

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

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

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração  
48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48  
LISBOATELEPHONE N.º 27  
Endereço telegraphico: Camiferro

## SUMMÁRIO

	Página
O TRAFEGO DOS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO EM 1901, por J. Fernando de Souza	27
IMPORTAÇÕES EM 1903	101
PARTE OFICIAL — Portarias de 9 e 16 de março do Ministério das Obras Públicas e portarias de 10 e decreto de 28 de março do Ministério da Marinha	100 a 102
NOTAS DE VIAGEM — VIII — Os Pyreneos — De Bayonna às montanhas — Cautorets — Luz — Circo de Gavarnie	102
O PORTO DE LONDRES	104
COMPANHIA NACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO	104
PARTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	104 e 105
O TRANSAFRICANO	106
AUTOMOBILISMO	106
TRACCÃO ELECTRICA	106
LINHAS PORTUGUEZAS — Signalização das estações — Apeadeiro dos Arcos — Linha do Pocinho a Miranda — Estrada de acesso da estação de Cabréla — Passagem de Marateca — Lourenço Marques — Quelimane — Companhia Nacional — Mossamedes — Swazilandia	106
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Itália — África — América — Argentina — Indo-China	107
NOTAS VARIAS	107
AVISOS DE SERVIÇO	108
ARREMATAÇOES	108
AGENDA DO VIAJANTE	110
HORARIO DOS COMBOIOS	111
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	112

## O tráfego

dos Caminhos de ferro do Estado,  
em 1904

Tão costumado se estava a vêr subir rapidamente nestes últimos annos as receitas do tráfego nas linhas do Estado, que tem sido para muitos motivo d'espanto a depressão que tiveram em 1904 as do Sul e Sueste, como se essas receitas não dependessem das vicissitudes de múltiplos e complexos phenomenos económicos e apenas obedecessem, como a progressão aritmética, a uma lei mathematica e inflexível de crescimento.

Não será pois ocioso explicar esse facto.

Mais interessante será porém analysar os dados estatísticos relativos aos dois grupos de linhas que o Estado explora, comparando-os com os dos annos anteriores. Isso vou fazer.

E' deveras animador o rápido incremento que tiveram as receitas dos caminhos de ferro portugueses depois da depressão causada pela crise económica, tornada manifesta em 1890 e nos annos seguintes.

Em 1890 tinham atingido 5.466 contos para toda a rede do paiz com 2.083 k. em exploração, descendo a 5.195 para 2.300 k. em 1892. Em 1894 atingiram 5.307 contos em 2.353 k.

Começou então um período de constante e rápido crescimento, elevando-se as receitas em 1903 a 8.490 contos em 2.404 k. Um aumento de 3.183 contos ou 60 % em 9 annos, tendo a extensão da rede crescido apenas 51 k. ou 2,1 %!

Se do exame do conjunto passarmos ao das linhas

do Estado, encontramos, correspondendo ás mesmas datas, os seguintes numeros:

Em 1890, 1.576 contos em 828 k. Em 1892, 1.569 contos para a mesma extensão de linhas. Em 1894, 1.617 contos sem alteração da extensão. Em 1903, 2.515 contos em 876 k.

O aumento foi de 898 contos ou 55 % na receita e de 48 k. ou 5,8 % na extensão.

Esse aumento deu-se principalmente de 1899 em diante. Nesse anno atingiram com efeito as receitas 1.916 contos ou mais 299 contos que em 1894.

O aumento nos quatro annos seguintes foi de 590 contos e deu-se pela seguinte fórmula:

	K.	Contos	Crescim. annual
1899	834	1.916	
1900	843	2.080	+ 164
1901	846	2.232	+ 152
1902	858	2.420	+ 188
1903	876	2.515	+ 95

Se agora analysarmos separadamente as receitas dos dois grupos de linhas nesse periodo, vemos que no Sul e Sueste conservaram-se quasi estacionárias no periodo decorrido de 1890 até 1896, em que foram de 724 contos para a mesma extensão. Nos ultimos annos accentuou-se o crescimento como mostram os seguintes dados:

	K.	Contos	Crescim. annual
1899	475	864	
1900	485	914	+ 50
1901	488	1.023	+ 109
1902	510	1.148	+ 125
1903	518	1.231	+ 83

O aumento foi pois de 367 contos em 4 annos.

No Minho e Douro as receitas que em 1890 foram de 930 contos em 353 k., tinham-se elevado a 1.051 contos em 1899 para 358 k.

Nos ultimos annos houve as seguintes receitas:

	K.	Contos	Crescim. annual
1899	358	1.051	
1900	"	1.166	+ 115
1901	"	1.209	+ 43
1902	"	1.271	+ 62
1903	"	1.283	+ 12

O aumento foi de 232 contos em 4 annos.

Se analysarmos separadamente as receitas de passageiros e de mercadorias, chegamos aos seguintes resultados:

### Passageiros

	Número		Receita	
	Sul-Sueste	Minho-Douro	Sul-Sueste	Minho-Douro
1890	340.915	400.289	256	467
1899	485.340	1.424.577	321	478
1903	629.280	1.554.080	403	556

### Mercadorias (g. v. e p. v.)

	Número de toneladas		Receitas em contos	
	Sul-Sueste	Minho-Douro	Sul-Sueste	Minho-Douro
1890	166.708	246.975	390	463
1899	263.647	384.221	543	573
1903	404.133	435.538	828	727

Nas linhas do Estado as receitas de passageiros subiram de 799 contos em 1899 a 959 em 1903 e as de mercadorias de 1.116 a 1.555. O aumento foi pois de 160 contos nas primeiras e 439 nas segundas, accusando assim um periodo de rapida melhoria das condições económicas nas regiões por elles servidas.

Todos os numeros que temos citado referem-se, claro está, ao trafego líquido de impostos. Tomei para origem do ultimo periodo analisado o anno de 1899 por ter sido o ultimo em que vigorou o regimen administrativo anterior ao usado pela lei de 14 de julho de 1899.

Vejamos agora os resultados de 1904:

A extensão explorada foi de 358 kilometros no Minho e Douro e 527 kilometros no Sul e Sueste, total 885 kilometros ou mais 9 kilometros que em 1903.

