

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario-director-editor

REDACITOR PRINCIPAL

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

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48  
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

## SUMMARIO

	Paginas
CIRCUMVALLAÇÃO DO PORTO — por J. Fernando de Sousa.....	209
NAVEGAÇÃO DO TEJO, por O. S. ....	210
PORTE OFFICIAL — Decretos de 27 de maio e 19 de junho, 4 e 11 de julho e portarias de 4 e 6 de julho do Ministerio das Obras Publicas.	211
NOTAS DE VIAGEM — IV — Serviço moroso — Liberdades para os estrangeiros — Comboios pelas ruas — As officinas da Pennsilvania — A curva da «ferradura» .....	212
AS LINHAS FERREAS DA INGLATERRA .....	213
A PRODUÇÃO CARBONIFERA DOS ESTADOS UNIDOS.....	214
«LIBOMBOS» — TRACÇÃO ELECTRICÁ .....	214
OS CAMINHOS DE FERRO FRANCEZES .....	214
UM TIRO MONSTRO.....	215
DESENVOLVIMENTO DOS CAMINHOS DE FERRO EM PORTUGAL.....	215
UM TUNNEL SOBRE O NIAGARA — COMMERCIO PORTUGUEZ .....	215
CANAL DO MAR NEGRO AO BALTICO.....	215
NOVO GAZ D'ILLUMINAÇÃO — AOS QUE VIAJAM .....	215 e 216
UMA LINHA AUDACIOSA.....	216
PORTE F NANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhols.....	216 e 217
LINHAS PORTUGUEZAS — Valle do Vouga — Benguella — Villa Viçosa — Corgo — Malange — Pocinho a Miranda — Mormugão — Coruche a Aviz — Mirandella a Bragança .....	218
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Italia — Suecia — Congo Francez — Argentina .....	218
COMPANHIA REAL — Relatorio do conselho de administração (continuação).....	218
ARREMATACOES — AGENDA DO VIAJANTE .....	219 e 221
ANNUNCIOS — HORARIO DOS COMBOIOS .....	222 e 223
VAPORES A SAHIR 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 importancia da linha de circumvallação do Porto como linha suburbana, ao mesmo tempo que constitue a mais conveniente ligação com Leixões, supprindo bem, nas relações da parte baixa da cidade com aquelle porto, o prolongamento do ramal da Alfandega, incomparavelmente mais caro e incapaz de desempenhar as funções de linha suburbana.

As diligencias 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 necessario para essa construção.

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

O projecto da linha foi approvado por portaria de 4 do corrente. Urgia fazer as expropriações para evitar a sua valorização por construcções. Por isso propoz o Conselho que a ellas se procedesse desde já, para o que era possivel 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 noticia 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 supprir 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 tecnica, 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'Obras Publicas foi approvado 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 mandou 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 approvado e recursos disponiveis, 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 approvação 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 concluido sob a intelligente direcção do respectivo chefe o sr. Affonso do Valle Coelho Cabral e superintendido pelo sr. conselheiro João Gualberto Povoas.

No projecto proficientemente elaborado e em que trabalharam varios engenheiros, teve a parte principal o sr. Antonio Birne Peretra, 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 difficuldades que offerecia.

A Companhia da Povoia 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 mandou proceder ao estudo.

Não podia ser concedido a uma empresa o mais importante complemento das linhas do Estado, nem construido 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 trafego.

O traçado foi sujeito aos limites de 300<sup>m</sup> para as curvas e de 15<sup>m</sup> para as pendentes e ao minimo de 100<sup>m</sup> 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 820<sup>m</sup> d'extensão.

Esta importante obra de arte, que além d'encarecer enormemente a construção, seria pouco conveniente numa linha suburbana, foi evitada por uma variante que alonga o traçado 2.286<sup>m</sup>, mas mantém-o a céu aberto e reduz muito o preço da linha. Para isso foi o traçado passar por baixo d'aquella estrada ao Brasileiro, 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, Custos, 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 15 <sup>mm</sup>	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 Ariosia.

O primeiro traçado tinha:

Patamares	4.356,60
Pendentes de 15 <sup>mm</sup>	6.839,73
» inferiores	5.118,67
Total	16.315,00

As obras de artes principaes, reduzem-se, com a supressão do tunnel, orçado em 283:295,5032, ao viaducto de Guifões e á ponte sobre o Leça.

O primeiro compreende um tramo de viga semiparabolica de taboleiro inferior com 64<sup>m</sup>,60 e avenidas em curvas de 300<sup>m</sup> uma e de 450 outra, com 4 arcos de 15<sup>m</sup> de vão. O comprimento total da obra é de 183<sup>m</sup>,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 36<sup>m</sup>. O comprimento total, incluídas as avenidas, é de 147<sup>m</sup>,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 10<sup>m</sup> e uma inferior de 5, ambas de taboleiro metallico e uma superior com abobada de 9,50 de vão. Não ha muros de suporte.

São 43 as passagens de nível.

Além da estação de Contumil haverá as de S. Mamede, Custos, Mattosinhos e Leça e os apeadeiros do Brasileiro, Ariosia 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 superestrutura 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, consciuos da importancia de tão essencial complemento das linhas do Estado facultarão os meios para a sua rapida construção.

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

O estudo foi acompanhado por um delegado tecnico 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 defeza proxima do Porto e foi delineado de modo que seja facil estabelecer communições com as differentes obras.

Foi ainda estudada e reconhecida a possibilidade de ligação directa com Ermezinde, no Brasileiro, 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 tunnels, depois de haver atravessado de nível uma das principaes, senão a principal arteria da cidade.

Concluido e approvedo o projecto, á Companhia das Docas ou á Associação Commercial compete, nos termos das leis de 1889 e 1903, executá-lo. Não seria melhor dispendir 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 circumvalação para as relações entre esta e Leixões, apezar 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 offerece 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 prespectiva 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 estudioso ou um utilitario, logo tem no nosso Tejo uma demonstração apparente da descuidosa inercia portugueza, claro indicio por onde póde 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 açougues. Raça de pescadores atrevidos e corajosos, paga largo tributo á industria da pesca estrangeira, á qual compra a maior parte do bacalhau que consomme; continua a explorar por processos archeologicos a pesca costeira e assiste pasmado e indeciso, mas sem revoltas, ao espectáculo 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 definhir a marinha mercante, extinguir a cabotagem e não aproveitar a navegação dos seus rios.

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

Nas suas docas não se nota a floresta de mastros e vergas, qualquer cousa que recorde o movimento, a vida, a actividade, a accumulção, 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 triumphaes, para as sollemnes 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 navios de vapor ou vela que nelle 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 afindam com o remedio ou hesitam na sua applicação.

