

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

Redacção e administração

TELEPHONE N.º 27

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

Endereço telegraphico: Camiferro

O NOSSO HORARIO

Não nos tendo ido possível dar, antes d'este numero, o *horario-brinde*, por ter que ser feita uma nova composição de todo o horario, o que publicamos hoje, no lugar respectivo que vae todo revisto, será distribuido por separa do, proprio para carteira, em breves dias.

SUMMARIO

	Paginas
O «MODUS VIVENDI» E O CAMINHO DE FERRO DE LOURENÇO MARQUES, por B. M.	337
MIRANDELLA A BRAGANÇA, por J. Fernando de Sousa	339
PORTE OFFICIAL — Portaria de 18 de outubro do Ministerio das Obras Publicas	340
TARIFAS DE TRANSPORTE	340
LEGISLAÇÃO ESTRANGEIRA	341
PELO PORTO DE LISBOA	341
NOTAS DE VIAGEM — IV — Enteros electricos — O Central Mexicano — Guadalajara — Chinozes cosinheiros e lavadeiros — Aguas calientes — Como se entra num grande paiz — Policia, medico, imposto e alfandega — Um hotel sumptuoso	342
AS TARIFAS FERROVIARIAS NA AFRICA DO SUL	343
TARIFA POSTAL UNIVERSAL	344
NECROLOGIA	344
COMPANHIA ATRAVÉS D'AFRICA	344
PORTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	344 e 345
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS	346
TRACÇÃO ELECTRICÁ	346
LINHAS PORTUGUEZAS — Companhia Real dos caminhos de ferro — Regoa a Chaves — Tavira a Villa Real — Lourenço Marques — Lobito	346
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Allemanha — Russia — S. Domingos	346
COMPANHIA ATRAVÉS D'AFRICA — Relatorio do Conselho de Administração	347
ARREMATACOES	348
AGENDA DO VIAJANTE — ANNUNCIOS	349 e 350
HORARIO DOS COMBOIOS	351
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	352

O «modus vivendi»

e o caminho de ferro de Lourenço Marques

Muito se tem escrito já sobre o «modus-vivendi» e muito ha ainda a escrever; apesar de tudo, para nós portuguezes, a desgraça é imminente se o convenio fôr alterado.

A Inglaterra, por exigencias do Cabo e Natal, pede, ou para melhor dizer, quer que seja modificado o «modus-vivendi», tão sabiamente negociado e que tão bons resultados tem dado. O que fazer?

Não acceitar a revisão?

E' quasi impossivel.

O que as colonias do Cabo e do Natal desejam é necessariamente a perda de Lourenço Marques.

A solução do problema seja qual fôr é um desastre.

A Inglaterra deseja para as suas colonias da Africa,

do Sul mais do que tem e nesse caso é Lourenço Marques que deminue de valor.

A natureza dotou-nos com um excellente porto e quem consultar uma carta da Africa do Sul convencer se-ha que a saída do Transvaal é sem contestação alguma Lourenço Marques e, como tal, tem todo o direito de ser o porto de importação e exportação d'aquella colonia.

Além do seu excellente porto temos ainda a seu favor a menor distancia.

A distancia de Johannesburgo aos diversos pontos da Africa do Sul é a seguinte:

Lourenço Morques	633 kilometros
Durban	776 »
East London	1.067 »
Port Elizabeth	1.144 »
Capetown	1.624 »

Está pois demonstrado que a bocca do Transvaal é Lourenço Marques.

Tem os nossos governos dos ultimos annos tentado valorizá-lo, construindo caes acostavel, melhorando as condições de salubridade da cidade, construindo edificios importantes, dotando o caminho de ferro com excellente e abundante material circulante a fim de poder satisfazer as necessidades do trafego e para isso tem o nosso paiz feito enormes sacrificios. E' depois de tudo pronto que os senhores do Cabo e Natal o querem aniquillar.

Vem de ha muito a má vontade do Cabo e Natal contra Lourenço Marques e essa má vontade manifestou-se em seguida á concessão do caminho de ferro.

Todos os incidentes levantados pelo seu concessionario Mac-Mured, foram impostos por aquellas colonias com o fim unico de Lourenço Marques não ser ligado por uma linha ferrea ao Transvaal. Não conseguiram os nossos rivaes o seu intento, pois apesar de tudo o caminho de ferro construiu-se.

Não nos perdoaram os nossos vizinhos tão arrojado empreendimento e sempre que pôdem tentam molestar-nos, esquecendo-se dos favores que lhe fizemos não ha muitos annos e que ainda hoje lhe valorizamos as suas minas!

Estamos certos que se Lord Milner ainda fosse o alto commissario no Cabo que o «modus vivendi» não seria alterado, porque este estadista compreendia muito bem o seu alto valor.

O «modus vivendi» de 1901 segundo a opinião de alguns personagens conhecedores da Africa do Sul, é muito favoravel ao Cabo e Natal, e compreende-se; todo o trafego do Transvaal devia vir para Lourenço Marques; não acontece assim e nós para não levantarmos a menor campanha sujeitamo-nos a elle com prejuizo manifesto.

Ficaram os inglezes radiantes com a victoria, mas passados 5 annos querem mais, querem tudo; isso não pôde nem deve ser.

A Inglaterra é nossa alliada e amiga e certamente não ha de desejar a ruina de Lourenço Marques—Portugal já cedeu de mais.

Como é sabido a navegação está nas suas mãos o que lhes é d'uma grande utilidade, porque os negociantes fazem contratos particulares com as empresas de navegação para a redução das tarifas; d'aqui uma enorme vantagem sobre Lourenço Marques.

A historia, cada um a conta a seu modo. As tarifas do

caminho de ferro de Lourenço Marques não são tão baixas como os ingleses dizem; senão vejamos. Uma tonelada de mercadorias de classe normal para Joannesburgo paga:

De Lourenço Marques.....	£ 7- 0-0
De Durban.....	» 7-13-3
De East-London.....	» 7-13-4
De Port-Elisabeth.....	» 6- 1-8
De Capetown.....	» 10-16-8

Como se vê, apesar da diminuição do percurso, o custo do transporte das mercadorias pelas linhas de Durban e East-London não differe muito do de Lourenço Marques.

Dado o estado da questão ha só um caminho a seguir, é o que é justo e razoavel: conservar o «modus vivendi».

Não aconselhamos a guerra de tarifas porque só nos podia prejudicar pelo facto do caminho de ferro que liga Ressano Garcia, estação terminus da nossa linha, com Joannesburgo, estar nas mãos dos ingleses.

Se Inglaterra nos quizesse fazer justiça conservando neutral esta linha ferrea podia-se muito bem annular o «modus vivendi» que a victoria seria nossa.

Em Lourenço Marques ha muitas casas inglezas importantes, que tem dispendido enormes capitães, ainda não valorizados, e estamos certos que a Inglaterra não desejará a ruina dos seus subditos.

E' esta uma garantia a nosso favor para contrabalançar a dos vizinhos. Temos ainda mais a emigração para o Transvaal que garante áquella colonia a mão de obra para valorizar as suas minas de ouro.

Tem o nosso paiz nas suas mãos estes dois elementos poderosos para se impôr aos que desejam desvalorizar Lourenço Marques. Não os deve perder de vista porque são valiosos e de alto alcance.

Temos absoluta confiança no delegado do governo portuguez, o sr. conselheiro Joaquim José Machado, não só pelo seu altruismo e competencia no assunto, mas tambem pelo respeito que os homens politicos de Inglaterra lhe tem pelo seu caracter e pelo seu patriotismo. Não podia o governo escolher melhor.

O sr. conselheiro Antonio Eduardo Villaça pela sua alta capacidade, pelo seu valor intellectual e pela posição eminente que occupa na politica portugueza, ha de certamente empenhar se para que Portugal não saia ferido d'esta campanha.

Temos força, porque temos razão e direito e, fundados neste argumento, estamos certissimos que a Inglaterra não ha de extorquir o que tanto em dinheiro como em vidas nos tem custado, a perola do nosso ultramar, o nosso querido Lourenço Marques.

Desviar o trafego é a sua morte:

Podiamos entrar em mais considerações sobre este importantissimo assunto, mas está elle em negociações e como tal aguardamos o seu resultado para então fazer-mos os commentarios que o caso merecer.

Não desejamos entrar no campo das hypotheses porque teriamos de escrever muito e tirar conclusões que certamente alarmaria o publico antecipadamente sem vantagem alguma para a causa. Não nos antecipemos.

B. M.

O «modus vivendi» de 18 de dezembro de 1901 é do teor seguinte:

Art. 1.º—O engajamento de trabalhadores indigenas da provincia de Moçambique para o Transvaal e Rhodesia será desde já restabelecido e será permitido pelo governo geral da mesma provincia enquanto vigorar o presente «modus-vivendi» ou até que o mesmo «modus vivendi» seja denunciado por uma das partes, conforme o disposto no art. XIII.

Art. 2.º—O referido engajamento de trabalhadores indigenas, será feito conforme o processo designado no regulamento de 18 de novembro de 1897, salvas as modificações que resultam do presente «modus vivendi» e as que de futuro forem feitas por accordo entre as duas partes. Os engajadores serão accetites pelas duas partes, sujeitando-se quanto ás operações de engajamento em territorio portuguez, não só ás leis e regulamentos em vigor na provincia de Moçambique, mas tambem aos que de futuro forem promulgados. Fica desde já entendido que os depositos de quantias e

a licença que os engajadores houverem de pagar serão sempre superiores aos designados no dito regulamento de 18 de novembro de 1897.

Art. 3.º—E' restabelecida a curadoria dos indigenas da provincia de Moçambique em Joannesburg, nos termos do regulamento de 18 de novembro de 1897, salvas as modificações que forem adoptadas por accordo entre as duas partes. Fica entendido que os poderes e funções do curador são apenas similares ás de um funcionario consular. O governo do Transvaal dará ao curador todas as faculdades e todo o apoio que puder, e em especial serão dadas facilidades para assegurar tanto quanto possivel, que os nomes de todos os indigenas emigrados do territorio portuguez e os locais onde trabalham, sejam registados na curadoria.

Art. 4.º—As tarifas combinadas e a classificação de mercadorias nas linhas de Lourenço Marques-Ressano Garcia e Ressano Garcia-Joannesburgo, que estavam em vigor antes da guerra, serão restabelecidas e vigorarão enquanto subsistir o «modus-vivendi», salvas as modificações que forem feitas por accordo entre as duas partes. Fica entendido que, se a classificação de mercadorias e as tarifas nas linhas de Durban, East-London, Port Elizabeth e Capetown ao Transvaal, forem modificadas durante a vigencia do «modus-vivendi», serão igualmente modificadas nas linhas de Lourenço Marques e Joannesburgo, e, proporcionalmente ás tarifas de forma a conservar a relação que existia entre as mesmas tarifas antes da guerra.

Art. 5.º—Logo que comece a emigração será destinado ao trafego civil de Lourenço Marques, o numero de vagoes que a direcção dos caminhos de ferro imperiaes puder destinar para este fim, sem prejuizo das impreteriveis necessidades do transporte de mercadorias militares. Egnalmente fica entendido que, o trafego civil acima mencionado, será regulado segundo os mesmos principios e de um modo egualmente favoravel ao trafego procedente do Cabo e do Natal.

Art. 6.º—Para as despesas de fiscalização, passaportes, contratos, etc., o governo geral receberá durante a vigencia do «modus-vivendi» treze shillings por cada indigena que for passado pelo governo do Transvaal na fronteira ou em outro ponto que entre as duas partes se combinar. Esta somma cobrirá todas as despesas, e nenhuma outra quantia será carregada, exceptuando o emolumento de reengajamento especificado no art. 9.º.

Art. 7.º—Fica convencionado que o governo da provincia de Moçambique e a direcção do caminho de ferro de Lourenço Marques, darão ao caminho de ferro imperial tratamento egual, a todos os respeitos, concederão os mesmos privilegios que eram concedidos á companhia dos caminhos de ferro neerlandezes, com excepção dos comboios militares e comboios de doentes, aos quaes concederão um bonus especial, conforme o accordo feito em 11 de dezembro de 1901, com o director do caminho de ferro imperial militar, que por esta forma fica sancionado durante o «modus-vivendi».

Art. 8.º—As despesas do caminho de ferro para os emigrantes indigenas que regressem á fronteira portugueza serão egualmente favoraveis ás despesas do caminho de ferro, estabelecidas para a condução dos indigenas que emigrem da fronteira portugueza para o Transvaal.