Este aumento deu-se no Sul e Sueste.

As receitas atingiram 2.493 contos ou menos 22 contos que em 1903.

No Minho e Douro houve um aumento de 26 contos e no Sul e Sueste uma diminuição de 48 contos que se elevou com os impostos a 51 contos.

Analisemos em separado as estatísticas de cada grupo: No Minho e Douro houve 1.687.631 passageiros contra 1.556.080 em 1903 ou mais 133.531.

Para esse trafego concorreram as 3 classes pela fórmula seguinte:

	1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>
1904 .....	111.200	279.717	1.296.714
1903 .....	106.853	263.448	1.183.779
Diferença +	4.347	16.269	112.935

O producto dos passageiros (captivo de impostos) foi o seguinte:

1904 .....	642.357.5295 réis
1903 .....	601.065.5386 "
Diferença +	41.292.5909 "

Nas bagagens e recovagens houve 27.138 toneladas contra 28.464 em 1903. O producto da g. v. foi de réis 172.768.917 ou menos 7.768.5141 réis que em 1903.

Na pequena velocidade houve 435.983 toneladas, contra 417.074 no anno anterior, 24.787 cabeças de gado contra 29.443 e 599.839.3103 réis (captivos de impostos) contra 605.517.5320 réis ou mais 18.909 toneladas, e menos 4.626 cabeças de gado e 5.708.5217 réis.

Se se notar que em 1904 a saída dos vinhos do Douro foi escassa vê-se que apesar d'essa causa accidental de depressão das receitas, foram animadores os resultados da exploração das linhas do Minho e Douro. Em janeiro de 1905 já houve um aumento de 11 contos sobre igual mez do anno anterior. No verão devem-se abrir à exploração os troços da Regoa a Villa Real e de Mirandella a Valdrez. Anima-se o trafego de vinhos. E' pois de esperar sensível aumento de receita.

Se passarmos agora à analyse do trafego do Sul e Sueste, notamos que houve os seguintes passageiros em caminho de ferro.

	1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	total
1904 .....	49.473	132.645	546.369	698.487
1903 .....	48.647	124.413	456.520	629.280
Diferença... +	826	8.532	59.849	69.207

A esse movimento corresponderam as seguintes receitas, captivas de impostos:

1904 .....	380.876.5894 réis
1903 .....	379.830.5200 "
Diferença +	1.046.5694 "

A desproporção entre o aumento de receitas e o do numero de passageiros explica-se por dois factos: o desvio, embora pequeno, de passageiros para Lisboa e para o Norte pela linha de Setil e o grande incremento de passageiros a curtas distâncias nos tramways do Algarve pela abertura das estações de Olhão e Fuzeta. E' interessante essa estatística e convém referir os dados principaes.

Para os tramways do litoral do Algarve foram vendidos em 1904 os seguintes bilhetes:

	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	Total
Estações .....	10.819	67.549	78.338
Conductores .....	2.857	28.003	30.860
Total .....	13.676	95.522	109.198

A receita foi de 3.052.5470 na 2.<sup>a</sup> classe, 9.849.5300 na 3.<sup>a</sup>: total 12.901.5770, o que dá a média de 118 réis por passageiro.

Dos 78.338 bilhetes vendidos nas estações, 20.106 foram vendidos em Olhão num periodo de 7 meses e meio. Segue Faro com 19.290, Silves com 6.566, Portimão com 5.338, Fuzeta, com 5.173 em 4 meses e Estombar com 4.271.

Os bilhetes vendidos pelos conductores nos ultimos 4 meses do anno, em que já estava aberta à exploração a linha até a Fuzeta, foram 15.396, tantes como nos 8 meses anteriores.

Na via fluvial houve, em 1904, 425.242 passageiros contra 440.493, ou menos 15.251 que em 1903, descendendo o rendimento de 51.373.5640 para 49.711.5205 ou menos 1.659.5435. A causa d'essa diferença foi o movimento ocasional determinado em 1903 pela visita a Lisboa dos reis de Inglaterra e de Espanha. A abertura da linha de Vendas Novas a Setil não teve influencia sensível; poucos passageiros preferiram, para as relações com Lisboa, a nova linha.

Na grande velocidade notam-se os seguintes resultados:

	Tonellad.	Gado e carros	Receita
1904 .....	18.598	2.247	126.766.5475
1903 .....	17.502	2.258	124.062.5880
Diferença .....	+ 1.096	- 11	+ 2.703.5495

Foi a pequena velocidade que deu lugar à grande quebra das receitas atraçadas indicadas, como o provam os seguintes numeros:

Em 1904 transportaram-se 374.408 tonelladas ou menos 12.223 que em 1903 e 81.331 cabeças de gado contra 86.335 ou menos 3.004.

A receita da pequena velocidade, captiva de impostos, foi de 684.969.5966 ou menos 41.717.5647.

A diminuição foi de 35.274.5554 nas mercadorias a peso, 1.821.3140 no gado e o resto nos diversos.

Diversas causas explicam essa depressão.

Perdeu-se como era natural e de razão o percurso entre Lisboa e Vendas Novas do trafego do sul para o norte, no qual avultam cerca de 2.000 tonelladas de lã. Perdeu-se igual percurso dos tabacos enviados de Lisboa para além de Vendas Novas em virtude dos contractos da Companhia dos Tabacos com a Companhia Real, que lhe dá compensações do que paga a mais por diferença de percurso nas expedições para o sul. Foram igualmente desviadas algumas cortiças. A exportação de minérios afrouxou muito. A causa principal e cuja influencia sobreleva enormemente a de todas as outras foi, porém, a má colheita cerealifera. Não está completa a estatística de 1904, mas a dos trigos recebida pela estação do Barreiro basta para elucidá-la.

Em 1904 receberam-se ali 25.558 toneladas de trigo contra 43.071 toneladas em 1903 ou menos 17.513 toneladas. Nessa diminuição nenhuma influencia teve a linha do Setil, pela qual seguiram apenas em todo o anno 108 toneladas de trigo vindas das estações do Sul e Sueste.