Nomeiam-se commissões que estudam o problema como a que brevemente vae apresentar o seu relatório ao nobre ministro da marinha e ultramar, mas o resultado de todos estes trabalhos é haver, de tempos a tempos, mais um relatório 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 efficaç para a asfixia da navegação portugueza.

O regimen da papelada, os embaraços 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 môço 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 podem exercer a pesca por processos mais seguros e perfectos. 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 espantallo do Lazareto e o excesso de exigencias sanitarias afugentam os viajantes e diminuem a concorrência do porto. E' claro.

O que porém, não tem facil explicação é a nossa imprevidencia, a nossa inercia, o nosso desdem pela própria 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 concorrência da viação accelerada mactasse 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 deficiência da balisagem e das sondagens que a navegação se difficulte a ponto de se tornar precaria, dispendiosa e perigosa?

Será por que a deficiência 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 conjuncto o explica.

Lá fóra, os canaes e as vias ferreas luctam e ganham certas especialidades de trafego. Apesar 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 electricos, uma empresa fluvial de transporte de mercadorias, com barcassas amplas, de pequeno calado, rebocadas por vapores potentes, que demandem pouco callado 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 augmenitaria e crescia parallelamente a riqueza publica.

Já que não podemos realizar o sonho dos Filippes 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.

## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos 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, lançado da Livração 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.ºs 1 a 5, na freguezia de Santa Eulalia, respectivamente com 423<sup>m</sup>.0, 287<sup>m</sup>.0, 1.302<sup>m</sup>.0, 2.180<sup>m</sup>.0 e 545<sup>m</sup>.0, pertencentes a D. Maria Candida Pinto Brandão Aguiar, e as restantes na freguezia de Santo Izidro, pertencentes aos n.ºs 22, 23 e 24, com 207<sup>m</sup>.0, 1.776<sup>m</sup>.0 e 130<sup>m</sup>.0, a Bernardo Pinto Babo, e as n.ºs 39, 41, 43, 46, 47, 48, 53,

54, 59, 60, 61, 65 e 68, com 375<sup>m2</sup>, 1.025<sup>m2</sup>, 261<sup>m2</sup>, 1.494<sup>m2</sup>, 1.067<sup>m2</sup>, 687<sup>m2</sup>, 173<sup>m2</sup>, 417<sup>m2</sup>, 108<sup>m2</sup>, 829<sup>m2</sup>, 799<sup>m2</sup>, 560<sup>m2</sup>, 730<sup>m2</sup>, 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 publicas e minas, com data de 18 do corrente, declarar de utilidade publica 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 publica de tres parcellas de terreno, a primeira entre os perfis 7 e 167, pertencente ao dr. Adriano Cavalheiro, sito no districto da Guarda, concelho e freguezia de Villa Nova de Foscoa, compreendendo as parcellas n.ºs 2 e 3 da planta cadastral com a superficie de 3.160 metros quadrados e as outras duas, ambas sitas no districto de Bragança, concelho e freguezia de Moncorvo, pertencendo a primeira: parcellas n.ºs 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 15 do corrente, declarar de utilidade publica 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 publica, de duas parcellas de terreno, situadas no districto de Bragança, concelho e freguezia de Moncorvo, a primeira com o n.º 37, pertencente ao dr. Antonio Joaquim Ferreira Margarido com a superficie de 738<sup>m2</sup>,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<sup>m2</sup>,71;

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 publica 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 circumvallação do Porto, Contomil a Leixões, e respectiva variante entre o perfil 7 do kilometro 1 e o perfil 3 do kilometro 4:

Ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 23 de junho ultimo, approvar 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 approvada a parte do traçado comprehendida entre as estações de Mattosinhos 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 adaptá-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, approvar o referido projecto e orçamento e autorizar 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 construção em boas condições da linha da circumvallação 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 approvada por decreto de 23 de dezembro de 1904 seja applicada às expropriações da referida linha conforme o projecto approvado 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 Pennsilvania — A curva da «ferradura».

Antes de proseguirmos na descripção 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 hotéis 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 hotéis 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 logar 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 instrucções 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* sere-mos servidos. Crêmos que no vocabulario americano *five* quer dizer *bastantes*, *muitos*, *numerosos*, porque, depois d'aquella affirmacão nunca passam menos de um quarto d'hora d'espera.

Verdade seja que o apparecimento 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, fóra saleiro, pimenteiro e mostarda. Uma mesa completamente cheia.

Fica-se enfiado só com a vista de tanta comida. O peor é que este costume, tão contrario aos nossos

usos, é invariável, sendo rarissimo encontrar-se restaurante que sirva à europea. Que o saibamos, em Nova York só um restaurante italiano, no Broadway, edificio da Opera, serve ao uso d'esse paiz, e em Washington só soubemos e apreciámos, do serviço à franceza de um pequeno restaurante, modesto mas muito rasoavel, de mr. Perreard, na avenida E à esquina da rua 12 NW onde nos serviram apurados pratos da cozinha franceza.

Para contrapor a estes costumes especiaes que contrariam o visitante outros ha excellentes nos Estados-Unidos, que tornam bem agradável a viagem neste paiz.

Primeiro que tudo, uma ampla liberdade, uma ausencia de exigencias, de rigores, de regulamentos immutaveis a torturar o estrangeiro.

Não ha cuidados com elle, é certo, como tambem não os ha para com os do paiz. Segundo a lei e costumes americanos cada cidadão tem que velar por si proprio sem contar com que os demais se preocupem d'elle. Uns simples letreiros: «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 annualmente entrarem no paiz milhões de immigrants, 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 trenvias electricos nas ruas e de comboios atravessando passagens de nível, o numero de desastres não é extraordinario.

E note-se ainda que os avisos das locomotivas se lemitam, 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 caracteristico 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 cabellos em pé, se em tal se pensasse. Pois andam, e com a velocidade que entendem e por vezes em longas distancias. 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 campainhando, olhado com indiferença como se fosse um carro qualquer.

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

Estas são enormemente extensas e as installações de serviço, de uma importancia extraordinaria.

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

Em Altoona foram examinadas as installações da companhia Pennsylvania, sendo estas: os fechos de linhas de triagem, as officinas e os processos de limpeza rapida das locomotivas e seu reabastecimento de carvão e agua.

O primeiro d'aquelles serviços não foi novidade, devemos dizê-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 despendiosissimo. Nas linhas do Norte da França, cremos que em Bar-le-Duc (se a memoria nos não falha), ha apenas um agulheiro em cada fecho de linhas, um unico distribuidor de vagon e um engatador por comboio a formar.

Ora na America, onde o engate automatico está em uso geral (e até se está ensaiando já o emprego de ligação automatica do freio Westinghouse) até estes ultimos empregados se podem poupar.

As officinas são d'uma importancia notabilissima, providas das mais aperfeiçoadas ferramentas e installadas em vastos edificios.