Art. 9.º—Os contratos de engajamento de indigenas, serão lavrados da primeira vez por não mais de um anno. O governo do Transvaal providenciará para que aos indigenas seja dado o seu desengajamento na expiração do periodo do contrato e para que nenhuma pressão seja exercida sobre elles para renovarem os seus contratos. Se um indigena renovar o seu contracto voluntariamente, no fim do anno, as auctoridades portuguezas terão direito a um novo emolumento á razão de seis pence por mez durante o periodo do novo contrato.

Art. 10.º—As clausulas do tratado de 11 de dezembro de 1875 serão cumpridas pela colonia do Transvaal e reciprocamente pelas auctoridades portuguezas. Mas, não obstante qualquer disposição em contrario nas ditas clausulas, as bebidas alcoolicas, fabricadas na provincia de Moçambique, podem ficar sujeitas, ao entrar no Transvaal, aos mesmos direitos, mas não superiores aos direitos lançados sobre bebidas alcoolicas semelhantes, fabricadas nas colonias do Cabo e do Natal. Fica mais entendido que nada ao acima citado tratado poderá evitar a entrada do Transvaal ou da provincia de Moçambique ou de ambos na União aduaneira da Africa do Sul, dado o caso que essa entrada tenha lugar durante a continuação do «modus vivendi».

Art. 11.º—Durante a vigencia do «modus-vivendi», as mercadorias expedidas em transito de Lourenço Marques, ao entrar no Transvaal terão um tratamento egual e não pagarão direitos mais elevados que as mesmas especies de mercadorias expedidas em transito de Durban, East-London, Port-Elizabeth e Capetown.

Art. 12.º—O governo do Transvaal empregará os seus maiores esforços para reprimir e impedir a emigração clandestina de indigenas de territorio portuguez.

Art. 13.º—O presente «modus-vivendi» vigorará até a conclusão de um convenio definitivo. Pôde, contudo, ser denunciado por qualquer das partes por meio de notificação com um anno de antecedencia. Logo que o «modus-vivendi» seja denunciado por qualquer das partes, o engajamento de indigenas na provincia de Moçambique ficará *ipso facto* suspenso.

MIRANDELLA A BRAGANÇA

II

Dei noticia succinta, no antecedente numero, da primeira secção d'esta linha. Importa agora concluir a descripção com a resenha dos elementos característicos da segunda.

O 1.º lanço vae, como disse, até a estação de Salsas.

Esta secção divide-se, no projecto de 1888, tomado para base do contrato de concessão, em dois lanços: o 1.º com 21.374^m,69 e o 2.º com 11.909^m,42.

No primeiro o traçado foi restabelecido sem variantes até Salsas na extensão de 8.048^m,82. No resto do lanço houve uma variante ordenada pelo Governo por despacho de 20 de outubro de 1904, para satisfazer as reclamações dos povos interessados pelo estabelecimento da estação de Santa Comba, junto da estrada real n.º 6, no local em que esta atravessa a ribeira de Vill'Alva e perto da povoação d'aquelle nome, a fim de servir a região mineira de Parada, Coelho e Paredes.

O traçado corta dois contrafortes da serra de Nogueira, que vão morrer no Sabor e que se estendem: o primeiro entre as ribeiras do Azibo e de Villa Alva e o segundo entre esta e a de Santa Comba. A portella de Moredó constitue ponto obrigado no primeiro para a passagem do traçado. No segundo passava a directriz primitiva em tunnel, atravessava o valle de Santa Comba com grandes terraplenagens e em condições de perfil que não permitiam o estabelecimento de uma estação para servir a localidade.

A variante vae do mesmo modo á portella de Moredó, que passa mais alto, á flôr do terreno, inflectindo-se em seguida para a esquerda pela vertente direita da ribeira de Villa Alva em demanda do ponto junto da E. R. n.º 6 em que convinha construir a estação de Santa Comba, para o que carece de maior desenvolvimento. Attinge ahí o traçado o seu ponto culminante, descendo em seguida para a zona de menores cotas entre as ribeiras de Santa Comba e Remisquedo.

Em Sortes um apeadeiro serve as povoações de Viduedo, Lanção, Mós, Paçó e Valverde. No Remisquedo a variante confunde-se com o traçado primitivo. O alongamento resultante é de 1.784^m, justificado pelas vantagens economicas da construcção da estação de Santa Comba.

São numerosas as povoações circumvisinhas ligadas com aquelle local por caminhos que tornam facil o accesso da estação. Basta um ramal, de construcção muito economica, da estrada de Bragança a Izeda para o alto de Santa Comba para tornar ainda mais faceis as communicações.

Se não se estabelecesse a estação de Santa Comba, o trafego das povoações por ella servidas viria quasi todo á de Salsas, com diminuição de 6 kim. no percurso e peores condições de accesso que tinham de ser melhoradas com dispendio consideravel na construcção d'estradas. O alongamento da variante é pois sobejamente compensado pelas vantagens economicas que levaram o Governo a ordenar o estudo e a aprová-la.

Começa a variante no patamar da estação de Salsas. A construcção em alinhamentos rectos somma 8.250^m,95 e em curva 7.030^m,20, representados por 40 curvas, 29 das quaes teem o raio minimo de 150^m, 3 de 200, 1 de 220 e 5 de 300^m.

O traçado é muito atormentado, sendo o maior alinhamento recto de 852^m,35 e havendo grande numero de alinhamentos de 50^m a 100^m, separando as curvas visinhas.

Em perfil os patamares sommam 2.892^m,99, sendo o mais extenso de 605^m,41. As rampas sommam 5.627^m,96, sendo 4.622^m,22 no maximo de 18^{mm} de inclinação. Os declives sommam 6.760^m,20, sendo 6.215^m,12 com a inclinação maxima de 18^{mm}. A rampa mais extensa mede 1.064^m,78. Nos declives encontra-se um de 3.994^m,82 e outro de 2.077^m,30, ambos de 18^{mm}.

Os movimentos da terra teem certa importancia sem serem comparaveis com os da 1.ª secção. São dois os unneis: um de Arufe com 155^m entre a estação de Santa

Comba e a ribeira de Viduedo, e outro no Remisquedo com 130^m.

Além das obras de arte correntes ha a ponte do Viduedo, de alvenaria com um arco de 10^m e 20^m,76 de cota da rasante sobre o talweg.

A estação de Santa Comba, de 4.ª classe, deve ficar num patamar de 304^m,50, a 5.770^m da estação de Salsas. Segue-se a ella o apeadeiro de Sortes a 6.650^m.

O 2.º lanço da segunda secção compreende dois troços: o primeiro do Remisquedo ao perfil 1.192 do projecto de 1888 e o segundo d'esse perfil até a estação de Bragança.

No primeiro troço o traçado foi refeito com variantes destinadas a adaptá-lo melhor ao terreno sem sacrificio das condições technicas. A sua extensão é de 9.803^m,52 e deu logar a um alongamento de 78^m sobre o projeto primitivo.

Começa o lanço com a passagem da ribeira de Remisquedo, subindo um pouco depois de o transpor para descer em seguida, em perfil de varias inclinações, 76^{mm}, que é a differença do nivel para a cota de origem.

Os alinhamentos rectos são em numero de 25 e sommam 5.433^m,35, sendo o maior de 533^m,66. São 25 as curvas, sommando 4.370^m,17, sendo 15 de 150^m, 3 de 200^m, 1 de 240^m, 1 de 250^m, 4 de 300^m e 1 de 350^m.

Os patamares sommam 2.879^m,72, sendo o mais extenso de 925^m,84. As rampas sommam 1.507^m,48, sendo 162^m,36 com a inclinação de 18^{mm}. Os declives sommam 5.416^m,32, sendo 4.895^m,80 com a inclinação maxima.

São em geral pouco importantes as terraplenagens. Além das obras de arte correntes ha na origem do lanço o viaducto de Remisquedo e ao kim. 3 a ponte de Rebordões com um tramo unico de 10^m.

O viaducto em patamar e alinhamento recto tem o vão total de 91^m entre eixos de apoios extremos e comprehende tres tramos, sendo o central de 35^m e os lateraes de 28^m.

O taboleiro compõe-se de duas madres affastadas 3^m d'eixo a eixo, de rotula simples, com 3^m,59 de altura entre banzos e divididos em passeios de 350^m, limitados por montantes a que se fixam as carlingas. São estas constituídas por almas de 700×8 e 4 cantoneiras de 70×70×10. As longrinas são formadas por almas de 500×8 e 4 cantoneiras de 70×70×9.

No exterior dos montantes são supportados os passeios por consolas. Sob as carlingas fica o contraventamento superior em cruces de Santo André formadas de cantoneiras. O contraventamento inferior é igual áquelle e fixo aos banzos inferiores das madres.

Em cada passeio ha um contraventamento vertical formado por uma cruz de Santo André.

As madres descançam sobre os encontros e pilares por meio de apoios de rotula. Sobre os pilares osapparehos de apoio movel teem 4 rolos e 3 sobre os encontros.

Os pilares teem 17^m,593 de altura, 1^m×3^m,20 na base superior e 2^m,40×7^m na inferior. São compostas de 4 pernas em T simples reunidas por diagonaes em cruz de Santo André por travessas horizontaes.

Cada pilar tem 5 passeios de 3^m,33 de altura. As pernas são sufficientemente reforçadas na base e aparafuzadas á alvenaria com 6 parafuzos em cada uma, penetrando até a profundidade de 3^m,50 e reunidos todos por um ferro em U para que a alvenaria possa oppôr-se efficaçmente aos momentos de derribamento.

O material empregado é o aço macio.

Todas as peças foram calculadas nos termos regulamentares.

Ao troço descrito segue-se a variante chamada da estação de Bragança com 3.501^m,75. Por portaria de 10 de junho de 1887 fôra mandada estudar uma variante com o fim de se collocar melhor a estação de Bragança.

A portaria de 25 de setembro de 1901, que approvou o projecto de 1 de outubro de 1888, tomado para base do concurso, mandou fazer novo estudo desde o kim. 30 da 2.ª secção até Bragança a fim de serem attendidas as indicações da portaria supracitada.

Foi esse estudo elaborado pelo distincto engenheiro sr. João Nepomuceno de Lacerda.

O fim que se tinha em vista era approximar a estação do centro da cidade e facilitar o futuro prolongamento da linha.

O local escolhido em 1886 para a estação era na margem direita do Fervença proximo da ponte do Loreto e deu lugar a vivas reclamações. Para a pôr em comunicação com a cidade era preciso construir uma avenida, da estação até o largo das Eiras, com uma ponte de grande altura sobre o Fervença.

O local escolhido na variante é junto da cidade, ao norte, ao cimo da rua de Santo Antonio, numa pequena esplanada de junção do contraforte em que assenta quasi toda a cidade com o morro do forte onde está o quartel de cavallaria.

Fica a estação a 450^m de largo das Eiras, centro da cidade e é servida pelas E. R. n.ºs 6 e 37.

E' facil prolongar de futuro a linha em direcção á fronteira.

A variante, na extensão de 3.501^m,75, deu lugar a um alongamento de 952^m,25.

Os alinhamentos rectos sommam 2.368^m,03.

São 9 as curvas com 1.133^m,72 de desenvolvimento, sendo 4 de 150^m, 1 de 198^m, 3 de 200^m, e 1 de 520^m. Os patamares sommam 2.209^m,83, sendo de 1.004^m,45 o da estação de Bragança.

Ha apenas uma rampa de suave inclinação em 218^m,95 e 1.072^m,97 em declives, um dos quaes de 18^m em 464^m,65. Além das obras de arte normaes ha uma ponte de alvenaria com um arco de 15^m de vão sobre o Fervença, á cota de 16,21 sobre o talweg.

A 5,5 k. do Remisquedo deve ficar a estação da Mosca junto do entroncamento da estrada real n.º 6 com uma que vem da Torre de D. Chama. Da Mosca a Bragança a distancia é 7 kilometros.

A estação de Bragança abrange a linha geral que é a de plataforma e dois resguardos á esquerda d'esta. Do 3.º resguardo sae uma linha que vae á ponte de inversão das machinas e que é o tronco commum de 3 linhas de cocheira de machinas.

Uma cocheira de carruagens servida por carangueja e por uma bateria de placas fica igualmente á esquerda das linhas.

A linha geral liga-se por uma diagonal com um grupo de duas linhas perdidas, á esquerda, destinadas aos caes de mercadorias; a bascula fica entre estas numa transversal de placas.