Já o anno de 1903 fôra de colheita escassa, pois em 1902 o Barreiro tinha recebido 62.352 toneladas.

E' curiosa a seguinte nota da recepção de trigos e expedição de adubos naquella estação nos ultimos sete annos :

	Trigo	Adubos
1898 .....	23.210	10.110
1899 .....	15.715	15.726
1900 .....	17.232	22.792
1901 .....	44.854	27.209
1902 .....	62.352	38.484
1903 .....	43.071	40.230
1904 .....	25.558	35.558

Aos adubos expedidos do Barreiro em 1904 ha que juntar 5.696 toneladas expedidas pela via Setil, que não tiveram porém influencia na receita, pelo sistema adoptado na tarifa respectiva.

Na via fluvial transportaram-se 38.385 toneladas de

grande e pequena velocidade contra 42.940 em 1903, menos 4.555 toneladas, e a receita respectiva foi de 18.582.5570 réis, contra 29.235.5950 réis, ou menos 10.653.5380 réis.

Transportaram-se 735 carruagens e cabeças de gado, menos 680 que em 1903, com a receita de 793.5120 réis, ou menos 608.5140 réis.

A grande diferença havida proveio principalmente da redução da tarifa da via fluvial, que sendo até principios de 1904 de 600 réis para a primeira tonelada e 400 réis para as seguintes, foi reduzida a esta unica taxa. E como as remessas são quasi todas inferiores a uma tonelada, foram beneficiadas pela nova tarifa como se vê pelo producto médio que foi de 480 réis por tonelada em 1904 e 680 réis em 1903.

A diminuição da tonelagem é principalmente devida ás lãs e aos tabacos.

No conjunto do tráfego de via fluvial a receita desceu de 82.007.5850 em 1903 a 69.086.5895 réis em 1904, ou menos 13.920.5955 réis.

Como se viu, as depressões de receitas ocorridas são produzidas por factos pela maior parte excepcionaes e passageiros.

Bastará uma rasoavel colheita de cereaes e o recrudescimento de actividade do transporte de cortiças para dar lugar a um acrescimo de receitas, avolumado ainda pelo tráfego dos troços que neste anno são abertos á exploração.

Antes de encerrar o presente estudo convém mencionar a receita de impostos em 1904, que foi de 78.225.5410 réis no Sul e Sueste e 106.705.5205 réis no Minho e Douro, pertencendo portanto ao fundo especial cerca de 39 contos dos excessos sobre as quantias que tem de ser entregues ao Thesouro.

O anno de 1905 deve ser de maiores receitas que o de 1904.

Não deve pois haver duvidas sobre a possibilidade de caminhar, prudentemente mas com desafogo, na tarefa encetada de acrescentar novas linhas ás que o Estado explora e por essa forma impulsionar o progresso económico das regiões extremas do paiz.

*J. Fernando de Sousa.*

## Importações em 1903

Referimo-nos, num estudo anterior, aos resultados económicos do anno de 1903, apreciados na estatística especial do commercio e navegação, publicação da direcção geral de estatística e dos próprios nacionaes ha pouco tempo distribuida.

Occupámo-nos então das exportações do nosso paiz para os paizes estrangeiros, e da metropole para as colonias.

Devemos completar esse estudo, apreciando agora as importações, o seu valor, a sua proveniencia e a sua natureza.

A importação de mercadorias foi computado em 76.880,2 contos, entrando nesta cifra 567 contos em moeda de ouro e prata.

Comparada com a cifra accusada pela exportação, 49.477,3 contos, vê-se que ha um desequilibrio na balança de 27.402,9, faltando-nos portanto cerca de metade da importância da nossa exportação para se compensar a diferença que temos.

O desequilibrio, não contando o ouro e a prata, é de 76.313,2 — 48.110,4 ou 28.202,8. Maior portanto.

Embora a perspectiva não seja risonha deve reflectir-se que não é só pela balança commercial que se aprecia a riqueza dos paizes e a sua prosperidade, e que pode por isso haver um desequilibrio accusado na estatística pelos numeros com que se avaliam as cifras das importações e das exportações, sem que por esse facto seja legitimo afirmar que, onde a importação for superior á exportação, ha começo ou continuação de ruina.

Thoralid Rogers diz: «muitos compatriotas nossos são ainda accessíveis a esta apprehensão e a velha théoria da balança do commercio reina ainda em varios espiritos. Um governo pode dispensar mais do que a nação

ganha, mas a totalidade das despesas individuaes não pôde ultrapassar o ganho total da nação.

Bom é todavia procurar attingir o equilibrio entre as importações e as exportações que representam a quota parte da riqueza dos povos, isto é, o juro do capital de que dispõem e o salario do trabalho que desempenham».

Convém por isto examinar o andamento ou a lei d'este factor economico induzida das cifras relativas a annos anteriores.

As importações em 1902, 1901, 1900 e 1899 foram respectivamente: 70.298,6; 73.908,9; 76.539,5; 67.829,6. As diferenças entre as exportações e importações nos mesmos annos foram tambem:

26.489,8; 28.529,8; 27.640,9; 21.518,2 contos.

O anno de 1903 está, a tal respeito, entre o de 1902 e o de 1901 e sensivelmente igual ao anno de 1900. Quer dizer, que o desequilibrio commercial estatístico se encontra estacionario ou quasi estacionario.

Se, porém, se attender a que o movimento commercial foi de 126.357,5 contos em 1903 e que é o maior do quinquenio, reconhece-se que houve uma actividade commercial superior e maior margem de lucros que ficaram no paiz.

Na cifra da importação geral a verba da importação para consumo foi em 1903 de 58.506 contos, cifra que durante os ultimos 5 annos só foi excedida em 1900 pois attingiu então 59.724,4.

