas.....	"	10.000
Tiras de couro para cozer correias de transmissão.....	"	100

Alfabetas de aço para gravar, de 7 m/m 12 m/m e 15 m/m de altura.	Jogos	4 de cada
Aulgarismos de aço para gravar de 7 m/m, 12 m/m e 15 m/m de altura.	"	4 de cada
Pertences de electricidade para instalação:		
Supportes de baioneta, com anilhas.....	Numero	50
Rosas fusiveis.	"	50
Supportes de bayoneta, com interruptor.....	"	50
Commutadores de pera.....	"	50
Abat-jours de ferro esmaltado.	"	50
Globos foscos, forma de tulipa.	"	50
Globos foscos redondos.	"	50
Fio isolado em borracha de 1/2 m/m.	Metros	250
Fio isolado em borracha de 1 1/2 m/m.	"	250
Cabo de 7 fios de 1/2 m/m.	"	500
Fio duplo entrangado para suspensões de lampadas.	"	100

As propostas devem ser apresentadas em carta fechada e lacrada até o dia 22 de julho corrente, indicando os preços referentes a cada artigo e por extenso o preço total do fornecimento, posto no caixas de embarque para a África Oriental, devidamente acondicionado.

As propostas podem referir-se apenas a parte destes artigos.

Direcção dos caminhos de ferro Ultramarinos, em 13 de julho de 1905.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Fornecimento de massaroquinha e trapo branco

No dia 17 de julho, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 60 toneladas de massaroquinha de côn e 10 toneladas de trapo branco.

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

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

Lisboa, 1 de julho de 1905.

Fornecimento de travessas de pinho normaes—Depósito provisório para cada lote 100.000 réis

No dia 31 do corrente pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas para o fornecimento de 20 lotes de travessas de pinho nacional composto cada um de 10.000 travessas.

As propostas, que poderão ser feitas para um ou mais lotes, serão endereçadas à Direcção da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolónia) com a indicação exterior no sobreescrito:

«Proposta para o fornecimento de travessas» e redigidas segundo a formula seguinte: Eu abaixo assignado, residente em obrigo-me a fornecer à Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses lotes de travessas de pinho nacional, compostos cada um de 10.000 travessas com as dimensões mínimas de 2,80 × 0,26 × 0,14 pelo preço de réis cada travessa (preço por extenso) na conformidade das condições patentes na repartição central de via e obras e das quais tomei pleno conhecimento. (Data e assignatura por extenso e em letra bem legível).

NB. Esta Companhia não concederá passes aos fornecedores. Lisboa, 5 de julho de 1905.

Fornecimento de travessas de pinho rectangulares—Depósito provisório para cada lote 100.000 réis

No dia 31 do corrente, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas para o fornecimento de 5 lotes de travessas de pinho rectangulares composto cada um de 10.000 travessas, com as dimensões de 2,80 × 0,14 × 0,26.

As propostas, que poderão ser feitas para um ou mais lotes, serão endereçadas à direcção da companhia, estação de Lisboa (Santa Apolónia) com a indicação exterior no sobreescrito:

«Proposta para o fornecimento de travessas» e redigido segundo a formula seguinte: Eu abaixo assignado, residente em obrigo-me a fornecer à Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses lotes de travessas de pinho rectangulares compostos, cada um de 10.000 travessas com as dimensões de 2,80 × 0,14 × 0,26 pelo preço de réis cada travessa (preço por extenso) na conformidade das condições patentes na repartição central de via e obras e das quais tomei pleno conhecimento. (Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligível).

NB. Esta Companhia não concederá passes aos fornecedores. Lisboa, 5 de julho de 1905.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

CINTRA Hotel **Nunes**. — Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1.500 réis a 2.500 réis. — Proprietario, João Nunes

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

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

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

HAMBURGO Walter Muths & Sautier. — 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.º ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

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

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

MAFRA Hotel **Moreira**. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1.500 réis por dia até 1.500. — Reducción de preços para caixeiros viajantes.