A estrada real n.º 6 dá accesso ao largo da estação, que fica á direita da linha.

O edificio de passageiros tem no corpo central o vestibulo, a bilheteira, o telegrapho e o despacho de bagagens. Um dos corpos lateraes comprehende duas salas de espera, o buffete, cantina e respectivas dependencias e o outro o gabinete do chefe, o do inspector, o da fiscalização, o corredor da saída, casa de carregadores e lampisteria. No 1.º e 2.º andar ficam habitações.

Sommando a extensão dos differentes lanços da linha chega-se á seguinte extensão total:

1.ª secção — Mirandella a Cortiços.....	19.430,40
» — Cortiços a Valdrez.....	23.043,21
2.ª secção — Valdrez ao Remisquedo.....	23.329,97
» — Remisquedo á variante de Bragança.....	9.803,52
» — Variante de Bragança.....	3.501,75
	<hr/> 79.108,85

O capital por kilometro tomado para base da garantia do juro de 4,5 por cento é de 25:990\$000 réis.

O capital total é pois de 2.056:039\$011 a que corresponde a garantia maxima de 92:571\$755 réis.

Admittindo que a nova linha tenha apenas 1:000\$000 de receita liquida provavel será de 300\$000 réis por kilometro ou 23:732\$400 réis, reduzindo-se a garantia a 68:393\$000 réis. Com este encargo de fundo especial ha que encontrar os impostos, na importancia de 5:600\$000 réis aproximadamente, que revertem para o mesmo fundo e o augmento da receita liquida e impostos da linha do Douro, proveniente do trafego novo trazido pelo prolongamento.

Na peor das hypotheses o encargo não deverá exceder 50:000\$000. O Thesouro lucra ainda a diminuição da garantia de juro no troço de Foz-Tua a Mirandella, sem

falar nos effeitos do desenvolvimento economico da região a que se vão proporcionar meios de comunicação.

Abençoada providencia foi pois a conclusão da linha de Bragança, que representa ao mesmo tempo um acto de justiça para com tão desfavorecida região.

Abençoado ainda pelos brigantinos devem ser o nome e a memoria do malogrado engenheiro José de Madureira Beça a cujos tenazes esforços e inabalavel confiança no futuro se deve em grande parte a realização de tão importante melhoramento.

Tenho fé que em futuro, remoto ainda, talvez, uma ligação o mais economica possivel de Chaves por Vinhaes a Bragança e Vimioso entre as tres linhas do Tamega, do Tua e de Miranda, completará utilmente o sistema esboçado da viação accelerada secundaria na região transmontana.

J. Fernando de Sousa.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral do Commercio e Industria

Repartição do Trabalho Industrial

Sendo necessario proceder regularmente á comparação dos padrões dos pesos e medidas e á fiscalização do serviço das aferições nos diversos concelhos do continente do reino e ilhas adjacentes:

E não podendo nas direcções das obras publicas dos districtos executar-se sem difficuldade este trabalho, por deficiencia do pessoal:

Manda Sua Majestade El-Rei:

1.º Que a inspecção no serviço de pesos e medidas nos concelhos, a que se refere o artigo 15.º do regulamento de 23 de março de 1869, passe a ser exercida pelos chefes das cinco circumscrições dos serviços technicos da industria.

2.º Que os padrões de 2.ª classe e mais material de pesos e medidas continuem depositados nas direcções das obras publicas naquelles districtos em que a Direcção Geral do Commercio e Industria o julgue necessario, para facilidade e economia do serviço.

3.º Que a comparação dos padrões de 2.ª ordem com os de 3.ª ordem fique a cargo das circumscrições dos serviços technicos da industria.

4.º Que a comparação dos padrões de 2.ª ordem com os de 1.ª e a rectificação das balanças das vias ferreas fique a cargo do chefe da 2.ª Repartição da Direcção Geral do Commercio e Industria.

Pago, em 18 de outubro de 1905. — D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

TARIFAS DE TRANSPORTE

A Companhia Real resolveu supprimir das suas condições d'applicação de tarifas especiaes a alinea a) da 8.ª, do que resulta importante beneficio para o publico.

A referida condição estabelece, ou melhor estabelecia, que, nas expedições de vagon completo, quando o expedidor não fizesse a carga e o consignatario a descarga, tendo estas operações que ser feitas pela companhia, deixaria a remessa de gosar de quaesquer preços beneficiosos ou condições especiaes concedidas ás expedições de vagon completo.

Esta annullação representa um acto de justiça que o publico reclamava, porque, realmente, se a companhia, effectuando aquellas operações, cobra, por ellas, os seus respectivos direitos, não se comprehende que isso influa para que a operação transporte, em que não houve alteração, deixe de gosar de preços beneficiosos que lhe foram concedidos.

Legislação estrangeira

Regulamento do Ministerio austriaco das vias ferreas

Pontes das vias ferreas, passagens superiores e pontes de estradas de serventia com taboleiros de ferro ou de madeira—28 de agosto de 1904.

Em virtude dos regulamentos de exploração das vias ferreas de 16 de novembro de 1851, R. G. Bl. n.º 1 de 1852, observar-se-ha o seguinte:

§ 1.º—Prescripções geraes

O presente regulamento refere-se a todas as pontes das vias ferreas, pontes-estradas aproveitadas por uma via ferrea, passagens superiores e pontes-estradas de serventia, cujas despesas de construção ou de conservação correm pelas administrações das vias ferreas.

I

§ 2.º—Projectos de pontes

Os projectos de construção ou de consolidação das pontes que devam submeter-se ao ministerio das vias ferreas, em virtude das prescripções regulamentares, deverão comprehender:

a) Um traçado geral da ponte na escala de 1:100, bem como os desenhos do conjunto e dos pormenores dos pilares e encontros, na escala 1:100 com a indicação do nível das maximas aguas, da natureza do solo e os resultados das sondagens do respectivo terreno. No caso de reconstrução ou de consolidação, juntar-se-ha tambem um desenho representando as condições da construção da ponte existente;

b) A designação da natureza e da qualidade das pedras que se conta empregar;

c) Os desenhos indicando a distribuição dos materiaes, a disposição de conjunto e os pormenores (estes na escala de 1:10, 1:15, ou 1:20) dos taboleiros, com cotas para caracterizar a sua resistencia; accrescentar-se-ha a designação exacta dos materiaes que devem ser empregados nas diferentes peças do taboleiro, e nomeadamente o modo de fabrico da gusa assim como, quando se trata de trabalhos de consolidação, a designação exacta da natureza, da proveniencia e da qualidade dos materiaes dos taboleiros, emfim, a distribuição dos carris, das travessas e dos elementos do pavimento, na escala de 1:100;

d) O calculo do peso do taboleiro e das outras cargas permanentes;

e) A explicação technica do projecto, e sob a fôrma de annexo especial, a justificação theorica das dimensões de todos os elementos do taboleiro, pilares e encontros; devendo as determinações graficas como regra geral ser acompanhadas das explicações necessarias;

f) Além d'isto, quando se tratar de pontes de vias ferreas de linhas destinadas a ser percorridas por vehiculos anormalmente pesados ou anormalmente leves, *trem-vias a vapor, vias ferreas electricas, outros sistemas especiaes analogos*, vias ferreas sem tracção por locomotoras, emfim vias ferreas de bitola anormal, não comprehendidas no § 7.º, juntar-se-ha um eschêma das sobrecargas correspondente ao material circulante que exerce a influencia mais desfavoravel sob o ponto de vista statico, assim como a indicação da carga mais pesada por eixo que deva prevêr-se ou admittir-se, a não ser que isso se deduza já do eschêma das sobrecargas;

g) O calculo das flechas elasticas que se produzem sob a maior sobrecarga accidental.

§ 3.º—Disposição dos taboleiros de pontes de vias ferreas sob o ponto de vista das dimensões

1.º A disposição de todas as peças do taboleiro d'uma ponte que ultrapassem o plano das cabeças dos carris,

compreendendo-se as guardas dos encontros, em vias ferreas com adherencia pelo vapor, deve ser tal que se não ataquem as cerceas representadas nas figuras 1, 2 e 2 a.¹

Com a via superior ou abatida, é necessario que a plataforma da ponte seja bastante larga para que em qualquer ponto da obra haja entre o eixo do perfil e a barra da guarda mais proxima uma distancia de 2^m,15 pelo menos nas linhas de bitola normal, 1^m,71 nas de 760^{mm} sem serviço de trucs trasbordadores, 1^m,875 nas de 760^{mm} com este serviço. Até 2^m,0 acima do pavimento, é necessario que as soleiras e as diagonaes estejam pelo menos á mesma distancia do eixo do perfil quando a via é inferior ou em plano médio. Os prumos e as peças de reforço verticaes bem como todos os elementos de construção não mencionados serão dispostos por fôrma que a cercea representada a linhas cheias nas figuras 1, 2 e 2 a fique livre em todos os pontos.

2.º Quando se tratar de pontes novas (taboleiros e encontros) situadas no raio d'uma estação, as cotas de largura indicadas nas figuras 1, 2 e 2 a por linhas cheias augmentar-se-hão com 85 c. pelo menos; este augmento será pelo menos de 35 c. nas pontes situadas a uma distancia de 400^m—200^m nas linhas d'ordem secundaria—a contar da ponta da agulha extrema d'essa estação.

3.º Nas vias em curva ter-se-ha em consideração a obliquidade da cercea resultante da elevação da fila de carris exterior. Além d'isto, tendo-se em attenção a circulação de vagon compridos e o transporte de madeiros, deve prevêr-se a necessidade d'um conveniente augmento no perfil.

4.º Nas pontes de via superior ou de via rebaixada, sem guardas, a plataforma deverá ter uma largura sufficiente para que em qualquer occasião se possa collocar uma guarda á distancia regulamentar. Todavia nas pontes com menos de 5^m de largura interior (medida perpendicularmente ao eixo da via ferrea) que servem para linhas em que a velocidade auctorizada não ultrapassa 35 kilometros por hora, poderá ainda admittir-se uma plataforma tendo a largura da infrastructura contigua.

5.º As dimensões dos taboleiros de pontes em linhas de bitola anormal ou destinadas a vehiculos excepcionalmente largos ou altos e para tremvias, vias ferreas electricas, vias ferreas de sistemas raramente usados deverão ser auctorizadas especialmente.

6.º Todas as pontes construidas, antes da vigencia do presente regulamento, em vias ferreas de adherencia a vapor, devem permittir a cercea de passagem representadas nas figuras 1, 2 e 2 a, sem alargamento nas linhas cheias mas tendo em conta as condições de orientação da linha. Quando se não observar este perfil e parecer possível um alargamento sem se tocar no taboleiro, proceder-se-ha immediatamente a esta operação; no caso contrario pertence ao ministerio das vias ferreas resolver. Se, nas pontes de via superior o perfil fôr respeitado, sem o alargamento, é necessario fazer esse alargamento na occasião em que se renovam as peças de madeira da ponte.

(Continúa).

¹ São meios perfis relativos ás linhas de via normal, de 760^{mm} sem serviço de trucs trasbordadores e de 760^{mm} com este serviço.

Pelo porto de Lisboa

O *Figaro*, de Paris, deu no dia 4 um bello artigo que nos deixa algumas esperanças sobre a escolha do nosso porto para as relações internacionaes sul-America-centro-Europa.

Depois de historiar os esforços do governo portuguez no sentido de facilitar o desembarque, em Lisboa, de passageiros e mercadorias, diz o jornal parisiense:

«Os correios que vinham da Argentina, do Uruguay, do Chili, do Brazil, do Paraguay e até da Bolívia, via Rio da Prata, algumas vezes levavam tres dias de Lisboa a Paris por má correspondencia

entre a chegada dos navios e a partida do «Sud-Express». Para obstar a esta dificuldade, o sr. ministro de Portugal em Buenos-Aires e Montevideo, fez todas as diligencias em Paris, Hamburgo e Londres, junto das «Messageries Maritimes», da «Royal Mail», da «Pacific» e da «Hamburg Amerika Linie», para conseguir que ellas se puzessem de accordo com a companhia dos «Wagons lits», a fim de que o horario do comboio de luxo fosse regulado de modo que os passageiros possam aproveitá-lo no proprio dia do seu desembarque. Este accordo permitirá ás quatro companhias de vapores poderem assegurar o serviço directo entre os portos da America do Sul e Paris, o que tornará quasi quotidiana a correspondencia entre estes portos e a Europa. Segundo as nossas informações, que são quasi de character official, parece-nos poder accrescentar que todos os pontos d'este accordo se acham resolvidos mas se ha ainda alguns pormenores a esclarecer, esperamos que os «Wagons lits» e as companhias maritimas se empenharão em fazer com que rapidamente chegue a bom termo esta iniciativa do governo portuguez que favorecerá o commercio internacional e principalmente tornará mais rapido e mais regular o serviço postal».