Examinemos sobre que generos de pauta incide principalmente a importação:

Importámos gados diversos no valor de contos..... 3.334,0  
sendo:

de gado cavallar .....	535,4
de gado muar .....	510,0
de gado vaccum .....	983,3

Importámos materias primas para as artes e industrias no valor de..... 26.873,5  
sendo:

de lãs .....	1.881,0
de pelles e couros.....	1.878,9
de algodão .....	3.904,9
de linho e similares .....	509,5
de hulha.....	4.059,9
de coke .....	108,2
de metaes varios predominando o ferro e aço.....	4.889,0
de productos chimicos em que predomina o sulphato de cobre com 468 .....	1.261,5
de adubos agricolas .....	931,6
de petroleo .....	566,0

Importámos fios, tecidos e feltros no valor de..... 6.911,5  
sendo:

de lã.....	1.323,4
de seda .....	1.091,4
de algodão .....	3.330,3
de linho .....	685,9

Importámos substancias alimenticias no valor de..... 13.377,0  
sendo:

de aguardente, alcooes em cascos, quasi tudo da Alemanha .....	46,4
de outras bebidas.....	134,2
de cereaes.....	3.391,3
de farinaceos .....	1.856,2
de arroz .....	1.999,7
de favas .....	276,7
de batatas.....	89,1
de bacalhau não pescado por navios portuguezes.....	3.410,8

Importámos machinismos, apparelhos, armas, barcos e carros no valor de..... 3.791,0

sendo:

de mecanismos electricos . . . . .	152,5
de geradores de vapor . . . . .	67,0
de motores . . . . .	233,8
de correias de transmissão . . . . .	56,6
de alfaias agrícolas . . . . .	206,5
de máquinas de costura . . . . .	232,3
de redes de pesca . . . . .	33,1
de embarcações . . . . .	172,9
de vagões e material circulante . . . . .	246,2
de automóveis . . . . .	213,6

Importámos manufaturas diversas no valor de . . . . . 4.919,1

sendo:

de vidraria . . . . .	901,4
de obra metálica . . . . .	1.602,2
de vernizes . . . . .	41,6

A estas cifras tem ainda de juntar-se 675,6 contos, importância de mercadorias importadas sem pagamento de direitos, cabendo aos caminhos de ferro do Estado 223,5 nestas importações.

As nossas importações para consumo e reexportação ou só para consumo, segundo a sua proveniência, foram:

da Inglaterra . . . . .	20.213,3	17.425,6
da Alemanha . . . . .	10.667,9	9.884,6
da Espanha . . . . .	7.055,6	5.400,6
dos Estados Unidos . . . . .	6.353,3	6.169,5
da França . . . . .	5.795,6	5.606,9
do Brazil . . . . .	3.140,2	3.092,4
da Belgica . . . . .	2.456,3	2.206,4
da Suecia e Noruega . . . . .	1.425,0	1.281,1
da Italia . . . . .	1.385,5	1.164,7
da Austria . . . . .	1.077,5	1.043,1
da Hollanda . . . . .	893,4	734,4
da Russia . . . . .	893,4	881,6
das Possessões portuguesas . . . . .	12.584,6	1.717,9

Comparando estes números com os que representam as importações nos anos de 1902 a 1899 vê-se: que as importações da Inglaterra se conservam estacionárias bem como as da França, da Holanda, da Suecia, Noruega; que manifestam uma tendência constante para subir as importações da Alemanha as quais em 1899 eram de 7.263,4 e em 1902 de 9.220,0; que se nota um decidido incremento nas importações da Áustria, as quais eram em 1891 de 315,7 e triplicaram em 1903; que as da Belgica declinam lentamente; que os Estados Unidos apresentam bruscas variações devidas à maior ou menor importação de cereais, o que depende do nosso ano cerealífero; que do Brazil vamos importando cada vez mais estando quasi no dobro a importação relativa a 1889; e que a Italia vai exportando cada vez mais para o nosso país desde 1900.

A Alemanha ocupa o segundo lugar na escala das importações, que tendem a descer. Está portanto em condições mais favoráveis do que a Inglaterra que, sendo a que mais exporta para nós, é também a que mais importa de nós.

Para a Alemanha o desequilíbrio entre as nossas importações e exportações foi de 7.844,1; para a Inglaterra este desequilíbrio foi de 9.387,6 apesar da importação da Inglaterra ser quasi o dobro da da Alemanha.

Razão haverá para, em tratados de comércio, se tratar de conseguir algumas vantagens para os produtos portugueses, nomeadamente para os nossos vinhos.

O Brazil, a despeito de sermos uma nação colonial que naturalmente não pôde por isso figurar como um grande cliente, vai aumentando a sua exportação para Portugal. Que esse facto sirva de escudo contra alguma disposição com que se desfavoreça a nossa exportação!

Muito ha a ponderar no que toca aos produtos sobre que versam as nossas principais importações.

Para nos não alongarmos mais em discussões arides de números, farem os esse estudo em artigo subsequente.

## PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

### Caminhos de ferro do Estado

#### Conselho de Administração

Senhor.—A revisão dos quadros do pessoal administrativo das direcções de exploração dos caminhos de ferro do Estado, facultada pelo artigo 9.º do regulamento de 16 de novembro de 1899, é tornada indispensável pela próxima abertura de novos troços de linha e por necessidades do serviço que se impõem à consideração do Governo.

No próximo ano económico devem-se abrir os troços de Tavira a Villa Real, de Estremoz a Villa Viçosa, de Setúbal à margem do Sado, da Regua a Villa Real. Nas linhas em exploração a cuidadosa revisão dos quadros de estações e de comboios mostra a indispensabilidade de algumas ampliações, para regular desempenho do serviço sem fadiga excessiva do pessoal. A extensão crescente das linhas torna inadiável a criação do logar de sub-chefe do movimento e exige que seja aumentado o número de inspectores da fiscalização e tráfego, criado um logar de sub-inspector e ampliado o quadro dos escripturários.

O regulamento citado prescreve que o logar de chefe da secção de expediente e contabilidade no serviço de tracção e oficinas seja desempenhado por um conductor de obras públicas, com o fim de aproveitar as suas habilitações técnicas. Os raros condutores habilitados na especialidade encontram boas colocações na industria particular, não tendo pois sido possível prover aquele logar em boas condições. E como as suas funções são essencialmente administrativas, sobrelevando a todas em importância a escripturação e contabilidade, é mais racional equipar o referido cargo ao de chefe de secção dos outros serviços e especialmente dos armazéns gerais, pela applicação no seu provimento das regras do artigo 40.º do regulamento de 16 de novembro de 1899 e do decreto de 12 de outubro de 1901.