O serviço da limpeza das caldeiras das locomotivas,

sua inspecção rigorosa antes de entrarem no deposito e reabastecimento de carvão e agua agradou immenso pela sua novidade e pela prestesa com que é realizado.

Tão extensa é esta estação que os excursionistas foram transportados de umas a outras dependencias em comboios especiaes que em marcha regular levavam 20 a 30 minutos; e tão numeroso é o pessoal ali empregado que, elle só por si com suas familias, constitue a população de toda a cidade em que ha numerosas ruas servidas por carros electricos, tres theatros, clubs, parques, etc.

Não devemos esquecer que já aqui tratámos do abastecimento d'agua das locomotivas em transito, processo de iniciativa d'aquella companhia, que consiste em installar no centro de linha uns tanques, dos quaes a machina automaticamente chupa a agua, sem necessidade de parar para isso.

Tambem aqui se descreveu em tempo, sem que possamos agora, escrevendo de tão longe, precisar quando, a notavel curva chamada a *ferradura* que esta linha descreve ao sahir 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 especiaes se vissem uns aos outros, cada um traccionado por tres possantes machinas de 8 rodas conjugadas.

Não nos sobra o espaço para falar da segunda paragem, em Pittsburgo, 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 tambem das cousas 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 kilometros, estendeu-se a primeira linha a vapor; a locomotiva ia pôr de parte a tracção animal.

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

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

As companhias possuíam áquella data 22.130 locomotivas, 49.858 carruagens para passageiros, não contando 19.584 outras que fazem parte dos comboios de passageiros, 711.059 vagon de carga, e 19.594 vehiculos de diversas especies.

São proprietarias de hoteis nas principaes cidades; possuem canaes, navios, molhes; fabricam as suas locomotivas, carruagens, vagon, carris; teem installações electricas proprias, fabricas de gaz, e officinas typograficas.

Comparando a rede ferroviaria inglesa com a dos outros paizes, vê-se que em extensão é inferior á dos Estados Unidos, Allemanha, Russia e França: mas em relação á superficie do paiz e-lhes superior. Sob este ponto de vista apenas fica inferior á Belgica.

Em relação á população, a rede inglesa é inferior á norte americana, á allemã, e á franceza. Neste ponto a que occupa o primeiro lugar é a rede australiana, 185 kilometros 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 approximadamente.

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 necessario 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 á 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 ferreas.

Como, porém, o Estado se reservou o direito de fiscalização, os que defendem o sistema ferroviario 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 escocoz ou irlandez.

Um problema ha que de dia para dia mais chama a attenção 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 eguaes. 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 que transformar grande parte do seu material.

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

## A produção carbonífera 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 carbonífera nos Estados Unidos em 1904, foi inferior á de 1903 em 6.159.468 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 Pennsilvania, actividade devida á 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 uteis, despretencioso, instructivo, escrito com simplicidade e elegancia, que nem é um relatorio frio e de pretenciosa erudição geographica e etnologica, nem um livro de impressões de viagem de um excursionista, mas uma série de notas d'um observador e d'um utilitario que sabe ver e sabe aconselhar, sem nunca se esquecer de que é um portuguez e um medico.

Descreve a largos mas nitidos traços cada uma das povoações da região compreendida entre os Grande e Pequeno Libombos, no districto 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 hidrologia; occupa-se da sua viação; refere-se á fauna e flóra; dá indicações sobre o clima, sobre o commercio, industria e agricultura.

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

Judiciosas são tambem as considerações que apresenta sobre a colonização portugueza.

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 colonia de tantos recursos latentes, que urge utilizar.

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

O. S.

## TRACÇÃO ELECTRICA

Porto

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

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

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

Espauha

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

Está já funcionando em Barcelona o tremvia electrico de Bomblas-Miramar Casa Antunez.

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

## Os caminhos de ferro francezes

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

Em 1903 dispunham de 10.378 locomotivas, 26.138 carruagens para passageiros e 282.588 vagoes 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 abalançara 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 desaparecer 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 difficuldades technicas que apresentava a execução 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 apprehensões 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 arranco cyclopico de fazer estremecer a terra no espaço.

O espectáculo devia ser grandioso, e não só os engenheiros como também os profanos á sciencia tinham curiosidade de vêr 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 comunicação 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 á 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 faixa 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 differentes linhas ferreas portuguezas de 1894 a 1902 vê-se que todas teem tido um augmento de receita.

As estatisticas 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	89,4	89,7

Em 1902 só os impostos de transito e de sello rendiam 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 Horeshoe terminaram as obras do tunnel.

A commissão encarregada de embellezar e conservar a singular maravilha mandou construir aquella obra, que permite admirar pela parte inferior a soberba massa d'agua, sem que os visitantes corram o menor perigo, nem mesmo o de 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 guarnecidas 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—Animas vivos .....	353.157	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 utensilios 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—Animas 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 utensilios 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 Baltico

O governo russo approvou o projecto d'uma gigantesca empresa que consiste num immenso canal destinado a ligar o Mar Negro com o Baltico atravessando de Norte a Sul toda a Russia Europeia.

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 ha-de passar.

A largura da superficie liquida será de quarenta metros, e a profundidade da massa d'agua medirá dez metros, o que permittirá 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 teem 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 alcool com uma de petroleo e submete-se o todo á decomposição por meio do calor. O gaz que se obtem 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 lagoas numa extensão total de cento e cinquenta kilometros aproximadamente.

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 á Pova e Famalicão

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

No sorteio semestral a que hoje se procedeu de dezeseis obrigações, saíram 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, 4.852, 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 sede, 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 acções do Banco de Portugal mantiveram os seus preços de 178\$000 réis.

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

As acções 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 acções do Assucar de Mocambique, que tem sido grande a procura de papel, tendo-se feito entre 58\$500 e 60\$100 réis, em operações a contado.

As acções da Companhia dos Tabacos, coupon, também fizeram oscillações, regulando entre 119\$000 e 122\$000 réis.

As acções 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 % e 41,05 o coupon.

A receita da alfandega de Lisboa, nos seis mezes 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
<b>Total réis.....</b>	<b>7 308:868\$954</b>

As differenças 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.....	—	2:539\$557
Consumo.....	190:593\$085	—
Trafego.....	6:068\$510	—
<b>Totaes.....</b>	<b>673:204\$100</b>	<b>72:622\$949</b>
<b>Augmento liquido.....</b>	<b>600:581\$151</b>	

A Companhia dos caminhos de ferro de Benguela resolveu realizar uma nova emissão de 750 mil acções, 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 %, e outras 10.000 obrigações do mesmo valor, mas do juro annual de 6 %.

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 bahia de Lourenço Marques, e exportar o respectivo producto para o Transvaal.

### Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	49 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>	49 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Desconto no Banco	
» cheque..	49 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	49 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	de Portugal....	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Paris 90 d/v.....	576	579	No mercado.....	5 <sup>9</sup> / <sub>10</sub>
» cheque.....	579	582	Cambio do Brazil.	16 <sup>13</sup> / <sub>16</sub>
Berlim 90 d/v....	236	237	Premio da libra...	\$350
» cheque....	237 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	238 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		e
Francfort 90 d/v.	236 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	237 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		\$360
» cheque....	238	239		
Madrid cheque....	730	735		

## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

		JULHO												
BOLSAS		1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15
Lisboa : Inscriptões 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 % 1888 .....	20.500	20.300	-	20.250	20.250	20.200	20.200	20.250	-	20.250	-	20.250	20.250
"	4 % 1890 assent ....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	53.000	-	-
"	4 % 1890 coupon ....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"	4 1/2 % assent .....	-	-	-	61.000	-	61.500	61.600	61.500	61.500	62.000	-	61.700	61.700
"	4 1/2 % 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	*66.100	*66.200	66.200
"	3 % 1905 .....	9.450	9.450	-	9.450	9.450	-	-	9.450	9.450	9.450	9.450	-	-
"	Tabacos coupon .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accções	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 % .....	-	94.000	-	-	-	-	-	-	-	93.000	-	-	-
"	" 5 % .....	90.300	90.500	*88.500	*88.650	*88.600	*88.500	*88.650	*88.500	88.500	*88.650	-	*88.650	88.500
"	C.ª Beira Alta .....	-	-	-	-	-	-	-	34.000	-	-	33.900	33.850	34.800
"	" Real 3 % 1.º grau ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"	" " 3 % 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 %	portuguez 1.ª série ..	68,75	69	69	67,50	67,50	67,22	67,20	67,25	67,22	67,27	67,30	-	-
Accções	Comp. Real .....	-	-	-	-	-	339	340	-	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 %	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 portuguezes e espanhoes

Linhas	Período de exploração	1905		1904		Totales desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totales	Kilom.	Kil.	Totales	Kilom.	1905	1904
			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova	18 24 Jun 693	91.859.000	132.552	693	88.231.969	127.318	2.068.148.000	2.064.459.608
	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 garan-	18 24 Jun 380	12.807.000	33.702	380	12.008.031	31.600	293.023.000	296.072.392
	tida .....	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	27.041	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
Sul e Sueste .....		1 0 Mai 550	27.754.430	50.462	518	33.027.775	63.760	377.151.996	391.032.619
		11 20 "	29.733.750	54.061	"	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	478.245.065	425.004.852
Beira Alta .....		28 3 Jun 253	10.758.275	42.522	253	9.597.508	37.934	160.183.778	154.144.426
		- - - -	-	-	-	-	-	-	-
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
		4 10 "	1.675.455	15.956	"	1.643.549	15.652	37.996.920	37.858.837
		11 17 "	1.537.982	14.647	"	1.808.933	17.227	39.534.902	39.667.770
Guimarães .....		11 20 Mai 34	2.511.560	74.751	34	2.334.089	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
Porto á P. e Famalicão .....		1 31 " 64	10.210.414	159.537	64	12.148.955	189.827	48.398.363	48.820.746
		10 16 Jun 3681 Ps.	2.109.961	573	3681 Ps.	2.034.017	552 Ps.	45.463.949	47.913.011
Norte de Espanha .....		17 23 " "	1.943.905	528	"	2.056.374	558	47.407.855	49.999.386
		- - - -	-	-	-	-	-	-	-
Madrid — Zaragoza — Alicante .....		11 17 Jun 3650	1.946.235	533	3650	1.862.548	510	45.462.941	46.742.284
		18 24 " "	1.962.981	537	"	1.877.386	514	47.425.922	48.619.669
		25 1 Jul "	1.963.645	537	"	1.809.643	495	49.389.566	50.429.312
Andaluzes .....		11 17 Jun 1067	435.164	407	1067	406.850	381	9.525.133	9.722.662
		18 24 " "	421.510	395	"	390.926	366	9.946.644	10.113.488
Madrid-Caceres .....		18 24 Jun 429	97.975	228	429	112.071	261	2.119.091	2.262.972
		- - - -	-	-	-	-	-	-	-
Zafra a Huelva .....		18 24 Jun 180	49.948	277	180	31.950	177	1.156.047	993.566
		25 1 Jul "	66.587	369	"	36.949	205	1.222.636	1.030.516

## LINHAS PORTUGUEZAS

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

**Benguella.**—Vae ser creada uma direcção para fiscalizar os serviços de construcção e exploração do caminho de ferro de Benguella.

**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.

**Corço.**—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, Allémanha e Italia.

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

**Pocinho a Miranda.**—Chegaram hontem ao Pocinho cinco vagoes com material, destinado á construcção 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\$600 réis.

Em 1903 o saldo foi de 67.797\$000 e em 1904 elevou-se a 99.351\$200 réis.

**Coruche a Aviz.**—A camara municipal de Aviz pediu para que seja construida 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 construcção 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 encetou-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 construcção.

## 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 luxuosissimo, de grande commodidade e elegancia.

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

### ITALIA

Uma companhia franceza 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 suizo, entre Martigny e Courmayeur.

O trágado méde 157 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 quéda 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 francez pediu ao ministro das Colonias da Republica, para que mande fazer um reconhecimento para o trágado 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 approved pelo governo dar-se-ha principio aos trabalhos de construcção.

## 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 trafego de pequena velocidade.

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

Anno	Tonelagem — Numero de toneladas	Producto liquido de impostos e de reembolsos	Augmento sobre o anno precedente
1894.....	588.785	1.371.460\$511	-5-
1895.....	640.637	1.479.440\$369	107.979\$858
1896.....	721.419	1.550.256\$233	70.815\$864
1897.....	787.836	1.703.268\$299	153.012\$066
1898.....	820.935	1.808.189\$919	104.921\$620
1899.....	949.948	1.938.845\$012	130.655\$093
1900.....	1.085.812	2.141.545\$871	202.700\$859
1901.....	1.157.438	2.303.997\$040	162.451\$169
1902.....	1.223.471	2.338.069\$888	34.072\$848
1903.....	1.353.712	2.535.306\$588	197.236\$700
1904.....	1.399.702	2.594.793\$893	54.487\$305

O augmento de receita em 1904 é devido principalmente aos transportes de carvão vegetal 3.086\$318 réis, comestiveis e vitua-

lhas 2:102\$519 réis, palha e forragens 9:359\$060 réis, gado 3:283\$000 réis, minerios 3:264\$820 réis, objectos manufacturados 15:863\$695 réis, taras vasiaas 26:497\$261 réis, vinhos e derivados 15:562\$550 réis e objectos diversos 23:583\$249 réis.