Valha-nos esta esperança.

NOTAS DE VIAGEM

IV

Enterros electricos — O Central Mexicano — Guadalajara — Chinezes cosinheiros e lavadeiros — Aguascalientes — Como se entra num grande paiz — Policia, medico, imposto e alfandega — Um hotel sumptuoso.

A capital do Mexico tem um bom serviço de carros electricos, por fio aereo, que, todavia *não são consentidos* na sua rua principal — a calle de S. Francisco — destinada só a trens e constituindo o passeio obrigatorio do *high-life*, pela tarde.

E a proposito vem dizer que não admira que em todas as cidades, este sistema de viação não seja permitido nas ruas preferidas pela sociedade elegante, se até em Nova York, a patria dos tremvias electricos, no paiz onde tudo se sacrifica á rapidez das communicações, a companhia, tendo linhas em todas as avenidas, e apesar da tracção ser subterranea, nunca conseguiu que lhe dessem licença para percorrer a 5.^a avenida, justamente aquella que directamente conduz da *City* ao Parque.

Bem faz, pois, a nossa camara municipal em não deixar consumir o perigoso escandalo da passagem pelo Chiado de carros electricos, que, para mais, nos arriscaria a ver reproduzida ali a scena que nesta semana se deu na estrada de Campolide.

Os electricos do Mexico, porém, servem não só para transporte dos vivos como até para o dos mortos. Como as linhas passam á porta dos cemiterios, os enterros são feitos em tremvia.

Num carro zorra, forrado de preto, vae o caixão; atraz em carros fechados atrellados, como os nossos «carros do povo» vão os convidados.

A America montou a execução pela corrente electrica; justo era que o Mexico inventasse o enterro electrico. E' comodo e baratinho; os convidados tomam bilhete de ida e volta; só quem não gosa d'esta concessão é o morto.

Vem a proposito dizer que, incluindo os tremvias da capital, o Mexico tem já 265 kilometros de tremvias electricos.

Não só por mudar de caminho como por percorrer a grande linha da Companhia Central Mexicano, o regresso aos Estados Unidos devia ser feito por esta linha, o que permittia visitar Guadalajara, a terceira cidade do Mexico.

Para este fim ha que tomar o comboio das 6 da tarde porque o directo internacional não leva carruagens directas obrigando a trambordo no ponto do entroncamento, Yrapuato.

A linha não tem grande interesse até que a noite desce e nós subimos para o leito do vagon Pullman.

O ramal que serve Guadalajara, e se está prolongado d'ahi a Manzanillo, porto de escala dos vapores transpacificos, corre ao lado do rio Lerma, passa ao grande lago Chapala, o maior e mais interessante de todo o paiz me-

xicano, e serve uma zona fertil e bem povoada de estabelecimentos industriaes.

E' por isso linha de grande movimento, especialmente no verão, pelo que o vae-vem de passageiros é continuo em todas as estações, estando estas sempre cheias de povo, de cantadores que divertem os assistentes e de raparigas vendendo fructos.

A chegada a Guadalajara é pelo meio dia.

Hotel, o Cosmopolita, em frente da estação, é pouco menos que detestavel. Comida má, maus aposentos, pouco agradável trato dos creados e gerenté. E' caso para se dizer que melhor é... outro qualquer.

A cidade é bonita, importante e muito limpa. Tem edificios notaveis, boas praças, dois passeios, linhas electricas que percorrem os arredores, como Santo André e S. Pedro, excursão obrigatoria para os visitantes, grande theatro, etc.

O resto do dia chega, em todo o caso, para se vêr tudo, podendo partir-se pelo comboio das 10 da manhã, tendo que ficar em Aguascalientes á meia noite, quem quizer seguir para o norte.

E' occasião, agora que passamos todo a dia no comboio, de analizar o material e o serviço da linha, e o paiz que atravessamos.

As carruagens são limpas, eguaes ás em uso na America, bem illuminadas. Nada nos diz que estamos fóra dos Estados Unidos, porque até o pessoal do comboio nos fala só inglez.

A linha é bem construida, não havendo balanço nem ruido.

No paiz que vamos percorrendo notamos a escacez de estradas, e as poucas que ahi ha são simples caminhos de carros, sem pavimento calçado.

Os bufetes das estações—alguns, muito originaes, como o do Sillao, installado dentro de tres vagons velhos, e apesar d'isso menos mal servido—são todos explorados por chinezes.

E' que, em toda a America, o chinez tomou a seu cargo a alimentação e a lavagem da roupa. Raro é o restaurante, a cosinha de hotel ou mesmo a particular em que não haja um ou mais chinezes; as lavanderias e engomadeiras são egualmente de filhos do celeste imperio.

Aguascalientes é uma cidadesinha de certa importancia, muito galante nas suas construcções, bastante limpa, com um serviço de tremvias, electricos uns, outros a cavallos, e um hotel, *de Paris*, genero «de provincia» que não é mau; pelo menos é limpo e o proprietario amavel e não explorando o viajante.

O trajecto seguido pela linha, pelos estados de Zacatecas, Durango e Chihuahua lembra-nos, por vezes, a travessia da Siberia, na raridade das suas povoações que do comboio se avistam e na pobreza da gente que vem á estação; nada porém, se parece com os povos sibirianos, o genio alegre, vivo, falador, dos mexicanos, em cujas veias, num ou noutro, de envolta com o sangue amateca, actua o sangue espanhol.

No segundo dia (por que leva dia e meio a viagem que, desde Aguascalientes á fronteira, é de 1.385 kilometros — 1.971 desde Mexico) passamos em Chihuahua, capital do estado d'este nome e centro fabril e mineiro que sóbe de importancia cada dia, sendo já hoje uma cidade das mais florescentes do Mexico.

Depois, pela tarde, achamo-nos entre enormes montanhas de areia, branca e fina, que qualquer leve vento traz para sobre nós.

A' noute chega-se a Ciudad Juárez, ultima estação mexicana, tendo só o comboio que transpôr o Rio Grande para entrarmos nos Estados Unidos.

E' ahi que nos esperam as maiores surpresas!

Ainda em Ciudad Juárez, já a alfandega do paiz em que vamos entrar, a titulo de adeantar serviço, nos faz abrir as malas; mas a meio d'este enfadonho trabalho, vendo que não ha tempo para as revolver todas, mandam-as fechar sem inspecção.

Depois o comboio avança até meio da ponte, e ahi somos assaltados por um enxame de empregados norte-americanos, que até parecem *reporters* de jornaes.

Um, inspector da policia, inquire de onde vimos, para onde vamos e pede o nosso nome, idade e naturalidade.

Uma dama já durazia respondeu-lhe com verdadeiro *entono* espanhol:

—Hombre! yo creo que tengo mas de veinte; pero... no sé cuantos tengo!

Pergunta-nos que valores trazemos, em dinheiro ou em joias, para, segundo explica, a policia melhor providenciar, no caso de sermos victima de qualquer roubo (!)

Não podemos deixar de pôr aqui um ponto de exclamação, por sabermos agora, por triste pratica propria, quanto a policia se interessa quando um viajante estrangeiro ali é roubado.

Afastado o inspector da policia vem o medico, que nos toma o pulso, nos vê a lingua, nos pede para tossir, mesmo sem vontade, e toma novos apontamentos, talvez para o jornal em que collabora.

Terceiro, em seguida, é o cobrador do imposto aos estrangeiros, *alien tax*, que nos exige apenas o nome... e dois dollars por pessoa.

De balde lhe explicamos que dos Estados Unidos fomos ao Mexico em excursão; escusado foi que outros declarassem que iam a terras proximas para voltar no dia seguinte. Houve que pagar a entrada como em qualquer espectáculo, recebendo em troca, um simples pedaço de papel escrito á machina.

Pareceu-nos irregular isto, mas entre o recurso de pagar ou o de nos atirarmos do comboio ao rio, preferimos aquelle.

Explorados que foram todos os passageiros, o trem poz-se em marcha e nós iamoz fazendo, entre uns e outros, a comparação da entrada nos Estados Unidos com a de todos os paizes da Europa (e mesmo alguns d'Africa) quando, chegados a El Paso, a primeira estação da grande republica, vimos com desgosto, que as nossas malas iam de novo para a alfandega, onde um empregado nos exigia nova abertura das já abertas na outra estação.

E a verificação d'uma mala naquella paiz não é cousa rapida como se usa por cá onde estamos sempre a queixar-nos das impertinencias aduaneiras. Ali as malas são vistas até o fundo, tirados os taboleiros, abertos os pacotes, revolido tudo.

Isto valeu a alguns passageiros perderem o comboio, que nós conseguimos tomar quando elle já estava em marcha.

E aqui vamos cheios de fadiga de abrir e fechar malas, encantados da bella excursão que fizemos no paiz mais tropical que temos visitado nas viagens aqui descritas, e que nos ficou credor da mais grata recordação.

Uma noite mais, passada no comboio, chega-se de manhã a Albuquerque onde é a junção da linha que de Chicago vae a Los Angeles, que é o caminho que devemos tomar.

Ao accoradar, em Junction, vemos o comboio rodeado de indios, com as suas caras chatas e os seus fatos multicores. A sua apparencia pacifica não nos assusta; não é um ataque, são commerciantes que vem offerecer aos passageiros os seus artigos, objectos de barro pintalgados de amarello, cabides de chifre de bufalo, pelles de carneiro e outros.

D'ahi a pouco estamos em Albuquerque onde o mais primoroso hotel nos offerece, por uns modestos 75 centimos, um excellente almoço.

Estação e hotel são de uma construcção originalissima, no estilo das antigas missões espanholas, d'um pittoresco admiravel.

No interior, o luxo, o conforto e o bom gosto disputam-se primazias e constituem um encanto para os visitantes.

Tão bem se sente ali o excursionista que deixa passar o comboio seguinte, sem o aproveitar.

E' que, depois de tres noutes em transito, não ha corpo que resista á tentação d'uma boa cama num bom hotel.

E este é dos melhores de toda a America.

Tambem aqui temos nova parada de indios, mas estes são ainda mais civilizados, sendo engajados pelo estabelecimento de curiosidades annexo á estação para, por meio das suas evoluções á passagem dos comboios, fazerem reclamo á loja.

Não nos esqueçamos que estamos na America.

As tarifas ferroviarias na Africa do Sul

A conferencia que deve estudar a questão dos fretes com a Arica do Sul, questão a que noutro ponto nos referimos, reúne no principio de dezembro proximo, em Londres. Será provavelmente presidida por lord Milner, antigo alto commissario inglez no Cabo. A Hollanda será representada pelo seu secretario colonial, sr. W. F. Wilson; o Cabo, pelo sr. Jameson; o Natal, pelo ministro dos caminhos de ferro, sr. Maydon; e pela Rhodesia, o sr. Birchmouz, um dos administradores da Chartered. Os delegados de Portugal e do Transvaal ainda não foram designados.

Durante os trabalhos da commissão que reunirá em Lisboa, permanecerá, ao que se diz, em Portugal, o nosso ministro na corte ingleza.

Os delegados portuguezes que fazem parte da commissão que reúne em Lisboa para estudar o para nós tão importante assunto são o sr. conselheiro Joaquim José Machado e tenente de engenharia Lopes Galvão.

A questão é para nós tanto mais importante quanto é certo que ultimamente tem affluído ao caminho de ferro de Lourenço Marques mercadorias em tal quantidade que se fez sentir a falta de vagon e locomotivas para a sua conducção.

A companhia de Moçambique tendo diminuido consideravelmente os impostos sobre as mercadorias em transito, como imposto de caes, peagem na ponte do Chiveve, e imposto de baldeação, torna muito mais favoráveis as tarifas da Beira Railway.

As novas tarifas do caminho de ferro foram o resultado de longas negociações em Londres entre os representantes da companhia de Moçambique e os da companhia Beira Railway. As reduções obtidas foram muito importantes como se pôde vêr das seguintes comparações entre alguns dos antigos e actuaes preços de transportes de mercadorias a partir da Beira, por unidades de 100 libras de peso.