A situação dos guardas-freios, pelo que respeita à reforma, é analoga à dos condutores e revisores de bilhetes quando não ascendem à classe de condutores, o que sucede a alguns desactuais, faltos de habilitações, embora com boa folha de serviços.

Justo é pois deferir os seus pedidos, tornando-lhes extensivo o princípio aplicado por decreto de 24 de dezembro de 1903 à reforma dos condutores, atendendo assim ao arduo serviço que desempenham.

Taes são, Senhor, as principais disposições do presente projecto de decreto, que espero merecerá a aprovação de Vossa Majestade.

Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Commercio e Industria, em 9 de março de 1903.—Eduardo José Coelho.

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Commercio e Industria: hei por bem, nos termos do artigo 9.º do regulamento aprovado por decreto de 16 de novembro de 1899, decretar o seguinte:

Artigo 1.º Os quadros e vencimentos do pessoal administrativo das direcções dos caminhos de ferro do Estado serão regulados pela tabella annexa ao presente decreto, que substituirá para todos os efeitos a tabella annexa ao decreto de 24 de dezembro de 1903.

Art. 2.º O logar de sub-chefe de serviço do movimento será provido nos termos dos artigos 53.º e 110.º do regulamento de 16 de novembro de 1899.

Art. 3.º O logar de chefe de secção de expediente e contabilidade do serviço de tracção e oficinas será provido nos termos do artigo 40.º do regulamento de 16 de novembro de 1899, ou nos termos do artigo 9.º do decreto de 10 de outubro de 1902, quando se não consiga provê-lo por concurso.

Art. 4.º Os logares de sub-inspectores da fiscalização e tráfego serão providos nos termos do artigo 39.º do regulamento de 16 de novembro de 1899, ficando estes empregados com direito a concorrer, juntamente com os das categorias enumeradas no mesmo artigo, às vagas de inspectores.

Art. 5.º O vencimento dos guardas-freios é fixado, para os efeitos da aposentação, na quantia de 24.800 réis mensais, a qual servirá de base à determinação da respectiva quota e pensão, a que se referem os artigos 10.º, 27.º, 28.º e 29.º do regulamento de 31 de janeiro de 1901.

Art. 6.º A execução dos artigos 1.º, 2.º, 3.º e 4.º do presente decreto fica dependente do prévio cumprimento das disposições do artigo 9.º do regulamento de 16 de novembro de 1899.

O mesmo Ministro e Secretário de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 9 de março de 1903.—REI.—Eduardo José Coelho.

**Tabella dos quadros e vencimentos mensaes  
dos empregados administrativos das direcções dos caminhos  
de ferro do Estado**

Designação	Vencimento		Número	
	Categoria	Exercício	Sul	Minho e Sueste Douro
Chefe de secretaria .....	45\$000	15\$000	1	1
Chefes dos serviços de contabilidade, de fiscalização e estatística do tráfego e do movimento .....	50\$000	20\$000	4	4
Sub-chefe do serviço do movimento	45\$000	15\$000	1	1
Chefe do serviço de saude .....	35\$000	15\$000	1	1
Sub-chefe do serviço de saude .....	32\$000	8\$000	1	1
Medico chefe da secção principal ..	28\$000	7\$000	1	1
Chefes de secção de contabilidade, de fiscalização, de estatística e de tráfego e chefes de expediente do movimento, dos armazens geraes e de tracção e officinas .....	35\$000	15\$000	8	8
Inspectores :				
De fiscalização e tráfego .....	35\$000	15\$000	3	2
Do movimento e tráfego .....	35\$000	15\$000	4	3
Dos telegraphos .....	35\$000	15\$000	1	1
Sub-inspectores :				
De fiscalização e tráfego .....	35\$000	7\$000	—	1
Do movimento e tráfego .....	35\$000	7\$000	4	2
Comprador despachante .....	25\$000	10\$000	1	—
Escripturarios :				
De 1.ª classe .....	25\$000	5\$000	18	18
De 2.ª classe .....	20\$000	5\$000	38	40
De 3.ª classe .....	15\$000	5\$000	24	22
Fabricante de bilhetes .....	20\$000	5\$000	1	1
Fieis de bilhetes .....	20\$000	5\$000	1	1
Fiel de armazens geraes .....	25\$000	5\$000	1	1
Continuo porteiro .....	17\$500	5\$000	1	1
Continuos .....	14\$000	4\$000	3	3
Chefes de estação :				
De 1.ª classe .....	28\$000	7\$000	9	9
De 2.ª classe .....	25\$000	5\$000	13	12
De 3.ª classe .....	21\$000	5\$000	16	13
De 4.ª classe .....	18\$000	5\$000	29	28
Fieis :				
De 1.ª classe .....	16\$000	5\$000	26	28
De 2.ª classe .....	14\$000	5\$000	27	28
Bilheteiros :				
De 1.ª classe .....	25\$000	5\$000	1	2
De 2.ª classe .....	20\$000	5\$000	1	3
De 3.ª classe .....	15\$000	5\$000	4	3
Telegraphistas :				
De 1.ª classe .....	14\$000	4\$000	18	8
De 2.ª classe .....	12\$000	4\$000	18	8
Factores :				
De 1.ª classe .....	12\$000	4\$000	57	48
De 2.ª classe .....	11\$000	4\$000	57	48
De 3.ª classe .....	9\$000	3\$000	36	30
Conductores de comboios :				
De 1.ª classe .....	19\$000	5\$000	15	14
De 2.ª classe .....	15\$000	5\$000	15	14
Revisores de bilhetes :				
De 1.ª classe .....	15\$000	5\$000	8	11
De 2.ª classe .....	14\$000	4\$000	8	11
Chefes :				
De machinistas .....	35\$000	15\$000	1	1
De officinas .....	35\$000	15\$000	1	1

#### Abonos por deslocações

Chefe do movimento — 1\$500 réis por dia, até dez dias por mez.  
Sub-chefe do movimento — 1\$200 réis por dia, até dez dias por mez.