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

NAZARETH Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços : em agosto e outubro, de 1.500 a 1.700 réis; em setembro, desde 1.500 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 **Caraça**. — O principal da cidade e um dos melhores da província. Serviço bom e aceiado. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. Antonio d'Oliveira Caraça.

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

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

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

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

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

SETUBAL Grande Hotel Esperanca. — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1.500 a 2.500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

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

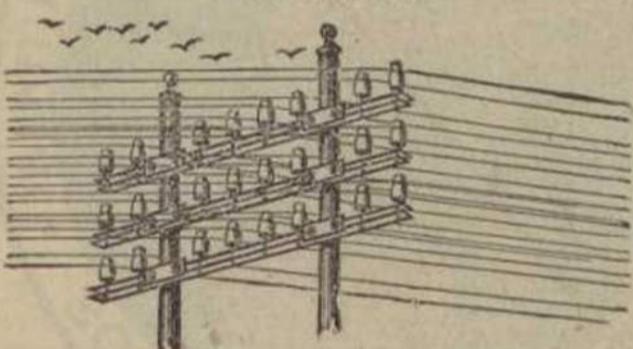
VIENNA Hotel **Metropole** — Morzinplatz, 1 a 4 (Caes de Francisco José) — Grandehotel de 1.º ordem. — Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto. — Safe Deposit-Caisse. L. Speiser, director.

Felten & Guilleaume

Lahmeyerwerke Actien-Gesellschaft

MULHEIM NO RHENO

Fábrica d'arame de ferro, aço, cobre, bronze e bronze double

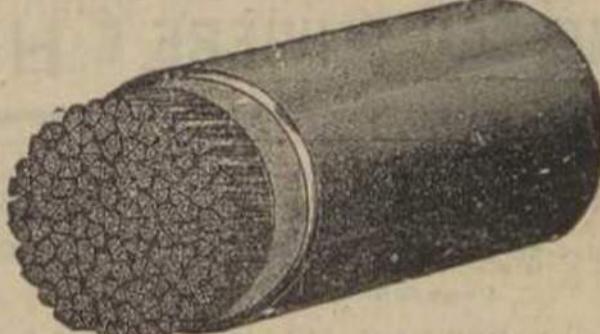


FIOS CONDUCTORES

em todos os isolamentos, simples, entrançados, etc.

CABOS

isolados a gutta-percha, borracha vulcanizada, okonite, fibra impregnada, papel e espáços d'ar, etc.



para Telegraphos, Telephones, Luz electrica, Transmissão de força, Tracção electrica

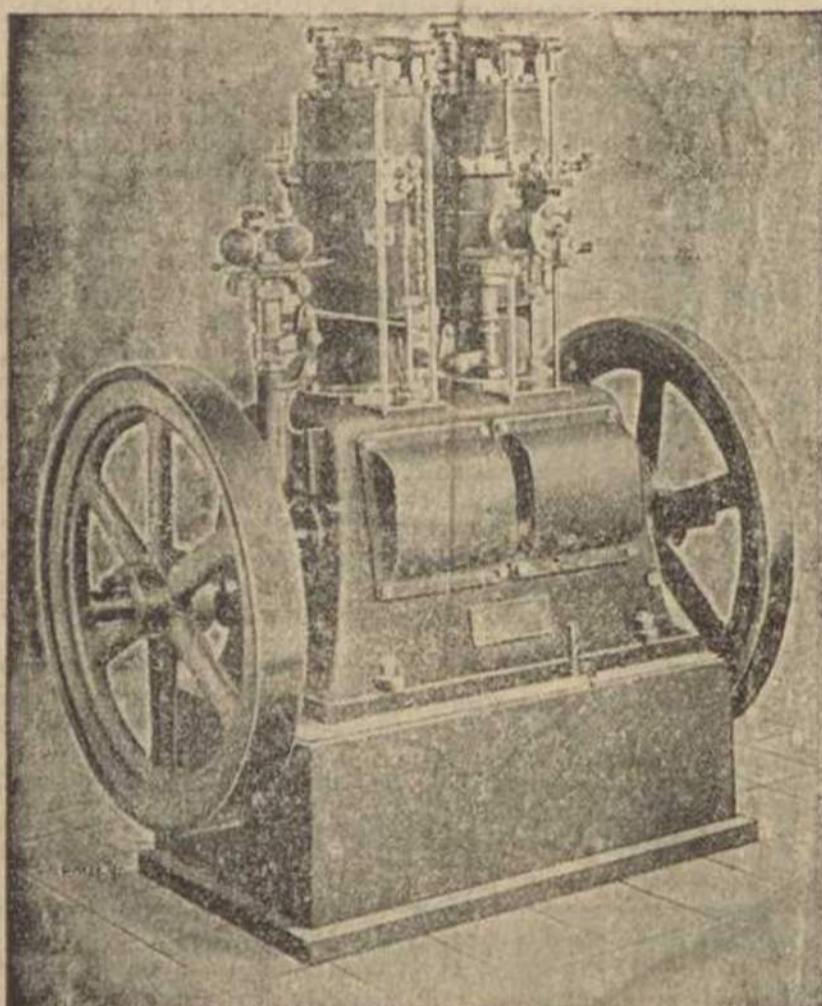
Rai Bondas «Neptun» (para ligação de carris)