Mercadorias de 1.ª classe

	Preço antigo		Preço actual
Salisbury.....	schillings 16		schillings 14-3
Gwelo....	» 22-3		» 18-6
Bolwayo.....	» 25-2		» 18-9

Mercadorias de 2.ª classe

Salisbury.....	schillings 13-9		schillings 11-2
Gwelo.....	» 17-6		» 12-10
Bolwayo.....	» 10-2		» 13-1

A madeira (incluindo a aparelhada) que antigamente estava comprehendida na segunda classe passou a formar uma classe especial pagando cada 100 libras de peso 9 schillings e 9 pence para Salisbury, 10 schillings e 7 pence para Gwelo e 10 pence para Bolwayo.

Mercadorias de 3.ª classe

Salisbury.....	schillings 9-9		schillings 8-1
Gwelo.....	» 12-11		» 9
Bolwayo.....	» 14-4		» 9-3

Estas mercadorias, como asphalto, tijolos, barro, carvão de pedra e de coke, ferro, pedras, farinhas, forragens, cevada, batatas, palha e varias outras pagam por tonelada preços bastante reduzidos, quando expedidos em remessas de peso não inferior a cinco toneladas (2.000 libras inglezas ou 908 kilogrammas): lib. 6-9-8 para Salisbury, lib. 7-15-6 para Gwelo, lib. 8-4-4 para Bolwayo.

Os preços das actuaes tarifas de caminho de ferro, representam em relação ás antigas tarifas diminuições que vão de 25% a 35% na maioria dos casos e diferenças muito superiores em casos especiaes.

Tarifa postal universal

Agitam-se neste momento em varios paizes, principalmente em Inglaterra, os partidarios da ideia para que seja estabelecida uma tarifa postal unica para todo o mundo, reduzida, e que em moeda nossa não chega a vinte réis, sejam quaes forem os pontos de origem e de destino.

Em um extenso documento, ultimamente publicado, allegam os defensores d'aquella ideia varias razões de peso, entre ellas a de que não é preciso crear nem installar novos serviços, pois bastam os que hoje fucio-nam.

Dizem que o monopolio do correio produz receitas consideraveis para os cofres do Estado em diversas nações, como por exemplo, em Inglaterra onde produz 2.160 contos annuaes; Allemanha onde produz 1.440; França onde produz 1.260; não fallando em outros paizes onde o rendimento é menor.

Taxam de erro administrativo tirar rendimentos do que apenas deve ser um serviço publico, e portanto emba-retecido até o ponto de cobrar apenas o necessario para occorrer ás despesas.

Servem-se tambem do argumento de que se o correio pôde transportar impressos a um preço infimo, pesando cincoenta grammas, pôde com mais razão transportar por egual preço os quinze grammas de uma carta.

Accentuam que existe já uma taxa de preço egual ao que defendem, entre o Canadá e os Estados Unidos, e entre a Austria e a Allemanha, existindo ao mesmo tempo o contrasenso de pagar 25 centimos, ou quasi 50 réis da nossa moeda, uma carta de França para Inglaterra; apenas 10 centimos, ou quasi vinte réis, uma carta de Inglaterra para Fidji que distam 16.000 kilometros.

O mesmo succede em Espanha, onde fica tão barato a franquia de uma carta de Barcelona para Lisboa, como para os arredores d'aquella cidade. Em Portugal dá-se tambem a curiosa anomalia de custar cincoenta réis uma carta para qualquer ponto além dos Pyreneos, distante centenas de kilometros e apenas vinte e cinco réis uma carta para Macau ou Timor, distantes milhares e milhares de kilometros.

Por uma carta cujo peso não pôde ultrapassar 15 grammas paga-se 25 réis, e por 250 grammas de manuscritos paga-se os mesmos 25 réis.

Em que differe a carta do manuscrito? E' de uma by-santinice extraordinaria.

Por isso trata-se agora de preparar um movimento da opinião em todos os grandes centros para apresentar a proposta da tarifa postal universal na primeira reunião que celebre a União respectiva, em que é costume reunir-se os delegados de todas as nações commerciaes.

NECROLOGIA

Victima de uma febre typhoide falleceu em Madrid o sr. Gustave Bachy, director da Companhia do Norte de Espanha.

O sr. Bachy era engenheiro pela escola de minas e exercia aquelle cargo desde o anno passado.

Companhia Através d'Africa

Reuniu no dia 11 a assembleia geral d'esta Companhia presidida pelo sr. Eduardo Pinto da Silva, sendo-lhe presentes o relatorio do conselho de administração e parecer do conselho fiscal, que foram approvados.

Começamos hoje, como de costume, a reproduzir estes documentos na nossa secção respectiva.

Durante o anno economico 1904-1905 o rendimento da linha decresceu 17 contos, proveniente isto da redução da tarifa do café, diminuindo o producto kilometrico em 48\$740 réis.

No movimento houve em passageiros, uma pequena diminuição em 2.ª classe e augmento na 3.ª que produziu mais 15,30 % no rendimento.

De mercadorias transportaram-se mais 3.041 toneladas havendo, ainda assim, um producto de menos 22 contos.

O relatorio queixa-se amargamente da falta de solução, por parte do governo, das questões pendentes, terminando-o por prevêr que «esta situação ha-de ter brevemente um termo, não restando á Companhia outro recurso, se essa solução se demorar, senão requerer a arbitragem».

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de novembro de 1905.

O facto principal do periodo quinzenal que hoje finda, em relação ao nosso paiz, foi a questão com a Allemanha, por causa do sanatorio da Madeira, da qual, segundo primeiro se disse, o governo recebera um *ultimatum*. Felizmente logo depois se esclareceu este ponto explicando o illustre ministro d'aquelle paiz que se tratava unicamente d'uma questão de direito e não de uma questão politica; não tendo, portanto, o incidente a importancia que primeiramente se lhe attribuira.

Felicitemos-nos por isto e esperemos que a solução d'este negocio não exija de nós sacrificios que nos colloquem na triste e sabida situação do mexilhão, nos arrancos do mar com a rocha.

Não deixaremos, comtudo, ao registar o facto, de lamentar mais esta consequencia do abuso, tão nosso, de tudo entregar a empresas estrangeiras.

Assim se vae alheando tudo que é nosso em proveito de extranhos; e sempre que estes se podem dar ares de prejudicados, o que é frequente conseguirem pelo menor pretexto, é o nosso paiz que lhes pagas a differença.

Este facto não teve porém reflexo sobre o mercado financeiro no que se refere ao nosso paiz.

Na presente quinzena, o papel do Governo manteve-se aos mesmos preços, assim, as inscrições d'assentamento regularam entre 43,80 e 43,70 e as de coupon de 43,30 a 43,20. As obrigações externas, 1.ª série, declinaram de 66\$300 a 66\$100.

Accções de Bancos e Companhias. As accções dos Bancos conservaram-se; as do Banco de Portugal mantiveram-se a 176\$500; as do Banco Ultramarino 103\$500; as do Banco Commercial e Lisboa & Açores, 132\$500 e 120\$000 réis, respectivamente.

As accções dos Fosforos baixaram de 65\$800, preço feito no principio da quinzena, a 65\$400, preço effectuado hoje. Accções dos Tabacos tambem baixaram de 110\$000 para 108\$800 réis.

As accções da Companhia do Assucar de Moçambique teem tido diferentes oscillações, tendo ficado hoje o seu preço, juro recebido, em 58\$400, médio.

Em obrigações prediaes o movimento foi quasi nenhum, tendo fechado a quinzena para as de 5 % ao portador a 88\$800. Municipaes ou Districtaes a 87\$800 réis.

As obrigações do 2.º grau da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes firmaram-se hoje a 57\$500 réis a dinheiro, em virtude de uns boatos que teem corrido na Bolsa do pagamento do juro de 15 francos por obrigação.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 dv...	51 ³ / ₁₈	—	Desconto no Banco de Portugal....	5 ¹ / ₂ %
» cheque..	50 ¹³ / ₁₆	50 ³ / ₄	No mercado.....	—
Paris 90 dv.....	—	—	Cambio do Brazil.	16 ⁷ / ₃₂
» cheque.....	563	565	Premio da libra...	—
Berlim 90 dv.....	—	—		
» cheque...	231	232		
Frankfort 90 dv..	—	—		
» cheque...	—	—		
Madrid cheque....	738	738		

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	NOVEMBRO												
	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	
Lisboa : Inscriptões de assent.	44	43,90	43,80	43,65	43,70	43,75	43,80	43,55	43,80	43,80	43,80	43,70	-
» coupon ..	43,80	43,80	43,40	43,20	43,10	43,30	43,45	43,65	43,60	43,40	43,30	43,21	-
Obrig. 4 0/0 1888	-	-	20 850	20 850	-	20 800	-	20 800	20 800	20 800	-	20 800	-
» 4 0/0 1890 assent	-	-	-	-	-	-	-	53 000	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon	-	-	-	-	-	-	52 500	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent	-	-	-	-	-	-	-	60 800	-	-	61 000	-	-
» 4 1/2 0/0 coupon int ..	60 500	60 600	-	-	60 200	60 100	60 100	-	60 300	60 400	60 200	60 200	-
» externo 1.ª série	66 400	66 300	-	66 200	66 200	66 200	66 200	66 200	66 000	66 100	66 100	-	-
» 3 0/0 1905	9 000	9 000	-	9 050	-	9 050	9 050	-	9 050	9 000	9 000	-	-
» Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accções B. de Portugal	176 500	176 500	-	176 500	176 500	176 500	-	176 900	-	177 000	-	177 000	-
» Commercial	132 500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » Nac. Ultramarino	103 500	-	103 500	-	-	103 300	103 500	-	-	-	-	-	-
» » Lisboa & Açores	-	-	-	-	120 000	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon	110 000	110 000	109 900	109 900	-	-	-	109 000	-	-	108 800	-	-
» Comp. Phosphoros	65 600	65 800	65 800	-	-	-	65 600	-	65 200	-	-	65 400	-
» » Real	-	-	-	-	70 600	70 800	-	-	-	-	-	-	-
» » Nacional	-	12 400	-	12 100	12 300	12 200	12 300	-	-	12 300	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0	93 000	92 800	93 000	-	93 150	93 000	93 000	-	-	93 000	-	93 000	-
» » 5 0/0	88 600	88 750	-	88 750	88 600	88 600	88 600	88 600	88 600	88 700	88 800	88 800	-
» C.ª Beira Alta	-	-	-	-	35 800	-	36 700	36 500	-	-	-	36 000	-
» » Real 3 0/0 1.º grau	-	-	-	71 200	-	71 800	-	-	-	-	-	-	-
» » » 3 0/0 2.º »	56 000	56 100	56 200	56 100	56 500	57 050	56 750	56 500	56 800	56 850	56 950	57 500	-
» » Nacional 1.ª série	-	-	-	-	-	70 800	71 000	-	71 500	70 000	-	71 500	-
» » Atravez d'Africa	89 300	89 400	89 400	89 400	89 400	89 400	89 400	89 400	-	-	89 500	-	-
Paris : 3 0/0 portuguez 1.ª série	69,55	69,70	69,55	70	70	69,50	69,40	69,50	69,20	-	69,25	-	-
Accções Comp. Real	-	-	-	-	375	378	-	375	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres	-	-	-	-	-	36,25	-	36,25	36	-	37	-	-
» Madrid-Zaragoza	303	303,50	304	300	301	300	300	298	-	-	-	-	-
» Andaluzes	190	188	190	184	184,50	182	186	182	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	384	383	383	385	386,75	388	387	385	385	-	385	-	-
» » 2.º »	-	-	297,50	299	306	305	300	304	305	-	-	-	-
» » Beira Alta	-	187	190	188,50	188,50	190	194	193	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres	-	126	125,25	126	126	126	126,50	125,50	129	-	126,50	-	-
Londres : 3 0/0 portuguez	69,75	69,75	69,75	69,75	69,75	69,50	69,50	69,87	69,50	-	-	-	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	-	-	-	-	-	-	-	93	93,87	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis

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	22 28 Out	693	117.402.000	169.411	693	107.575.113	155.231	4.046.583.000	4.020.896.330
	29 4 Nov	»	101.839.000	146.953	»	95.284.408	137.495	4.148.422.000	4.116.180.738
	22 28 Out	380	15.954.000	41.984	380	15.216.887	40.044	569.128.000	569.907.670
	29 4 Nov	»	13.861.000	36.476	»	13.576.592	35.727	582.989.000	583.484.262
Sul e Sueste	22 28 Out	70	2.288.000	32.685	70	2.315.000	33.071	78.434.000	70.215.000
	29 4 Nov	»	1.817.000	25.957	»	1.844.000	26.342	80.251.000	72.059.000
Minho e Douro	11 10 Set	343	51.458.004	150.023	343	52.078.049	151.881	1.000.833.519	945.656.547
	11 21 »	»	46.623.543	135.928	»	46.548.759	135.710	1.047.457.062	992.205.306
Beira Alta	24 30 »	253	17.102.943	67.600	253	16.553.597	65.429	322.445.422	321.681.109
	1 7 Out	»	9.708.472	38.373	»	8.936.933	35.323	332.153.894	330.618.042
	8 14 »	»	9.094.347	35.946	»	9.492.179	37.518	341.248.241	340.110.221
Nacional — Mirandella e Vizeu	-	105	-	-	105	-	-	-	-
Guimarães	11 20 Set	34	3.531.145	103.857	34	3.517.595	103.458	73.778.149	72.442.103
Porto á P. e Famalicão	-	64	-	-	64	-	-	-	-
Norte de Espanha	7 13 Out	3681 Ps.	2.599.749 Ps.	706	3681 Ps.	2.528.939 Ps.	691	85.324.044 Ps.	86.779.007
	14 20 »	»	2.362.763	641	»	2.992.912	813	87.686.807	89.371.919
	21 27 »	»	2.419.255	657	»	2.483.410	679	90.106.062	91.855.329
Madrid — Zaragoza — Alicante	15 21 »	3650	2.274.871	623	3650	2.226.726	610	81.477.950	82.423.344
Andaluzes	8 14 Out	1067	464.971	435	1067	509.133	476	16.645.257	17.434.882
	15 21 »	»	441.863	414	»	502.872	471	17.087.120	17.937.751
	22 28 »	»	402.228	376	»	491.650	460	17.489.348	18.429.404
Madrid-Caceres	22 28 »	429	95.937	223	429	93.423	217	3.819.963	3.954.841
Zafra a Huelva	22 28 Out	180	55.506	308	180	48.830	271	2.189.281	1.980.939
	29 4 Nov	»	58.529	325	»	40.012	222	2.247.810	1.820.951

Publicações recebidas

O Liberal. — A absoluta falta de espaço tem-nos impedido de accusar a visita d'este jornal que reapareceu em 16 de outubro ultimo consideravelmente melhorado na parte material e com uma brilhante collaboração que o põe a par dos nossos melhores jornaes.

Agradecemos a cortezia do collega a quem desejamos longa vida e bastas prosperidades.

Mappa de Portugal. — Recebemos um minucioso mappa de Portugal muito nitidamente gravado e impresso, desenhado pelo sr. Julio Carvalho e que se avanta aos publicados até agora pela facilidade de leitura e rigor com que foi feito.

Além d'isso a modicidade do preço, 400 réis, convida a adquirir esse mappa tão perfeito e que, pela elegancia do formato, é proprio para decoração de escritorio.

Pedidos á Rua da Alegria, 42, 1.º.

Agradecemos a offerta.

Guia Comercial de las Baleares para 1905. — Recebemos um elegante volume que encerra todos os esclarecimentos que podem interessar ao commercio e relativos áquellas ilhas, como moradas e nomes de todas as pessoas que compõem o elemento official, que tem estabelecimentos commerciaes ou industriaes, além de tudo quanto é conveniente conhecer com respeito ao serviço de correios, telegraphos, diligencias, caminhos de ferro, paquetes, alfandegas, etc.

O interessante livro, publicado sob a direcção de Sebastian Vallespir y Saloni, e por este mesmo senhor editado, além de indispensavel para os commerciantes que estão em relação com as Baleares, é muito curioso para todos pois apresenta cartas e plantas que muito convém conhecer.

Agradecemos.

TRACÇÃO ELECTRICA

Porto

Continúa a ser a questão da actualidade a portagem dos passageiros nos electricos para Gaia.

Os preços das passagens para aquelle ponto são bastante elevados porque a Companhia tem que pagar a portagem e os passageiros também. Em vista d'isso procura chegar a accordo com o arrematante de fôrma a acabar com aquella anomalia.

Parece que será difficil harmonizar a questão, a qual só terminará talvez d'aquí a vinte mezes por que então expira o praso da actual arrematação, e a Companhia concorrerá ao concurso que terá de abrir-se.

Coimbra

Por accordo ha dias realizado entre o concessionario dos tremvias de Coimbra o sr. coronel Freire d'Andrade e o sr. governador civil do districto, camara municipal e Associação Commercial, o serviço d'aquelles carros vae passar a ser feito por electricidade.

Era, na verdade, para lamentar que uma cidade tão importante e tão accidentada como aquella, não tivesse um serviço de viação, moderno e comodo, como o da tracção electrica.

Espanha

Vae se apresentado um projecto de modificação e ampliação do actual tremvia de Miranda, que no fim do anno passa a funcionar com energia electrica.

LINHAS PORTUGUEZAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro. — Pelo conselho de administração da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes foi resolvido na sua ultima sessão que fosse lançado na acta um voto de louvor aos

srs. André Leproux, director geral; Augusto Luciano Simões de Carvalho, sub-director; Antonio Vasconcellos Porto, engenheiro chefe da exploração; Antonio Carrasco Bossa, engenheiro adjunto; engenheiro Lavialle d'Anglards, chefe de serviço do material e tracção, e Jorge Malheiro, inspector do mesmo serviço, pelas acertadas medidas tomadas para a circulação dos comboios, por ocasião dos festejos em honra do presidente da Republica Franceza, e considerando dignos de elogio todos os empregados superiores, chefes de estações e mais pessoal pelo modo por que, segundo as suas categorias e funções, desempenharam o serviço que lhes cabia.

Regua a Chaves. — Os povos de Nozede, Sampaio, Villa Mean, conselho de Villa Pouca d'Aguiar, representaram ao governo pedindo a construcção d'um apeadeiro ao kilometro 3,500, destinado a servir aquelles logares.

Este apeadeiro fôra projectado nos primeiros estudos, tendo agora sido posto de parte.

— Foi adjudicado a J. A. Fernandes Cannas a empreitada J de terraplenagens, e obras d'artes correntes do lanço da Ribeira de Vargues ás Pedras Salgadas por 84:3803000 réis.

Foram 8 as propostas recebidas no concurso.

E' de esperar que em principio de junho de 1907 se possa abrir esse troço á exploração ficando assim aproveitados pelo publico 61 kilometros até as Pedras Salgadas enquanto a construcção vae proseguindo para Chaves.

Tavira a Villa Real. — Vae-se proceder ao exame das pontes de Tavira e do Almargem pela commissão de pontes. Só quando estiver concluida a linha até Villa Real, se abrirá á exploração todo o troço.

Não tem pois fundamento a noticia de que vae ser aberto desde já o troço de Tavira a Cacella.

Os taboleiros metallicos de 13 pontões do lanço foram adjudicados a Cardoso Dargent por 1:4883000.

Lourenço Marques. — Para se apreciar a importancia do trafego da nossa linha em relação ás importações no Transvaal extraímos d'uma estatistica a seguinte nota da tonelagem transportada com aquelle destino nos primeiros sete mezes do anno corrente pelos tres portos principaes.

	Do Cabo	Natal	L. M.
Janeiro.....	10,028	21,059	25,708
Fevereiro.....	10,596	24,196	24,877
Março.....	12,691	26,497	30,562
Abril.....	11,055	27,301	24,865
Maió.....	11,062	31,668	32,341
Junho.....	11,482	20,802	30,295
Julho.....	11,586	28,478	35,119
Totales, toneladas	78,500	192,001	203,767

Não admira, pois, que o Natal a especialmente o Cabo, não vejam com bons olhos a nossa linha.

Lobito. — Continuam com bastante actividade os trabalhos, nesta linha estando já assentes os carris até o Valle do Lungue, que fica a 51 kilometros de Lobito.

Desde fins de outubro que circulam os comboios entre aquelle ponto e Benguella.

— Está concluido para ser submettido ao governo o projecto definitivo de 2.ª secção na extensão de 140 kilometros a partir de Sahôa. Os estudos proseguem entre o kilometro 200 e Caconda.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

A commissão que anda tratando de realizar a construcção de uma linha ferrea de Hendaya a Vigo está muito satisfeita com os resultados que tem obtido.

Foi determinado á «Compañia de los Ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante» que sejam effectuadas experiencias na linha de Madrid a Sevilla, a fim de ver se poderá ser auctorizado o serviço de comboios rapidos que aquella Companhia quer inaugurar entre as duas grandes cidades espanholas.

FRANÇA

Vae ser organizado um serviço de Paris a Alger em trinta e seis horas, assim distribuidas: de Paris a Marselha onze horas, uma hora para embarque, e vinte e quatro horas de navegação.

O comboio chegando a Marselha vae até Joliette.

Estuda-se tambem um serviço, igualmente rapido, entre Paris e Oran por Barcelona e Cartagena.

ALLEMANHA

O conselho de administração do caminho de ferro Principe Henrique pensa em arrendar as suas linhas ao caminho de ferro Guilherme Luxemburgo, a partir de 1 de janeiro proximo futuro.

As negociações estão já muito adeantadas; as condições do arrendamento são uma annuidade de 5 % do capital empregado, e as receitas das bacias mineiras e do fundo de reserva d'estas bacias.

RUSSIA

O credito de dez milhões de rublos aberto este anno para o desdobramento da linha do Transiberiano, por não poder ser utilizado para aquelle fim, foi empregado no acabamento das linhas que servem a região do lago Baikal.

Foi adquirido material circulante para a linha da Siberia. Ao longo da linha, entre Atchinsk e Taichet foram construidos varios edificios para armazens e dependencias das estações. No caminho de ferro de Samara a Zlatovust trabalha-se actualmente no assentamento d'uma segunda via.

S. DOMINGOS

O governo d'esta republica trata activamente de alargar a sua rede ferroviaria.

Nesse intuito determinou que 30 por cento dos direitos de exportação sejam destinados exclusivamente á construcção de caminhos de ferro por conta do Estado.

Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho d'Administração

Apresentado á assembleia geral de 11 de novembro de 1905

SENHORES ACCIONISTAS:—Em cumprimento do disposto nos artigos 52.º e 53.º dos estatutos, temos a honra de submeter á vossa apreciação o relatorio dos actos da nossa administração, até 30 de junho do corrente anno, accusando os livros nesta data o seguinte:

Balanço da Companhia Real dos Caminhos de ferro Através d'Africa

Mala Real Portuguesa.....	180.000\$000	—
Propriedade	57.955\$371	—
Móveis e utensilios.....	20.669\$786	—
Deposito no Banco de Portugal.....	29\$422	—
Construção.....	12.732.575\$468	—
Capital.....	—	3.600.000\$000
Obrigações.....	—	8.393.850\$000
Thesouro portuguez	—	1.372.963\$927
J. Mathieu & Fils .. Fr. 12,98	—	2\$337
Banco de Portugal	—	510.555\$966
Letras a pagar em Loanda.....	—	3.500\$000
Diferença na subvenção.....	—	1.402.592\$652
Obrigações sorteadas	—	4.500\$000
Lucros suspensos.....	—	273.517\$506
Trustees	£ 52.840,3,6	237.780\$785
Letras a receber.....	40.000\$000	—
Estudos além d'Ambaca.....	36.842\$236	—
Ações de conta propria.....	153.000\$000	—
Administrador-delegado em Lisboa	1.725\$874	—
Direcção em Loanda	31.357\$881	—
Letras a pagar.....	—	30.202\$426
Papeis de credito.....	202.492\$500	—
Devedores e credores	37.595\$186	—
Exploração	276.798\$882	—
Caixa.....	1.443\$355	—
Fornecedores	—	234\$859
Reclamações	5.856.583\$344	—
Ministerio da fazenda, conta de subsidio	—	3.450.179\$847
Augmento de tarifas	—	824.750\$570
Réis.....	19.866.850\$090	19.866.850\$090

Balanço da Companhia Real dos Caminhos de ferro Através d'Africa em 30 de junho de 1905