Inspectores de fiscalização — 1\$000 réis por dia, até dez dias por mez.

Inspectores e sub-inspectores do movimento e inspectores dos telegraphos : 5 réis por kilometro, até 10\$000 réis por mez.

Empregados do movimento, fazendo temporariamente serviço, até trinta dias, fora da residencia habitual, 200 réis por dia.

Empregados da fiscalização em serviço de balanços, 1\$000 réis por dia.

Revisores de bilhetes e conductores de comboios, 2 réis por kilometro.

Chefes de machinistas e de officinas: a participação nos abonos a machinistas, por percursos, horas de serviço e economias, que for fixado em instruções especiaes.

Os vencimentos e ajudas de custo dos thesoureiros e pagadores serão regulados pelo decreto de 24 de outubro de 1901.

Aos chefes das estações de superior importancia serão abona-

das gratificações, não superiores a 60\$000 réis annuas, devidamente incluidas no orçamento. Paço, em 9 de marzo de 1905. — *Eduardo José Coelho*.

Pedindo a companhia concessionaria da linha ferrea de Guimaraes a Fafe que para a construcção do prolongamento da mesma linha seja declarada a urgencia da expropriação, por utilidade publica, de uma parcela de terreno sita na freguezia de S. Romão de Mesão Frio, concelho de Guimarães, districto de Braga, pertencente a João Ribeiro da Costa Sampaio Cardoso;

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições do artigo 2.º da carta de lei de 17 de setembro, de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 2 do corrente mez, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859, a mencionada expropriação, marcada na planta parcelar, que baixa com o presente decreto, assignada pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 16 de março de 1905. — REI. — *Eduardo José Coelho*.

Propondo a Administração dos Caminhos de ferro do Estado que para a construcção de um tunel no lanço da linha ferrea, da estação de Setubal ao caes d'esta cidade, seja declarada a urgencia da expropriação por utilidade publica, do sub-solo de uma casa na rua do Forte, freguezia de S. Sebastião, concelho de Setubal, districto de Lisboa, pertencente a Alexandre Magno de Campos e sua mulher Maria Eduarda de Carrilho;

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições do artigo 2.º da carta de lei de 17 de setembro, de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 2 do corrente mez, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859, a mencionada expropriação marcada na planta parcelar que baixa com o presente decreto, assignada pelo Ministro e Secretario de Estado, dos Negocios das Obras Publicas Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 16 de março de 1905. — REI. — *Eduardo José Coelho*.

#### Ministerio da Marinha e Ultramar

##### Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto do caminho de ferro de Lourenço Marques à fronteira da Swazilandia, datado de 30 de novembro de 1904: ha por bem, conformando-se com o parecer da comissão superior technica de obras publicas do ultramar, aprovar o referido projecto, e bem assim determinar que na sua execucão sejam attendidas as indicações do mencionado parecer. Paço, em 10 de marzo de 1905. — *Manoel Antonio Moreira Junior*.

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer da comissão superior technica de obras publicas do ultramar sobre o projecto do caminho de ferro de Lourenço Marques à Swazilandia: manda louvar o capitão de engenharia Alfredo Augusto Lisboa de Lima pelo zelo e proficiencia com que elaborou o referido projecto. Paço, em 10 de marzo de 1905. — *Manoel Antonio Moreira Junior*.

Sendo conveniente regular os serviços da exploração do caminho de ferro de Lourenço Marques ao Transvaal e os da construção e futura exploração do caminho de ferro de Lourenço Marques à fronteira da Swazilandia de modo a estabelecer entre elles uma ligação bem intima, como é da maior conveniencia, dadas as circunstancias especiaes das duas linhas ferreas com uma mesma estação terminus e perto de 40 kilometros de linha commun.

Sendo conveniente dar o maior incremento e unidade à execução das obras do porto Lourenço Marques e estabelecer entre estes serviços e os do caminho de ferro a indispensavel facilidade e harmonia de relações;

Sendo necessário regular o disposto na carta de lei de 7 de setembro de 1899 e no decreto com força de lei de 15 de julho de 1903;

Tendo ouvido a Junta Consultiva do Ultramar e o Conselho de Ministros;

Usando da facultade concedida pelo § 4.º do artigo 15.º do primeiro acto addicional à Carta Constitucional da Monarchia:

Hei por bem decretar o seguinte:

**Artigo 1.º** Os serviços da exploração do caminho de ferro de Lourenço Marques ao Transvaal e os da construção e exploração do Caminho de ferro de Lourenço Marques à fronteira da Swazilandia serão exercidos por uma direcção denominada Direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques com sede na cidade de Lourenço Marques.

**Art. 2.º** Os serviços de estudos e construção das obras do porto de Lourenço Marques serão exercidos por uma Direcção denominada Direcção das Obras do porto de Lourenço Marques, que será organizada em diploma especial.

Esta direcção é temporaria e durará enquanto a importância das obras em execução aconselhar a sua existência.

**Art. 3.º** Os serviços da Direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques, enquanto durar a construção do caminho de ferro da Swazilandia, serão distribuídos por duas divisões, a saber :

1.ª Divisão — Serviços de exploração.

2.ª Divisão — Serviços de construção.

§ unico. Os serviços da 1.ª divisão — exploração — serão regulados pela legislação em vigor.

**Art. 4.º** O pessoal da Direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques será composto :

1.º Pelos quadros do pessoal da exploração nos termos do artigo 8.º do decreto com força de lei de 20 de setembro de 1901.

2.º Pelo quadro temporário destinado à construção variável segundo as exigências de serviço.

§ 1.º A nomeação do pessoal do quadro temporário da Direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques será feita ou contratada pelo Ministério da Marinha e Ultramar, ficando o engenheiro director autorizado a fazer as propostas que entender mais convenientes quanto à sua nomeação ou substituição.

§ 2.º Em caso de urgência de serviço, para prover a qualquer vacatura ou para atender a alguma necessidade de serviço superiormente ordenado, poderá o engenheiro director requisitar ao Governador a nomeação provisória de funcionários que o mesmo director julgue competentes.