Representantes em Portugal :

Para o Sul (comprehendendo Coimbra e Beira Baixa) : H. F. CAST, 160, Rua da Alfandega, 2.º — LISBOA

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

MOTORES



*da celebre fabrica
americana*

**Marinette Iron Works
Manufacturing Co.**

Para gaz de illuminação, gaz
pobre e gazolina, com
inflammation electrica garantida

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

UNICO REPRESENTANTE EM PORTUGAL

M. HERRMANN
CALÇADA DO LAVRA, 6 a 10
LISBOA



Ceretti & Tanfani

ENGENHEIROS CONSTRUCTORES

MILÃO (ITALIA)

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

Carris aereos substituindo vantajosamente as vias portateis-
sistema Decauville.

Planos inclinados para explorações de minas e pedreiras.

Funiculares para transporte de pessoas.

Apparelhos especiaes para carga e descarga de mate-
riaes nos portos, estações de caminhos de ferro, etc.

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

CATALOGOS E PROPOSTAS GRATIS

Representantes exclusivos para Espanha e Portugal

Ronda de San Pedro, 58 — BARCELONA

FRANCISCO RIVIÈRE É HIJOS

J. B. FERNANDES & C.[^]

SUCESSORES DE JOSÉ GREGORIO FERNANDES

Casa fundada em 1800

19, 1.^o LARGO DE S. JULIÃO — LISBOA

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

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

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

Artigos para tratamento de vinhas

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

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 18

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de julho de 1905

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-0 m.	5-15 m.	5-30 m.	5-45 m.	6-0 m.	6-15 m.	6-30 m.
5-20 m.	6-5 m.	6-47 m.	7-3 m.	6-10 m.	6-26 m.	6-41 m.
5-35 m.	6-50 m.	7-32 m.	7-18 m.	6-26 m.	6-21 m.	6-36 m.
7-20 m.	7-35 m.	8-47 m.	8-33 m.	7-17 m.	7-8 m.	7-22 m.
8-50 m.	9-5 m.	9-17 m.	10-3 m.	8-26 m.	8-8 m.	8-21 m.
9-35 m.	9-50 m.	10-32 m.	10-48 m.	9-17 m.	9-22 m.	9-27 m.
10-20 m.	10-35 m.	11-17 m.	11-23 m.	10-26 m.	10-31 m.	10-36 m.
11-5 m.	11-20 m.	12-2 t.	12-8 t.	11-26 m.	11-31 m.	11-36 m.
11-30 m.	12-5 t.	12-4 t.	13-3 t.	12-26 m.	12-31 m.	12-36 m.
12-35 t.	12-30 t.	13-2 t.	14-8 t.	12-26 m.	12-31 m.	12-36 m.
1-20 t.	1-35 t.	2-20 t.	2-35 t.	1-26 m.	1-31 m.	1-36 m.
2-5 t.	2-20 t.	3-2 t.	3-18 t.	2-26 m.	2-31 m.	2-36 m.
3-5 t.	3-20 t.	3-17 t.	4-3 t.	3-26 m.	3-31 t.	3-36 m.
3-35 t.	3-30 t.	4-32 t.	4-58 t.	3-26 m.	4-27 t.	5-11 t.
4-20 t.	4-35 t.	5-17 t.	5-33 t.	4-26 t.	5-29 t.	6-3 t.
5-5 t.	6-0 t.	6-9 t.	6-25 t.	5-26 t.	6-32 t.	7-28 t.
6-25 t.	6-50 t.	7-32 t.	7-18 t.	6-26 t.	6-48 m.	7-48 m.
7-25 t.	7-35 t.	8-17 n.	8-33 n.	7-26 t.	7-49 t.	8-53 n.
8-5 n.	8-20 n.	9-2 n.	9-18 n.	8-26 t.	8-51 t.	9-25 n.
8-59 n.	9-5 n.	9-27 n.	10-3 n.	8-26 t.	9-25 n.	10-48 n.
9-35 n.	9-35 n.	10-32 n.	10-48 n.	9-26 t.	10-15 m.	10-48 n.