Activo

Mala Real Portuguesa.—Saldo.....	180.000\$000
Propriedades.—No Porto e Loanda	57.955\$371
Móveis e utensilios.—No Porto, Londres e Loanda	20.669\$786
Deposito no Banco de Portugal.—Saldo	29\$422
Construção.—Saldo	12.732.575\$468
Trustees.—Importancia em consolidados e em dinheiro.....	237.780\$785
Letras a receber.—Saldo	40.000\$000
Estudos além d'Ambaca.—Importancia d'estes a reclamar do governo	36.842\$236
Ações de conta propria.—Saldo	153.000\$000
Administrador-delegado em Lisboa.—Saldo	1.725\$874
Direcção em Loanda.—Saldo ali existente	31.357\$881
Papeis de credito.—Saldo, a saber:	
1.415 obrigações da Companhia a 79\$500	112.492\$500
2.000 ações da Companhia das Aguas de Loanda a 45\$000 ..	90.000\$000
Devedores e credores.—Saldo.....	37.595\$186
Exploração.—Saldo conforme o annexo C	276.798\$882
Caixa.—Saldo existente	1.443\$355
Reclamações.—Pelas que ha a fazer ao governo em virtude da rescisão do contrato de 1891, conforme o annexo B..	5.856.583\$344
	19.866.850\$090

Passivo

Capital.—Importancia de 40.000 ações a 90\$000	3.600.000\$000
Obrigações.—Creadas:	
9.450 de 450\$000	4.252.500\$000
47.250 de 90\$000	4.252.500\$000
	8.505.000\$000
Menos, sorteadas:	
124 de 450\$000	55.800\$000
615 de 90\$000	55.350\$000
	111.150\$000
	8.393.850\$000
EXPLICAÇÕES	
Somma de obrigações creadas..	8.505.000\$000
Da qual:	
Recebido dos Trustees em pagamento da construção.....	6.186.150\$000
Diferença na emissão	2.296.350\$000
Em consolidados inglezes em poder dos Trustees, conforme o contrato respectivo	22.500\$000
	8.505.000\$000
Thesouro portuguez.—Saldo da conta do contrato de 20 de outubro de 1894	1.372.963\$927
J. Mathieu & Fils.—Saldo	2\$337
Banco de Portugal.—Saldo	510.555\$966
Letras a pagar em Loanda.—Saldo	3.500\$000
Diferença na subvenção.—Saldo	1.402.592\$652
Obrigações sorteadas.—Pelas sorteadas em 21 de junho de 1905 a pagar em Londres.....	4.500\$000
Lucros suspensos.—Saldo.....	273.517\$506
Letras a pagar.—Saldo	30.202\$420
Fornecedores.—Saldo de facturas de material fornecido ..	234\$859
Ministerio da Fazenda, conta de subsidio.—Saldo	3.450.179\$847
Augmento de tarifas.—Importancias cobradas desde 1897 até esta data, com applicação ao disposto no contrato de 11 de março de 1897.....	824.750\$570
	19.866.850\$090

Annexo A

Desenvolvimento da conta de Lucros e Perdas

Debito

Coupon de 1 de julho de 1904 e 1 de janeiro de 1905	480:043\$803	
Menos: diferença de cambio levado á c/ de Reclamações ..	59:788\$803	420:255\$000
Pago por gastos d'administração		20:027\$000
Idem por gastos geraes		9:756\$642
Idem por despesas em Londres.		13:093\$259
Idem por commissões e transferencias		896\$619
Pago por gastos geraes d'exploração.		362:959\$147
		826:987\$667
Importancia transferida para a c/ de Lucros suspensos		241:336\$820
		1.068:324\$487
Credito		
Recebido d'alugueis de parte do predio do Porto		1:010\$000
Idem de juros no deposito em poder dos Trustees		534\$376
Subvenção segundo o contrato.	873:479\$340	
Menos: rendimento da linha pelas tarifas antigas	219:115\$250	654:364\$090
Coupon em obrigações pertencentes á Companhia e lucro em venda d'obrigações		35:991\$365
Importancia de material existente no serviço de Tracção, Offinas e Via e Obras que só agora foi possível apurar e que tinha entrado para esta c/ em exercicios anteriores		22:366\$386
Importancia lançada a mais no inventario de 30 de junho de 1904 devida a terem sido feitos varios preços juntando-se as diferenças de cambio, que ficou para liquidar este anno e cuja explicação veio de Loan-da em 25 de setembro de 1904		13:107\$512
Lucro na venda de diversos materiaes e trabalhos feitos nas officinas nos annos de 1904 e 1905		14:068\$514
Diferença em diversas c/ para fechar		138\$550
Diferença proveniente de multas, receita eventual, etc., em 1904 e 1905		8:091\$264
Rendimento geral da linha		318:652\$430
		1.068:324\$487

(Continúa).

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Fornecimento de cabos de cairo, de linho e de pita, estopa, fileli, fio, linho em rama, mealhar, merlim e lona

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 20 do corrente, pela uma 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 cabos de cairo, de linho e de pita, estopa, fileli, fio, linho em rama; mealhar, merlim e lona.

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 30\$000 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 sera posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depósitos.

O reforço indicado deverá effectuar-se na mesma thesouraria 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 onze horas da manhã até as quatro da tarde.—Barreiro, 2 de novembro de 1905.

Direcção do Minho e Douro

Caminho de Ferro do Valle do Tamega
1.º Lanço — Livração-Amarante — Empreitada C

Fornecimento de um taboleiro metallico para o viaducto de S. Lazaro, entre perfis 18 e 22, além do kilometro 12

Pelo presente se faz publico que o concurso que devia ter lugar no dia 18 do corrente, para a adjudicação da empreitada C, acima designada, é prorogado para o dia 16 de dezembro, proximo, sendo as condições do referido concurso as mesmas que constam do anterior annuncio, datado de 18 de outubro proximo passado.

Porto, 4 de novembro de 1905.

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes

Fornecimento de 80.000 kilogrammas de petroleo

No dia 20 de novembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 80.000 kilos de petroleo.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazens (edificio da estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação do Rocio.—Lisboa, 20 de outubro de 1905.

Fornecimento de 3 000 toneladas de creosote

No dia 27 de novembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 3.000 toneladas de creosote.

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

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

Lisboa, 27 de outubro de 1905.

Fornecimento de 340 toneladas d'oleo mineral

No dia 27 de novembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 340 toneladas d'oleo mineral.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazens (edificio da estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris nos escriptorios da Companhia, 28, rua 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, 2 de novembro de 1905.

Fornecimento de ferramentas, ferragens, parafusos e pregos.

No dia 11 de dezembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de ferramentas, ferragens, parafusos e pregos.

As condições estão patentes em Lisboa, na Repartição Central do Serviço dos Armazens (edificio da estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

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

Lisboa, 10 de novembro de 1905.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE AU 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.

ESPINHU 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 & Sautler — 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.^{er} ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

LISBOA Hotel Durand. — Rua das Flores, 71 — 1.st 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.^o

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

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

MONTE ESTORIL Grand Hotel d'Italie. — De 1.^a 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.

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.^a 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 da Bandeira, 39, 1.^o

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

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

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

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

VIENNA Hotel Metropole — Morzinplatz, 1 a 4 (Caes de Francisco José) — Grandehotel de 1.^a 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.

Aos srs. subscriptores dos telephones

MEMOTELEFONIO

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

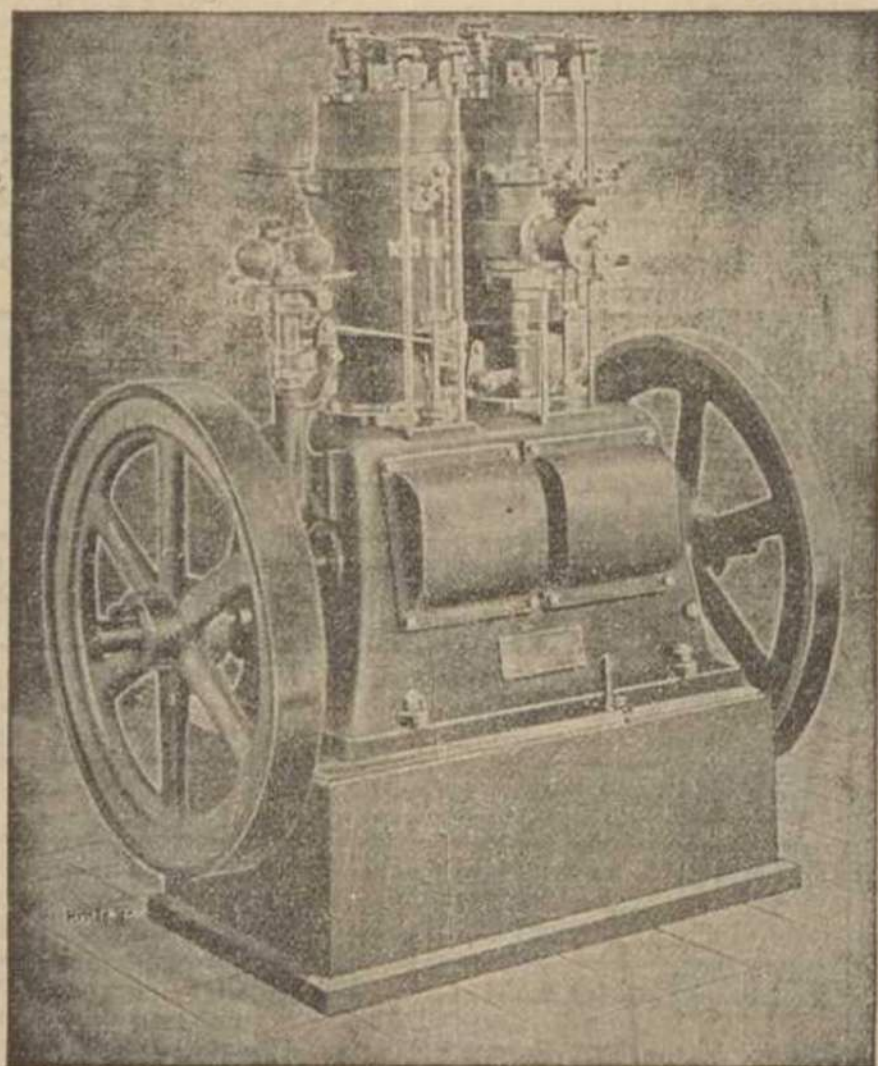
Especialidade d'esta redacção

PREÇO 1\$000 RS.

MOTORES

da celebre fabrica
americana

**Marinette Iron Works
Manufacturing Co.**



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

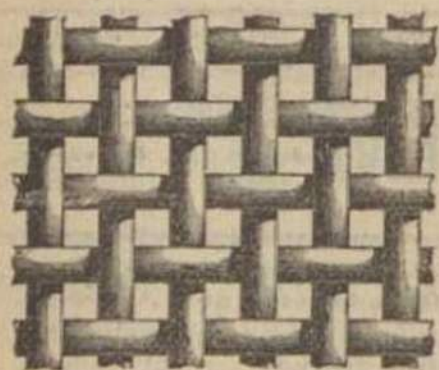
RUBEROIDE e productos P. & B. para substituir os
telhados ordinarios, para coberturas de edificios, estações,
barracas, vagons, terraços, chalets e pavilhões ornamen-
tados, para confecção de camaras frigorificas, tanques,
piscinas e depositos de agua, para tornar as habitações
confortaveis e abrigá-las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

UNICO REPRESENTANTE EM PORTUGAL

M. HERRMANN

CALÇADA DO LAVRA, 6 a 10

LISBOA



TECIDOS METALLICOS

ESPECIAES

para o tratamento de MINERAES, TECIDOS METALLICOS
para todas as applicações INDUSTRIAES