A tonelagem do artigo «materiaes de construcção», no qual estão comprehendidos os toros para minas, diminuiu 33.390 toneladas. O affrouxamento d'estes transportes é devido á melhoria do cambio sobre Londres que já não permite aos expedidores nacionaes lutar com vantagem contra a exportação franceza.

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

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

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

No que respeita á utilização de vagon, o numero médio de kilometros percorridos por dia e por vagon, foi de 55,4 kilometros 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 á rapida devolução do material pelas companhias combinadas.

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

#### § 1.º — Trafego internacional

No mappa annexo 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 153:736\$563 réis isto é, menos 40:170\$727 réis que em 1903 e pela fronteira de Valencia de Alcantara 129.897\$967 réis ou mais 2:036\$867 réis que no exercicio precedente.

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

Quanto ao trafego de mercadorias franco-hispano-portuguez tambem houve um ligeiro augmento para a nossa companhia, isto é, de 9:085\$561 réis em 1903, passou a 9:790\$764 réis em 1904.

#### 3.º — Observações sobre os diferentes serviços

##### § 1.º — Exploração

A regularidade dos comboios e a evolução rapida dos vagon de mercadorias, continúa a ser o objectivo constante do nosso pessoal.

No paragrapho relativo aos transportes em pequena velocidade encontram-se os dados relativos á utilização dos vagon.

A despesa do serviço de exploração propriamente dita foi em 1904 de 764.372\$533 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 appparelhos de via de 30 kilogrammas pelos de 40 kilogrammas em todas as estações da linha de Lisboa ao Porto.

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

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

Começamos no anno corrente de 1905 os trabalhos de collocação 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
	Metros cubicos	Metros cubicos
Ballastro de areia.....	3.357	19.248
» » pedra britada....	38.894	44.951
	Unidades	Unidades
Travessas de pinho creosotadas	160.015	149.141
» » carvalho .....	2.133	1.092
» » eucalyptos. ....	1.328	240

A despesa total do serviço de via e obras em 1904 foi inferior á de 1903 — 39:997\$840 réis representando 20,8 % das despesas de exploração.

##### § 3.º — Material e tracção

No documento annexo 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 á de 1903 de 2:679\$529 réis apesar do augmento do numero de kilometros-trens. Este resultado é devido ao prego do carvão que melhorou com o cambio. Referida ao kilometro-trem, desceu essa despesa de 119,2 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.

Continuamos o sistema de inspecções periodicas aos vagon inaugurado em 1903. Proseguimos tambem nos seguintes trabalhos: substituição dos antigos eixos por outros mais fortes que dão a possibilidade de augmentar de 10 a 12 toneladas a carga dos vagon, 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 combustivel (briquettes e carvão meudo) nos depositos, foi em 1904 de 4\$194 réis e em 1903 tinha sido de 4\$716 réis para o carvão que então se consumia (grosso e meudo em partes eguaes).

O consumo do carvão por kilometro-trem elevou-se ainda neste anno, passando de 11,746 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 maxima utilização dos comboios de mercadorias.

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

**Effectivo do material circunante.** — 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-Alfarellos. A apreciação do serviço que estas carruagens poderão prestar nas nossas linhas só poderá ser feita depois de algum tempo de experiencia.

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

3.º Carruagens e vagon. — Construimos e entregamos ao serviço de exploração 116 vagon novos, tendo, portanto augmentado o effectivo de 100 vagon fechados e 30 fourgons novos encomendados na Belgica. Demoliram-se 11 vehiculos ou por motivo de accidentes ou pelo seu mau estado.

O augmento total do effectivo foi em 1904 de 242 unidades.

**Percurso dos vagon.** — O percurso médio dos vagon foi em 1904 em todas as linhas da companhia, comprehendida tambem a de Vendas Novas, de 22.927 kilometros contra 23.694 em 1903, numero sensivelmente egual ao dos annos de 1900, 1901 e 1902.

#### 4.º — Despesas extraordinarias

A importancia total das despesas extraordinarias em 1904 foi de 531:429\$451 réis decompondo-se como se segue:

	Réis
Novas construcção e trabalhos complementares de	
1.º estabelecimento.....	185:042\$592
Augmento de material circulante .....	293:702\$102
Augmento de mobilia, utensilios e ferramentas...	31:042\$959
Substituição de taboleiros metallicos de antigas pontes.....	11:530\$218
Renovação da via .....	10:111\$580
Total .....	531:429\$451

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

(Continúa)

## Arrematações

### Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

#### Empreitadas de construcção

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 2 do proximo mez 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 Campanhã, ao concurso publico para a arrematação da empreitada de construcção do 2.º lance da tarefa n.º 3, entre perfis 180 a 310, na extensão de 2.158<sup>m</sup>.91 do ramal para a estação de Aregos, da estrada real n.º 34, de Casaes Novos á Barca de Alva, 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\$090 réis.

Para ser admitido como licitante terá cada concorrente de effectuar na thesauraria da Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, até as tres horas da tarde da vespera do dia em que deve ter logar o concurso, o deposito provisorio de 143\$500 réis.

O concorrente a quem fôr adjudicada a empreitada reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação.

Os depositos provisorios 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 proprio concorrente ou pelo seu legitimo procurador, podendo tambem ser enviada em carta fechada á Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, até as onze horas da manhã do dia fixado para o concurso, perdendo, nestes dois ultimos 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 uteis, desde as onze horas da manhã até as tres horas da tarde, na secretaria da direcção dos referidos caminhos de ferro.

Porto, 11 de julho de 1905.

#### Fornecimento de artigos de escritorio

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 20 do corrente mez, á 1 hora da tarde, perante a direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de diversos artigos de escritorio.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar, no cofre da direcção, o deposito provisorio de 100\$000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

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

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

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

Porto, 4 de julho de 1905.

#### Direcção do Sul e Sueste

##### Fornecimento de vassouras e de escovas

Pelo presente annuncio se faz publico 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 ha 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 admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos Caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 12\$500 réis.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação terá de reforçar o seu deposito provisorio com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação, constituindo assim um deposito definitivo, que ficará á ordem da mesma direcção, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral dos Depositos.

O reforço indicado deverá effectuar-se na mesma thesauraria em que tiver sido realizado o deposito provisorio.

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

Barreiro, 6 de julho de 1905.

#### Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

##### Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos

Acceitam-se propostas para os seguintes fornecimentos:

Maçaroquinha branca em fardos de 250 kilogrammas.....	Kilogr.	10.000
Maçaroquinha de côr em fardos de 250 kilogrammas.....	"	10.000
Tiras de coiro para cozer correias de transmissão.....	"	100

Alfabetos 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 fusíveis.....	" 50
Supportes de bayoneta, com interruptor.....	" 50
Commutadores de pera.....	" 50
Abat-jours de ferro esmaltado.....	" 50
Globos foscas, forma de tulipa.....	" 50
Globos foscas 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 entrançado 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 caes de embarque para a Africa Oriental, devidamente acondicionado.