Mais todos os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a

C. Sodré P. Arcos C. Sodré

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-15 m.	5-51 m.	6-6 m.	6-18 m.	7-24 m.	7-24 m.	7-24 m.
8-5 m.	8-31 m.	8-46 m.	9-18 m.	9-26 m.	9-26 m.	9-26 m.
11-25 m.	11-51 m.	12-6 t.	12-38 t.	12-10 m.	12-35 m.	12-35 m.
12-35 t.	12-15 t.	12-15 t.	12-36 t.	12-10 m.	12-35 m.	12-35 m.
1-25 t.	2-35 t.	2-6 t.	2-28 t.	2-10 m.	2-35 m.	2-35 m.
2-25 t.	2-55 t.	2-6 t.	2-28 t.	2-10 m.	2-35 m.	2-35 m.
3-25 t.	3-55 t.	3-6 t.	3-31 t.	3-10 m.	3-35 m.	3-35 m.
4-25 t.	4-55 t.	4-6 t.	4-31 t.	4-10 m.	4-35 m.	4-35 m.
5-25 t.	5-55 t.	5-6 t.	5-31 t.	5-10 m.	5-35 m.	5-35 m.
6-25 t.	6-55 t.	6-6 t.	6-31 t.	6-10 m.	6-35 m.	6-35 m.
7-25 t.	7-55 t.	7-6 t.	7-31 t.	7-10 m.	7-35 m.	7-35 m.
8-25 t.	8-55 t.	8-6 t.	8-31 t.	8-10 m.	8-35 m.	8-35 m.
9-25 t.	9-55 t.	9-6 t.	9-31 t.	9-10 m.	9-35 m.	9-35 m.
10-25 t.	10-55 t.	10-6 t.	10-31 t.	10-10 m.	10-35 m.	10-35 m.
11-25 t.	11-55 t.	11-6 t.	11-31 t.	11-10 m.	11-35 m.	11-35 m.
12-25 t.	12-55 t.	12-6 t.	12-31 t.	12-10 m.	12-35 m.	12-35 m.
1-10 m.	1-55 t.	1-6 t.	1-31 t.	1-10 m.	1-35 m.	1-35 m.
2-10 m.	2-55 t.	2-6 t.	2-31 t.	2-10 m.	2-35 m.	2-35 m.
3-10 m.	3-55 t.	3-6 t.	3-31 t.	3-10 m.	3-35 m.	3-35 m.
4-10 m.	4-55 t.	4-6 t.	4-31 t.	4-10 m.	4-35 m.	4-35 m.
5-10 m.	5-55 t.	5-6 t.	5-31 t.	5-10 m.	5-35 m.	5-35 m.
6-10 m.	6-55 t.	6-6 t.	6-31 t.	6-10 m.	6-35 m.	6-35 m.
7-10 m.	7-55 t.	7-6 t.	7-31 t.	7-10 m.	7-35 m.	7-35 m.
8-10 m.	8-55 t.	8-6 t.	8-31 t.	8-10 m.	8-35 m.	8-35 m.
9-10 m.	9-55 t.	9-6 t.	9-31 t.	9-10 m.	9-35 m.	9-35 m.
10-10 m.	10-55 t.	10-6 t.	10-31 t.	10-10 m.	10-35 m.	10-35 m.
11-10 m.	11-55 t.	11-6 t.	11-31 t.	11-10 m.	11-35 m.	11-35 m.
12-10 m.	12-55 t.	12-6 t.	12-31 t.	12-10 m.	12-35 m.	12-35 m.
1-20 m.	1-55 t.	1-6 t.	1-31 t.	1-20 m.	1-35 m.	1-35 m.
2-20 m.	2-55 t.	2-6 t.	2-31 t.	2-20 m.	2-35 m.	2-35 m.
3-20 m.	3-55 t.	3-6 t.	3-31 t.	3-20 m.	3-35 m.	3-35 m.
4-20 m.	4-55 t.	4-6 t.	4-31 t.	4-20 m.	4-35 m.	4-35 m.
5-20 m.	5-55 t.	5-6 t.	5-31 t.	5-20 m.	5-35 m.	5-35 m.
6-20 m.	6-55 t.	6-6 t.	6-31 t.	6-20 m.	6-35 m.	6-35 m.