§ 3.º Terão preferência no preenchimento de vagas do quadro da exploração os indivíduos do quadro temporário da construção, que pelas suas habilitações convenham ao serviço e que pelo seu comportamento se tenham tornado dignos de tal preferência.

**Art. 5.º** É creada uma comissão denominada «Comissão do caminho de ferro da Swazilandia e porto de Lourenço Marques», constituída pelo governador geral da província de Moçambique, vice-presidente, pelo procurador da Coroa e Fazenda, e na sua falta pelo delegado, pelo inspector de Fazenda, pelo director dos caminhos de ferro de Lourenço Marques, pelo director das obras do porto de Lourenço Marques e por um empregado dos quadros da Direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques, escolhido pelo respectivo director, que servirá de secretário sem voto.

Esta comissão existirá enquanto durar a construção do caminho de ferro da Swazilandia e do porto de Lourenço Marques e a ella incumbe :

1.º Approvar variantes ou modificações aos projectos de traçado ou obras já aprovadas pelo Governo desde que d'ahi resulte vantagem para a construção ou exploração e que não haja aumento de despesa;

2.º Deliberar, em cada caso, sobre a escolha do sistema a adoptar para a construção;

3.º Contractar obras ou fornecimentos de materiais, que devam ser adquiridos em África, de importância compreendida entre 500\$000 e 60:000\$000 réis.

Estes contratos serão celebrados mediante concurso público, excepto quando haja motivo de urgência, e não trespam aparecido concorrentes ou não convenham os preços oferecidos;

4.º Fixar os prazos para os concursos compatíveis com o grau de urgência das obras ou fornecimentos, sem que tais prazos possam ser inferiores a quinze dias, a contar da data da publicação do anúncio no Boletim Oficial;

5.º Deliberar sobre a abertura à exploração pública dos troços construídos;

6.º Approvar os regulamentos do serviço interno que forem propostos pelos engenheiros directores;

7.º Tomar conhecimento de todos os assuntos e ocorrências relativas à construção do caminho de ferro da Swazilandia e às obras do porto de Lourenço Marques;

8.º Dar parecer fundamentado nos assuntos sobre que fôr mandada ouvir pelo Governo;

9.º Deliberar, dentro dos limites estabelecidos nas atribuições anteriores, sobre os assuntos que excedam a competência dos engenheiros directores.

**Art. 6.º** As quantias applicáveis, nos termos do decreto com força de lei de 15 de julho de 1903, à construção do caminho de ferro da Swazilandia e às obras do porto de Lourenço Marques, quer arrecadadas na província, quer remetidas da metrópole, darão entrada no cofre geral da província e serão considerados como depósito à ordem da «Comissão do caminho de ferro da Swazilandia e porto de Lourenço Marques» e não poderão ter outra aplicação.

**Art. 7.º** A «Comissão do caminho de ferro da Swazilandia e porto de Lourenço Marques» reunirá, pelo menos, uma vez por

mez e extraordinariamente sempre que houver assumpto urgente, por deliberação do seu presidente ou a pedido dos engenheiros directores.

**Art. 8.º** Ao director dos caminhos de ferro de Lourenço Marques, além dos serviços da sua competência segundo a legislação em vigor, compete mais :

1.º Proceder à construção e dirigir a exploração do caminho de ferro de Lourenço Marques à fronteira da Swazilandia, tudo nos termos do presente decreto e dos diplomas que forem promulgados;

2.º Fiscalizar os serviços da construção de modo que tudo obedeça às condições dos respectivos projectos e contratos;

3.º Executar todas as ordens dadas pelo Governo por intermédio da Direcção dos caminhos de ferro Ultramarinos e dar a esta conhecimento, por meio de correspondência directa, de todos os assuntos que a possam interessar relativos aos serviços da construção, incluindo informações sobre o pessoal e cópias, na parte respectiva, das actas da «Comissão do caminho de ferro da Swazilandia e porto de Lourenço Marques».

A remessa da cópia das actas será efectuada pelo primeiro quarte que partir após cada sessão;

4.º Promover a execução de todas as deliberações da «Comissão» e que digam respeito aos serviços a seu cargo;

5.º Relatar todos os assuntos que devam ser submetidos à deliberação da «Comissão» e prestar todas as informações pedidas por esta «Comissão»;

6.º Organizar e submeter à aprovação superior os regulamentos dos serviços a seu cargo;

7.º Solicitar a reunião da «Comissão» sempre que carecer das suas deliberações para prosseguir nos serviços a seu cargo;

8.º Prestar todas as informações ordenadas pelo governador;

9.º Distribuir o pessoal dos quadros de construção e o de exploração por qualquer das duas divisões de serviços, conforme as necessidades ou conveniências;

10.º Propor as alterações que julgar convenientes nos quadros e na organização geral dos serviços da construção;

11.º Exercer sobre todo o pessoal a competência disciplinar equivalente à do director de obras públicas da província de Moçambique, com o qual é equiparado; isto sem prejuizo da competência especial que lhe competir pelos regulamentos em vigor no caminho de ferro de Lourenço Marques;

12.º Passar guia para o governo do distrito aos empregados do quadro temporário, que deixarem de ser necessários ou não convenham ao serviço do caminho de ferro, a fim de terem o destino conveniente;

13.º Contractar obras e fornecimentos de materiais, que devam ser adquiridos em África, de valor não inferior a 500\$000 réis.

**Art. 9.º** O director das obras do porto de Lourenço Marques terá, em relação aos serviços a seu cargo, as atribuições e obrigações correspondentes às fixadas no artigo anterior para o director dos caminhos de ferro de Lourenço Marques.

**Art. 10.º** O Governo promulgará os regulamentos necessários para a execução do presente decreto.

§ unico. Os serviços relativos à administração, contabilidade e fiscalização da fazenda ficam sujeitos, na parte não contrariada pelo presente decreto, às prescrições do decreto de 14 de setembro de 1900 e regulamento de 3 de outubro de 1901.

**Art. 11.º** Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 28 de março de 1905. — REI. — Manoel António Moreira Júnior.