As propostas podem referir-se apenas a parte d'estes artigos.

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

#### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

##### Fornecimento de massaroquinha e trapo branco

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

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

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

Lisboa, 1 de julho de 1905.

##### Fornecimento de travessas de pinho normaes—Deposito provisorio para cada lote 100\$000 réis

No dia 31 do corrente pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão 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 á Direcção da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobrescrito:

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

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

##### Fornecimento de travessas de pinho rectangulares Deposito provisorio para cada lote 100\$000 réis

No dia 31 do corrente, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão 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  $2,80 \times 0,14 \times 0,26$ .

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

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

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 UNICAS que lhes recommendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

## AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

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

**ESPINHO** Hotel Particular. — Serviço de primeira ordem sala de visitas, piano, gabinete de leitura, etc., etc. Modicidade de preços, sendo um dos 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 provincia, de inexcusaveis 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.<sup>er</sup> ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**SEVILHA** Gran Ponda 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.

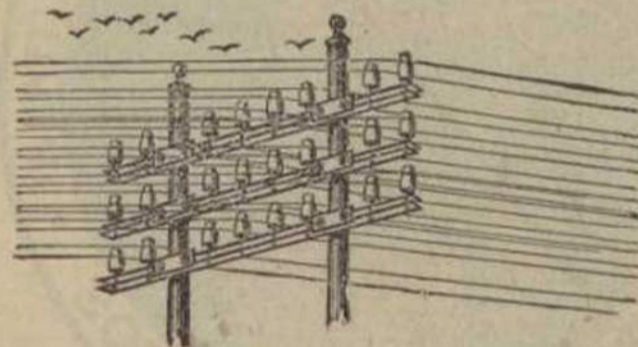
**VIENNA** Hotel Metropole — Morzinplatz, 1 a 4 (Caes de Francisco José) — Grandehotel de 1.<sup>a</sup> ordem. — Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto. — Safe Deposit-Caisse. L. Speiser, director.

## Felten & Guilleaume

Lahmeyerwerke Actien-Gesellschaft

MULHEIM NO RHENO

Fabrica d'arame de ferro, aço, cobre, bronze e bronze doublé

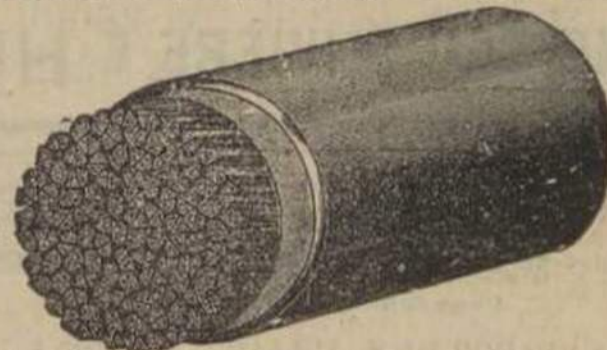


FIOS CONDUCTORES

em todos os isolamentos, simples, entrançados, etc.

CABOS

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



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

Rail Bonds «Neptun» (para ligação de carris)

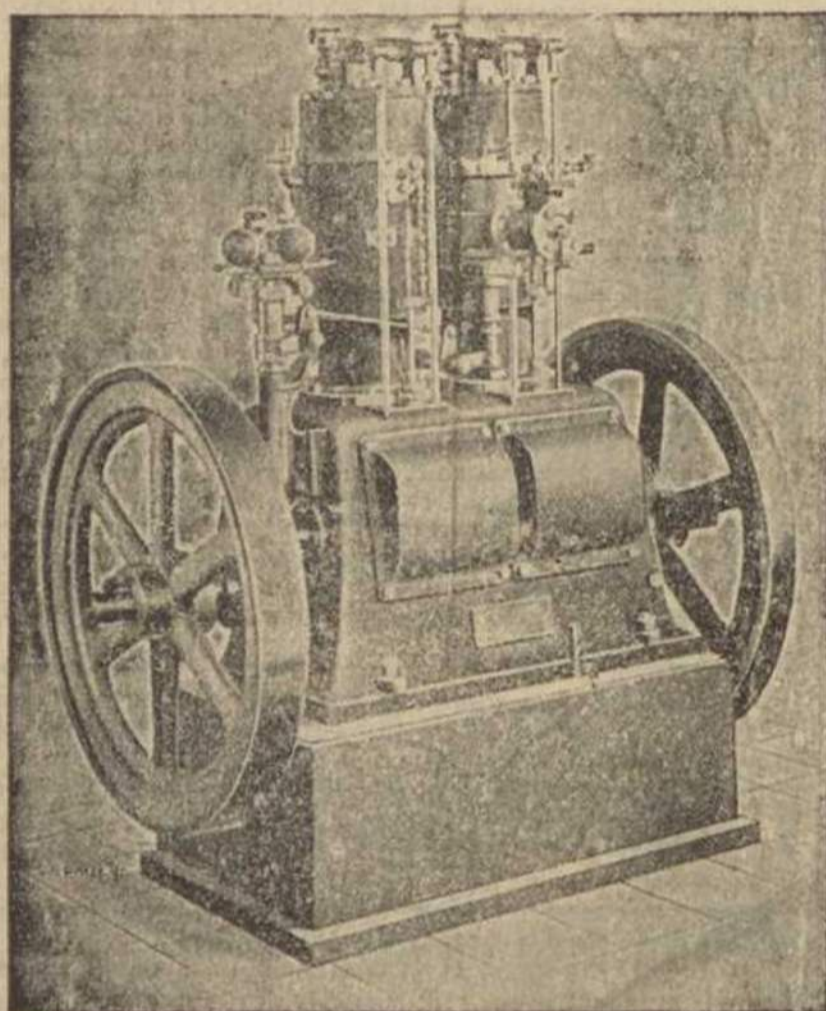
Representantes em Portugal:

Para o Sul (comprehendendo Coimbra e Beira Baixa):

H. F. CAST, 160, Rua da Alfandega, 2.<sup>o</sup> — LISBOA

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

## MOTORES

da celebre fabrica  
americanaMarinette Iron Works  
Manufacturing Co.