RÊDES DE TODAS AS CLASSES

RIVIÈRE

CASA FUNDADA

em 1854

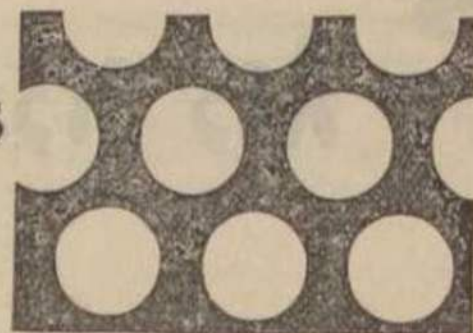
RONDA DE SAN PEDRO, 58

BARCELONA

ARAMES E ARTIGOS DE ARAME, CABOS, RÊDE,
CRIVOS, ESPINHO ARTIFICIAL, CHAPAS PERFURADAS

LAMPADAS DE SEGURANÇA

para MINAS



AGUAS CHLORETADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

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

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

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

COMPANHIA REAL

C. Sodré		Algés		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5:30 m.	5:44 m.	5:30 m.	5:45 m.		
5:50 m.	6:04 m.	5:30 m.	5:58 m.		
6:35 m.	6:49 m.	6:45 m.	7:00 m.		
7:00 m.	7:14 m.	7:30 m.	7:45 m.		
7:20 m.	7:34 m.	7:55 m.	8:08 m.		
8:20 m.	8:44 m.	8:45 m.	8:58 m.		
8:50 m.	9:04 m.	9:25 m.	9:40 m.		
9:35 m.	9:49 m.	10:50 m.	10:45 m.		
10:00 m.	10:14 m.	10:55 m.	11:08 m.		
10:25 m.	10:39 m.	11:15 m.	11:30 m.		
11:05 m.	11:19 m.	12:00 m.	12:15 m.		
11:30 m.	11:44 m.	12:24 m.	12:38 m.		
11:50 m.	12:04 m.	12:45 m.	1:00 m.		
12:35 m.	12:49 m.	1:30 m.	1:45 m.		
1:00 m.	1:14 m.	1:51 m.	2:08 m.		
1:20 m.	1:34 m.	2:15 m.	2:30 m.		
2:05 m.	2:19 m.	3:00 m.	3:15 m.		
2:30 m.	2:44 m.	3:23 m.	3:38 m.		
2:50 m.	3:04 m.	3:45 m.	4:00 m.		
2:55 m.	3:09 m.	4:00 m.	4:15 m.		
4:00 m.	4:14 m.	4:55 m.	5:08 m.		
4:20 m.	4:34 m.	5:15 m.	5:30 m.		
5:30 m.	5:44 m.	6:00 m.	6:15 m.		
5:50 m.	6:04 m.	6:25 m.	6:40 m.		
6:25 m.	6:39 m.	6:54 m.	7:08 m.		
6:55 m.	7:09 m.	7:20 m.	7:35 m.		
7:20 m.	7:34 m.	7:45 m.	8:00 m.		
8:05 m.	8:19 m.	9:00 m.	9:15 m.		
8:30 m.	8:44 m.	9:25 m.	9:40 m.		
8:50 m.	9:04 m.	9:45 m.	10:00 m.		
9:35 m.	9:49 m.	10:55 m.	10:45 m.		
10:00 m.	10:14 m.	11:55 m.	12:08 m.		
11:30 m.	11:44 m.	12:25 m.	12:38 m.		

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

C. Sodré		P. Arcos		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
8:05 m.	8:33 m.	8:52 m.	9:20 m.		
		9:45 m.	10:15 m.		

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré		Cascaes		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6:15 m.	7:29 m.	6:18 m.	7:24 m.		
7:45 m.	8:59 m.	7:58 m.	8:47 m.		
9:10 m.	9:46 m.	8:25 m.	9:20 m.		
9:15 m.	10:20 m.	9:40 m.	10:00 m.		
10:40 m.	11:16 m.	9:55 m.	10:32 m.		
10:45 m.	11:50 m.	10:48 m.	11:34 m.		
12:15 m.	1:20 m.	11:26 m.	12:21 m.		
1:40 m.	2:16 m.	12:48 m.	1:24 m.		
1:45 m.	2:50 m.	1:48 m.	2:53 m.		
2:10 m.	3:44 m.	2:25 m.	3:21 m.		
3:15 m.	4:20 m.	3:18 m.	4:24 m.		
4:10 m.	5:16 m.	4:16 m.	5:34 m.		
4:15 m.	5:50 m.	4:48 m.	5:54 m.		
5:20 m.	6:45 m.	5:26 m.	6:21 m.		
6:10 m.	7:20 m.	6:18 m.	7:24 m.		
6:15 m.	7:50 m.	6:56 m.	7:32 m.		
7:40 m.	8:16 m.	7:8 m.	8:8 m.		
7:45 m.	8:50 m.	7:48 m.	8:34 m.		
9:15 m.	10:20 m.	9:18 m.	10:24 m.		
10:40 m.	11:16 m.	10:48 m.	11:32 m.		
10:45 m.	11:50 m.	10:48 m.	11:54 m.		
12:10 m.	12:47 m.	11:26 m.	12:2 m.		
12:25 m.	1:27 m.	12:55 m.	1:32 m.		

Lisboa-Rocio		Queiluz		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9:50 m.	10:21 m.	10:30 m.	11:06 m.		
11:50 m.	12:21 m.	12:33 m.	1:03 m.		
1:30 m.	2:01 m.	2:33 m.	3:03 m.		
3:50 m.	4:21 m.	4:33 m.	5:03 m.		
7:30 m.	7:51 m.	8:33 m.	9:03 m.		
9:50 m.	10:21 m.	11:05 m.	12:15 m.		

Lisboa-Rocio		Cacem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
11:30 m.	11:41 m.	11:37 m.			

Lisboa-Rocio		Cintra		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6:35 m.	7:38 m.	5:00 m.	5:51 m.		
7:25 m.	8:32 m.	6:40 m.	7:39 m.		
8:50 m.	9:54 m.	7:53 m.	8:50 m.		
10:35 m.	11:39 m.	9:05 m.	10:03 m.		
11:21 m.	12:11 m.	10:00 m.	10:53 m.		
12:50 m.	1:50 m.	1:04 m.	2:03 m.		
3:30 m.	4:37 m.	3:41 m.	4:31 m.		
4:35 m.	5:32 m.	4:40 m.	5:35 m.		
5:25 m.	6:18 m.	5:45 m.	6:35 m.		
6:20 m.	7:24 m.	6:44 m.	7:39 m.		
8:50 m.	9:48 m.	8:40 m.	9:39 m.		
11:00 m.	12:01 m.	10:10 m.	11:03 m.		
12:20 m.	1:24 m.	10:45 m.	11:37 m.		

Lisboa-Rocio		Sacavem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7:10 m.	7:54 m.	9:40 m.	10:24 m.		
8:15 m.	8:59 m.	10:30 m.	11:14 m.		
9:12 m.	10:26 m.	11:45 m.	12:28 m.		
10:12 m.	11:26 m.	12:10 m.	1:21 m.		
11:12 m.	12:26 m.	1:10 m.	2:24 m.		
1:12 m.	2:26 m.	2:40 m.	3:24 m.		
2:12 m.	3:26 m.	3:40 m.	4:24 m.		
3:12 m.	4:26 m.	4:40 m.	5:24 m.		
4:12 m.	5:26 m.	5:40 m.	6:24 m.		
5:12 m.	6:26 m.	6:40 m.	7:24 m.		
6:12 m.	7:26 m.	7:40 m.	8:24 m.		
7:12 m.	8:26 m.	8:40 m.	9:24 m.		
8:12 m.	9:26 m.	9:40 m.	10:24 m.		
9:12 m.	10:26 m.	10:40 m.	11:24 m.		

Lisboa-Rocio		Povoia		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5:35 m.	6:33 m.	7:02 m.	8:00 m.		
12:42 m.	1:40 m.	2:06 m.	3:04 m.		

Lisboa-Rocio		V. Franca		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4:47 m.	5:45 m.	5:25 m.	6:45 m.		
4:42 m.	5:40 m.	5:20 m.	6:40 m.		
5:42 m.	6:40 m.	6:20 m.	7:40 m.		
6:42 m.	7:40 m.	7:20 m.	8:40 m.		
7:42 m.	8:40 m.	8:20 m.	9:40 m.		
8:42 m.	9:40 m.	9:20 m.	10:40 m.		
9:42 m.	10:40 m.	10:20 m.	11:40 m.		

Lisboa-Rocio		Setil		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
12:30 m.	2:15 m.	7:08 m.	8:38 m.		
		8:08 m.	9:38 m.		

Lisboa-Rocio		Santarem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
3:30 m.	5:55 m.	8:40 m.	11:00 m.		
12:30 m.	3:41 m.				

Lisboa-R.		Entroncamento		Lisboa-R.	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6:30 m.	9:15 m.	10:10 m.	12:20 m.		
		9:15 m.	12:12 m.		

Setil		Entroncamento		Setil	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
2:20 m.	4:21 m.	1:55 m.	3:20 m.		

Lisboa-Rocio		Pampilhosa		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9:15 m.	1:16 m.	1:16 m.	11:25 m.		
		1:16 m.	11:25 m.		

Lisboa-Rocio		Porto		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7:00 m.	7:59 m.	4:38 m.	5:42 m.		
9:20 m.	10:11 m.	6:52 m.	7:56 m.		
11:35 m.	12:11 m.	10:52 m.	11:57 m.		
4:30 m.	10:26 m.	1:50 m.	5:11 m.		
7:55 m.	11:35 m.	4:27 m.	10:25 m.		
9:30 m.	7:21 m.	8:05 m.	5:49 m.		

Aveiro		Porto		Aveiro	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5:55 m.	6:39 m.	7:04 m.	9:45 m.		
10:15 m.	1:01 m.	6:06 m.	8:44 m.		
4:43 m.	7:39 m.				

Ovar		Porto		Ovar	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7:30 m.	9:17 m.	10:11 m.	11:57 m.		
9:40 m.	11:26 m.	12:11 m.	13:57 m.		
7:06 m.	8:56 m.	12:31 m.	2:21 m.		

Esmeriz		Porto		Esmeriz	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4:30 m.	5:17 m.				

Espinho		Porto		Espinho	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7:00 m.	8:07 m.	5:41 m.	6:44 m.		
9:50 m.	10:57 m.	8:21 m.	9:24 m.		
1:40 m.	2:48 m.	11:53 m.	12:58 m.		
4:35 m.	5:39 m.	3:06 m.	4:47 m.		
8:40 m.	9:47 m.	7:06 m.	8:09 m.		
11:30 m.	12:33 m.	9:23 m.	10:31 m.		

Coimbra		Figueira		Coimbra	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6:00 m.	7:46 m.	5:50 m.	7:34 m.		
9:30 m.	10:41 m.	7:55 m.	9:20 m.		
1:25 m.	3:15 m.	11:00 m.	12:36 m.		
		12:30 m.	3:05 m.		
		10:00 m.	11:40 m.		

Lisboa		Badajoz		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9:20 m.	8:43 m.	5:35 m.	3:42 m.		
11:15 m.	7:51 m.	6:40 m.	5:45 m.		
9:30 m.	6:30 m.				

Lisboa		V. Alcantara		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9:20 m.	6:30 m.	8:49 m.	3:42 m.		
11:15 m.	7:51 m.	5:25 m.	5:45 m.		
9:30 m.	7:30 m.				

Lisboa		Guarda		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9:20 m.	2:32 m.	4:51 m.	5:14 m.		
11:15 m.	7:51 m.				
9:30 m.	9:46 m.	12:20 m.	3:42 m.		
			5:45 m.		

Lisboa		Caldas		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
10:51 m.	1:52 m.	4:50 m.	8:41 m.		

Caldas		Figueira		Caldas	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
2:35 m.	3:30 m.	8:20 m.	12:14 m.		

Lisboa-R.		Figueira		Lisboa-R.	
7- 0 m.	1-41 t.	6-45 m.	6-20 t.		
6-55 t.	4-41 m.	5-20 t.	11-57 n.		



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 20 de Novembro sairá o paquete **Aragon** para

Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Suez), vapor allemão **Kronprinz**. Sairá a 20 de novembro.

Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Antuerpia e Bremen, vapor allemão **Eidelberg**. Sairá a 21 de novembro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Philippe**. Sairá a 23 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bordeos, vapor francez **Magellan**. Sairá a 30 de novembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Chili**. Sairá a 27 de novembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^o



Hamburgo, vapor allemão **Prinz Sigismund**. Sairá a 20 de novembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Hamburgo, vap allemão **Pernambuco**. Sairá a 29 de novembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



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



Liverpool (directo), vapor inglez **Augustine**. Sairá a 19 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Aragon**. Sairá a 20 de novembro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



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



Pará e Manaus (via Madeira), vap. inglez **Jerome**. Sairá a 17 de novembro.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



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



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande, vapor allemão **Desterro**. Sairá a 24 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco, Maceió, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Crefeld**. Sairá a 21 de novembro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Pernambuco, Maceió e Natal, vapor inglez **Mira**. Sairá a 24 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, St. Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Cazengo**. Sairá a 22 de novembro. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 83, 1.^o



S. Thomé, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vapor portuguez **Malange**. Sairá a 1 de dezembro. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 83, 1.^o



S. Thomé, vap. portuguez **Angola**. Sairá a 26 de novembro. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 83, 1.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Panamá**. Sairá a 29 de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Valencia, Barcelona, Cette e Marselha, vapor fr. **Saint Thomas** 22. Sairá a 22 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o