7-20 m.	7-55 t.	7-6 t.	7-31 t.	7-20 m.	7-35 m.	7-35 m.
8-20 m.	8-55 t.	8-6 t.	8-31 t.	8-20 m.	8-35 m.	8-35 m.
9-20 m.	9-55 t.	9-6 t.	9-31 t.	9-20 m.	9-35 m.	9-35 m.
10-20 m.	10-55 t.	10-6 t.	10-31 t.	10-20 m.	10-35 m.	10-35 m.
11-20 m.	11-55 t.	11-6 t.	11-31 t.	11-20 m.	11-35 m.	11-35 m.
12-20 m.	12-55 t.	12-6 t.	12-31 t.	12-20 m.	12-35 m.	12-35 m.
1-15 m.	1-55 t.	1-6 t.	1-31 t.	1-15 m.	1-35 m.	1-35 m.
2-15 m.	2-55 t.	2-6 t.	2-31 t.	2-15 m.	2-35 m.	2-35 m.
3-15 m.	3-55 t.	3-6 t.	3-31 t.	3-15 m.	3-35 m.	3-35 m.
4-15 m.	4-55 t.	4-6 t.	4-31 t.	4-15 m.	4-35 m.	4-35 m.
5-15 m.	5-55 t.	5-6 t.	5-31 t.	5-15 m.	5-35 m.	5-35 m.
6-15 m.	6-55 t.	6-6 t.	6-31 t.	6-15 m.	6-35 m.	6-35 m.
7-15 m.	7-55 t.	7-6 t.	7-31 t.	7-15 m.	7-35 m.	7-35 m.
8-15 m.	8-55 t.	8-6 t.	8-31 t.	8-15 m.	8-35 m.	8-35 m.
9-15 m.	9-55 t.	9-6 t.	9-31 t.	9-15 m.	9-35 m.	9-35 m.
10-15 m.	10-55 t.	10-6 t.	10-31 t.	10-15 m.	10-35 m.	10-35 m.
11-15 m.	11-55 t.	11-6 t.	11-31 t.	11-15 m.	11-35 m.	11-35 m.
12-15 m.	12-55 t.	12-6 t.	12-31 t.	12-15 m.	12-35 m.	12-35 m.
1-25 t.	1-55 t.	1-6 t.	1-31 t.	1-25 t.	1-35 m.	1-35 m.
2-25 t.	2-55 t.	2-6 t.	2-31 t.	2-25 t.	2-35 m.	2-35 m.
3-25 t.	3-55 t.	3-6 t.	3-31 t.	3-25 t.	3-35 m.	3-35 m.
4-25 t.	4-55 t.	4-6 t.	4-31 t.	4-25 t.	4-35 m.	4-35 m.
5-25 t.	5-55 t.	5-6 t.	5-31 t.	5-25 t.	5-35 m.	5-35 m.
6-25 t.	6-55 t.	6-6 t.	6-31 t.	6-25 t.	6-35 m.	6-35 m.
7-25 t.	7-55 t.	7-6 t.	7-31 t.	7-25 t.	7-35 m.	7-35 m.
8-25 t.	8-55 t.	8-6 t.	8-31 t.	8-25 t.	8-35 m.	8-35 m.
9-25 t.	9-55 t.	9-6 t.	9-31 t.	9-25 t.	9-35 m.	9-35 m.
10-25 t.	10-55 t.	10-6 t.	10-31 t.	10-25 t.	10-35 m.	10-35 m.
11-25 t.	11-55 t.	11-6 t.	11-31 t.	11-25 t.	11-35 m.	11-35 m.
12-25 t.	12-55 t.	12-6 t.	12-31 t.	12-25 t.	12-35 m.	12-35 m.
1-35 t.	1-55 t.	1-6 t.	1-31 t.	1-35 t.	1-35 m.	1-35 m.
2-35 t.	2-55 t.	2-6 t.	2-31 t.	2-35 t.	2-35 m.	2-35 m.
3-35 t.	3-55 t.	3-6 t.	3-31 t.	3-35 t.	3-35 m.	3-35 m.
4-35 t.	4-55 t.	4-6 t.	4-31 t.	4-35 t.	4-35 m.	4-35 m.
5-35 t.	5-55 t.	5-6 t.	5-31 t.	5-35 t.	5-35 m.	5-35 m.
6-35 t.	6-55 t.	6-6 t.	6-31 t.	6-35 t.	6-35 m.	6-35 m.
7-35 t.	7-55 t.	7-6 t				