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

RUBEROIDE e productos P. & B. para substituir os  
telhados ordinarios, para coberturas de edificios, estações,  
parracas, vagon, 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

**FRANCISCO RIVIÈRE É HIJOS**

Ronda de San Pedro, 58 — BARCELONA

**J. B. FERNANDES & C.<sup>a</sup>**

SUCESSORES DE JOSÉ GREGÓRIO FERNANDES

Casa fundada em 1800

19, 1.º LARGO DE S. JULIÃO — LISBOA

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

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

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

Artigos para tratamento de vinhas

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

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 18

## 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	Partida	Chegada
5-0 m.	5-15 m.	5-30 m.	5-45 m.	5-0 m.	5-15 m.
5-50 m.	6-5 m.	6-47 m.	7-3 m.	5-50 m.	6-5 m.
7-35 m.	6-50 m.	7-32 m.	7-48 m.	7-35 m.	6-50 m.
7-20 m.	7-35 m.	8-47 m.	8-33 m.	7-20 m.	7-35 m.
8-50 m.	9-5 m.	9-47 m.	10-3 m.	8-50 m.	9-5 m.
9-35 m.	9-50 m.	10-32 m.	10-48 m.	9-35 m.	9-50 m.
10-20 m.	10-35 m.	11-17 m.	11-33 m.	10-20 m.	10-35 m.
11-5 m.	11-20 m.	12-2 t.	12-18 t.	11-5 m.	11-20 m.
11-50 m.	12-5 t.	12-42 t.	1-3 t.	11-50 m.	12-5 t.
12-35 t.	12-50 t.	1-32 t.	1-48 t.	12-35 t.	12-50 t.
1-20 t.	1-35 t.	2-47 t.	2-33 t.	1-20 t.	1-35 t.
2-5 t.	2-20 t.	3-2 t.	3-18 t.	2-5 t.	2-20 t.
2-5 t.	3-5 t.	3-47 t.	4-3 t.	2-5 t.	3-5 t.
3-3 t.	3-50 t.	4-32 t.	4-18 t.	3-3 t.	3-50 t.
4-20 t.	4-35 t.	5-17 t.	5-33 t.	4-20 t.	4-35 t.
5-15 t.	6-0 t.	6-9 t.	6-25 t.	5-15 t.	6-0 t.
6-35 t.	6-50 t.	7-32 t.	7-18 t.	6-35 t.	6-50 t.
7-20 t.	7-35 t.	8-47 m.	8-33 n.	7-20 t.	7-35 t.
8-5 n.	8-20 n.	9-2 n.	9-18 n.	8-5 n.	8-20 n.
8-50 n.	9-5 n.	9-47 n.	10-3 n.	8-50 n.	9-5 n.
9-35 n.	9-50 n.	10-32 n.	10-48 n.	9-35 n.	9-50 n.

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

C. Sodré		P. Arcos		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-15 m.	5-31 m.	6-6 m.	6-28 m.	5-15 m.	5-31 m.
6-5 m.	8-31 m.	8-45 m.	9-18 m.	6-5 m.	8-31 m.
11-25 m.	11-51 m.	12-6 t.	12-38 t.	11-25 m.	11-51 m.
1-33 t.	1-34 t.	1-36 t.	2-8 t.	1-33 t.	1-34 t.
1-25 t.	2-5 t.	2-6 t.	3-8 t.	1-25 t.	2-5 t.
2-25 n.	3-5 n.	3-6 n.	4-8 n.	2-25 n.	3-5 n.
3-5 n.	4-15 n.	4-16 n.	5-18 n.	3-5 n.	4-15 n.
4-5 n.	5-15 n.	5-16 n.	6-18 n.	4-5 n.	5-15 n.
5-5 n.	6-15 n.	6-16 n.	7-18 n.	5-5 n.	6-15 n.
6-5 n.	7-15 n.	7-16 n.	8-18 n.	6-5 n.	7-15 n.
7-5 n.	8-15 n.	8-16 n.	9-18 n.	7-5 n.	8-15 n.
8-5 n.	9-15 n.	9-16 n.	10-18 n.	8-5 n.	9-15 n.
9-5 n.	10-15 n.	10-16 n.	11-18 n.	9-5 n.	10-15 n.
10-5 n.	11-15 n.	11-16 n.	12-18 n.	10-5 n.	11-15 n.

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré		Cascaes		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-10 m.	5-47 m.	6-48 m.	7-24 m.	5-10 m.	5-47 m.
6-15 m.	7-20 m.	8-55 m.	7-32 m.	6-15 m.	7-20 m.
7-0 m.	7-36 m.	7-8 m.	8-8 m.	7-0 m.	7-36 m.
7-40 m.	8-17 m.	7-16 m.	8-45 m.	7-40 m.	8-17 m.
7-45 m.	8-50 m.	8-10 m.	9-20 m.	7-45 m.	8-50 m.
7-50 m.	9-26 m.	8-31 m.	1-31 m.	7-50 m.	9-26 m.
8-10 m.	9-47 m.	9-18 m.	10-24 m.	8-10 m.	9-47 m.
8-15 m.	10-24 m.	9-50 m.	10-32 m.	8-15 m.	10-24 m.
8-20 m.	10-33 m.	10-8 m.	11-8 m.	8-20 m.	10-33 m.
8-25 m.	11-17 m.	10-48 m.	11-34 m.	8-25 m.	11-17 m.
8-30 m.	11-50 m.	11-25 m.	12-2 t.	8-30 m.	11-50 m.
8-35 m.	12-47 t.	12-18 t.	1-24 t.	8-35 m.	12-47 t.
8-40 m.	1-20 t.	1-32 t.	1-32 t.	8-40 m.	1-20 t.
8-45 m.	2-17 t.	1-48 t.	2-34 t.	8-45 m.	2-17 t.
8-50 m.	3-10 t.	2-25 t.	3-2 t.	8-50 m.	3-10 t.
9-5 m.	3-47 t.	3-18 t.	4-24 t.	9-5 m.	3-47 t.
9-10 m.	4-20 t.	3-53 t.	4-32 t.	9-10 m.	4-20 t.
9-15 m.	4-56 t.	4-8 t.	5-8 t.	9-15 m.	4-56 t.
9-20 m.	5-17 t.	4-48 t.	5-34 t.	9-20 m.	5-17 t.
9-25 m.	5-50 t.	5-5 t.	6-2 t.	9-25 m.	5-50 t.
9-30 m.	6-35 t.	6-38 t.	6-38 t.	9-30 m.	6-35 t.
9-35 m.	6-47 t.	6-48 t.	7-44 t.	9-35 m.	6-47 t.
9-40 m.	7-20 t.	6-15 t.	7-32 t.	9-40 m.	7-20 t.
9-45 m.	7-56 t.	7-8 t.	8-8 n.	9-45 m.	7-56 t.
9-50 m.	8-17 n.	7-48 t.	8-54 n.	9-50 m.	8-17 n.
9-55 m.	8-50 n.	8-25 n.	9-2 n.	9-55 m.	8-50 n.
10-0 m.	9-47 n.	9-18 n.	10-24 n.	10-0 m.	9-47 n.
10-5 m.	10-20 n.	9-55 n.	10-32 n.	10-5 m.	10-20 n.
10-10 m.	11-17 n.	10-48 n.	11-34 n.	10-10 m.	11-17 n.
10-15 m.	11-50 n.	11-25 n.	12-2 n.	10-15 m.	11-50 n.
10-20 m.	12-47 n.	12-18 n.	1-24 n.	10-20 m.	12-47 n.
10-25 m.	1-29 n.	12-35 n.	1-32 n.	10-25 m.	1-29 n.

Lisboa-Rocio		Queluz		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-50 m.	10-22 m.	10-33 m.	11-3 m.	9-50 m.	10-22 m.
11-51 m.	12-21 t.	12-33 t.	1-3 t.	11-51 m.	12-21 t.
1-5 t.	2-21 t.	2-33 t.	3-3 t.	1-5 t.	2-21 t.
4-30 t.	5-22 t.	6-9 t.	6-40 t.	4-30 t.	5-22 t.

Lisboa-Rocio		Cintra		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-25 m.	7-20 m.	5-0 m.	5-50 m.	6-25 m.	7-20 m.
7-25 m.	8-32 t.	6-10 m.	7-39 m.	7-25 m.	8-32 t.
8-35 m.	1-43 m.	7-53 m.	8-48 m.	8-35 m.	1-43 m.
9-35 m.	10-15 m.	8-49 m.	9-15 m.	9-35 m.	10-15 m.
10-30 m.	11-54 m.	9-4 m.	10-3 m.	10-30 m.	11-54 m.
11-35 m.	12-15 t.	10-39 m.	11-15 m.	11-35 m.	12-15 t.
12-30 t.	1-34 t.	11-4 m.	12-3 t.	12-30 t.	1-34 t.
1-35 t.	2-15 t.	12-40 t.	1-15 t.	1-35 t.	2-15 t.
2-35 t.	3-38 t.	1-4 t.	2-3 t.	2-35 t.	3-38 t.
3-35 t.	4-21 t.	2-40 t.	3-15 t.	3-35 t.	4-21 t.
4-35 t.	5-15 t.	3-56 t.	3-55 t.	4-35 t.	5-15 t.
5-15 t.	6-11 t.	4-4 t.	5-3 t.	5-15 t.	6-11 t.
6-15 t.	6-57 t.	4-40 t.	5-32 t.	6-15 t.	6-57 t.
6-21 t.	7-26 t.	5-30 t.	6-5 t.	6-21 t.	7-26 t.
7-35 t.	8-38 n.	6-19 t.	7-18 t.	7-35 t.	8-38 n.
8-50 n.	9-54 n.	7-40 t.	8-39 n.	8-50 n.	9-54 n.
9-50 n.	10-56 n.	9-4 n.	10-3 n.	9-50 n.	10-56 n.
11-0 n.	12-4 n.	10-34 n.	11-33 n.	11-0 n.	12-4 n.
12-20 n.	1-24 n.	11-25 n.	12-15 n.	12-20 n.	1-24 n.

Lisboa-Rocio		Sacavem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-48 m.	8-26 m.	9-31 m.	10-18 m.	7-48 m.	8-26 m.
8-25 m.	9-2 m.	10-18 m.	11-30 m.	8-25 m.	9-2 m.
9-42 m.	10-26 m.	11-46 m.	12-30 m.	9-42 m.	10-26 m.
10-33 m.	11-17 m.	12-8 m.	1-22 t.	10-33 m.	11-17 m.
12-42 t.	1-25 t.	2-39 t.	3-23 t.	12-42 t.	1-25 t.
1-42 t.	2-26 t.	3-38 t.	4-29 t.	1-42 t.	2-26 t.
2-42 t.	3-26 t.	4-41 t.	5-11 t.	2-42 t.	3-26 t.
3-42 t.	4-26 t.	5-29 t.	6-3 t.	3-42 t.	4-26 t.
4-42 t.	5-26 t.	6-31 t.	7-3 n.	4-42 t.	5-26 t.
5-42 t.	6-26 t.	7-33 t.	8-22 n.	5-42 t.	6-26 t.
6-42 t.	7-26 t.	8-27 n.	9-11 n.	6-42 t.	7-26 t.
7-42 t.	8-26 t.	9-27 n.	10-11 n.	7-42 t.	8-26 t.
8-42 t.	9-26 t.	10-27 n.	11-11 n.	8-42 t.	9-26 t.

Lisboa-Rocio		Povoa		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-35 m.	10-33 m.	7-12 m.	8-35 m.	9-35 m.	10-33 m.
10-42 m.	12-40 t.	1-11 t.	2-22 t.	10-42 m.	12-40 t.

Lisboa-Rocio		V. Franca		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-41 t.	5-25 m.	5-25 m.	6-33 m.	4-41 t.	5-25 m.
5-41 t.	6-25 m.	6-25 m.	7-33 m.	5-41 t.	6-25 m.
6-41 t.	7-25 m.	7-25 m.	8-33 m.	6-41 t.	7-25 m.
7-41 t.	8-25 m.	8-25 m.	9-33 m.	7-41 t.	8-25 m.
8-41 t.	9-25 m.	9-25 m.	10-33 m.	8-41 t.	9-25 m.
9-41 t.	10-25 m.	10-25 m.	11-33 m.	9-41 t.	10-25 m.

Lisboa-Rocio		Santarem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-15 m.	8-25 m.	6-25 m.	9-7 m.	6-15 m.	8-25 m.
7-30 t.	9-54 t.	9-35 m.	12-10 t.	7-30 t.	9-54 t.
12-30 n.	3-41 m.	8-30 n.	11-0 n.	12-30 n.	3-41 m.

Setil
-------



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

**Em 17 de Julho** sairá o paquete **Aragon** para  
**Teneriffe, 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 a portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

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

## Vapores a sair do porto de Lisboa



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



**Barcelona**, Cete e Marselha, vapor francez **Saint Philipe**. 14. Sairá a 18 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



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



**Bordeos** vapor inglez **Cordillere**. Sairá a 26 de julho. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Amazona**. Sairá a 24 de julho. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Hamburgo**, vapor allemão **Tijuca**. Sairá a 25 de julho. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



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



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



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



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



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



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



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



**Maceió**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Erlangen**. Sairá a 18 de julho. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.<sup>o</sup>



**Madeira**, St.<sup>a</sup> 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.<sup>o</sup>



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



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



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



**Paranaguá**, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Numidia**. Sairá a 23 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



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



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



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



**S. Thiago**, Principe, S. Thomé, Cabinda, St.<sup>a</sup> Antonio do Zaire, Ambrizete, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, 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.<sup>o</sup>



**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.<sup>o</sup>



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



**Tanger**, Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez **Saint Thomas**. Sairá a 27 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



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



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