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 17 de Julho sairá o paquete **Aragon** para
Tenerife, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Asuncion**. Sairá a 28 de julho. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



Barcelona, Cette e Marselha, vapor frances **Saint Philippe**, 14. Sairá a 18 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Bolonha e Hamburgo, vap. alemão **Prinz Eitel Friedrich**. Sairá a 17 de julho. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



Bordeos vapor inglez **Cordillere**. Sairá a 26 de julho. Messageries Maritimes, Tortades & C.º, Rua Aurea, 32, 1.º



Dakar. Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor frances **Amazona**. Sairá a 24 de julho. Messageries Maritimes, Tortades & C.º, Rua Aurea, 32, 1.º



Hamburgo, vapor alemão **Tijuca**. Sairá a 25 de julho. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



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



Havre e Hamburgo, vapor alemão **Corrientes**. Sairá a 18 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Iquitos vapor inglez **Napo**. Sairá a 21 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Liverpool (directo), vap. inglez **Belgrano**. Sairá a 19 de julho. Agentes, Mascarenhas & C.º, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool (directo), vap. inglez **Balboa**. Sairá a 19 de julho. Agentes, Mascarenhas & C.º, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool e Nova York, vap. espanhol **Alicante**. Sairá a 22 ou 23 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Londres vapor inglez **Lusitania**. Sairá a 18 de julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



Maceió, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão **Erlangen**. Sairá a 18 de julho. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º



Madeira, St. Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **Funchal**. Sairá a 20 de julho. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



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



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



Pará, e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Hildebrand**. Sairá a 27 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor alemão **Numidin**. Sairá a 23 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Pernambuco**. Sairá a 19 de julho. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



Pernambuco e Cabedello, vapor inglez **Mira**. Sairá a 20 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Saint Nazaire e Liverpool, vapor inglez **Jerome**. Sairá a 20 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



S. Tiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, St.º Antonio do Zaire, Ambrizete, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Loanda**. Sairá a 22 de julho. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.º



S. Thomé, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vapor portuguez **Portugal**. Sairá a 1 de agosto. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacífico, vapor inglez **Orita**. Sairá a 26 de julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



Tanger, Valencia, Barcelona, Cette e Marsella, vapor frances **Saint Thomas**. Sairá a 27 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Aragon**. Sairá a 17 de julho. Agentes, James Rawes & C.º, Rua de El-Rei, 31, 1.º



Teneriffe e Las Palmas, vapor inglez **Ardeola**. Sairá a 17 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º