## NOTAS DE VIAGEM

### VIII

#### Os Pyreneos — De Bayonna ás montanhas — Cauterets — Luz — Circo de Gavarnie

Quando se fala em visitar alturas, em gosar, por uns tempos, do bello ar puro e forte das montanhas, vivendo-se aliás em commodos hoteis, tendo, pela noite, distrações, e durante o dia bosques em sombrados onde se passam sem fadiga as horas de calor, toda a gente lembra a Suissa, as bellas subidas dos Alpes, as encantadoras vertentes do Obgland.

Refiro-me, já se vê, aos que vivem cá neste occidente da Europa, porque os do centro e do norte, esses teem a Suissa muito mais a commodo, e teem lá muito mais perto aquellas encantadoras cordilheiras, onde vão, aos milhares, passar os tempos de estio.

Para nós, os portuguezes, a excursão mais facil, mais commoda, mais economica mesmo, apesar do bemestar de que podemos rodear-nos, é a dos Pyreneos.

Apenas 40 horas em comboio ordinario, e 27 se formos no Sud-Express, nos separam de Bayonna, se quizermos ir directamente; e quem quiser descansar em transito tem as curiosidades de Salamanca, a bella cathedral de Burgos, a bonita cidade de Victoria, a luxuosa estação balnear de San Sebastian, onde pôde fazer paragens, e Bayonna e Biarritz, com a sua animação sempre crescente, com os seus hoteis e casinos, que attráem uma multidão enorme, os seus grandes concertos e outras diversões, a sua deliciosa praia de banhos.

E' ahi que começa a excursão pelos Pyreneos, em que o viajante ora se eleva ás alterosas montanhas ora desce ás attrantes planuras onde cidadesinhos animadas e pittorescas, como Pau, Lourdes, Tarbes e tantas outras, lhe offerecem pousada commoda e agradaveis passatempos.

Já aqui em anteriores *Notas de Viagem* (pag. 355 e 369 de 1901) se deu descrição do percurso entre Bayonna e Cette, propriamente no que respeita á viagem seguida em caminho de ferro com paragens em transito.

Agora se trata de ingressões para o sul, visitando aquellas numerosas e importantes estações d'aguas e de montanhas, que não ha no mundo outro ponto onde tantas nascentes d'aguas mineraes de tão diferente e variada composição chimica se reunam em successivas localidades.

A excursão deve começar-se por visitar Eaux Chaudes e Eaux Bonnes, não só por serem as primeiras aguas que encontramos como por serem povoações mais modestas.

Vae-se de Pau a Laruns onde se toma trem para nos levar ás duas povoações. Um dia basta para as duas: partindo-se de Pau pelo comboio das 9 da manhã; está-se ás 10 e 20 em Laruns seguindo-se pelo valle do Ossau entre montanhas que já nos dão a ideia de estarmos em plena Suissa.

Não convém ajustar, em Laruns, trem para ir ás duas cidades e voltar no mesmo dia. Só quem fôr muito apressado. O melhor é ir ficar a Eaux Bonnes e partir na manhã seguinte. Um trem por todo o dia custa uns 10 francos, e vale muito mais ir á vontade do que poupar uns 5 francos e ir na diligencia, ordinaria e má.

Eaux Chaudes só tem que vér o modesto estabelecimento thermal e uma gruta, que o excursionista deve informar-se bem, se está ou não aberta, porque mesmo estando fechada, os guias, para ganhar dinheiro, aconselham a que se vá vér, o que é tempo perdido e grande canceira inutil.

Devorado, com o apetite que nos provoca aquelle bello ar, o apetitoso almoço que o hotel de França nos serve, toma-se o trem para a outra povoação que já encontramos mais animada.

Ahi se pôdem fazer uns curiosos passeios em uns carinhos microscopicos puxados a burro, indo-se á cascata do Gros Hêtre, bastante importante.

Outras, muito maiores, excursões se pôdem fazer d'ahi a Gabas em trem, e a cavallo ao pico de Biscaou; aos banhos de Panticosa, passando-se para isso á Espanha; e ao pico do Ossau, excursão a pé e que se não pôde fazer sem bom guia, e boa sauré, porque é fatigante.

Quem não se lançar a estes alpinismos pôde na seguinte manhã, tomar qualquer trem para a estação por uns modestos 4 ou 5 francos; voltando pelo mesmo caminho a Pau e d'ahi a Lourdes, onde se toma o ramal de Pierrefitte, depois do almoço na estação.

Este ramal é ainda mais pitoresco que o anterior, acompanhando-se sempre as ribeiras de Pau e de Lourdes.

Em Pierrefitte acaba a linha ferrea, a vapor, entrando-se no carro electrico que em uns 40 minutos nos leva á afamada estancia balnear de Cauterets. O percurso é lindissimo.

A povoação reduz-se a meia duzia de ruas numa pequena concha formada por altas montanhas. A maior parte dos edifícios são hoteis, alguns grandiosos de que já aqui se falou; outros mais modestos, para os menos abastados que ali vão, não por distracção ou por excursionismo mas por necessidade de tomar aquellas aguas fortemente sulfurosas.

Ha assim alojamento para 10.000 pessoas, e figure-se

que animação haverá naquella povoação tão pequena com tal abundancia de população fluctuante.

Dez estabelecimentos de banhos pôdem servir a um tempo cerca de 1.000 banhistas.

O casino, um vasto e elegante estabelecimento reune, á noute, nas suas salas toda a sociedade elegante que afflue a Cauterets, no verão; e a esplanada enche-se de outra população, mais modesta ou mais amante do ar livre, ouvindo os bellos concertos.

D'ahi parte uma outra linha electrica que leva á Railière, outro estabelecimento de banhos, nos arredores, e um dos pontos de excursão obrigatoria.

Mas tambem obrigatoria é a ida ao lago de Gaube, um dos melhores passeios que se pôdem fazer.

Vae-se em trem até a ponte de Espanha (assim chamada por ser o caminho que conduz ao paiz vizinho) vendo-se, em transito, a bella cascata do Cérisey; e depois de se almoçar no campestre restaurante junto á ponte, tommam-se burros ou cavallos (quem não quizer ir a pé para ir ao lago).

O lago tem pouco que vér, á parte a curiosidade de ser numa perfeita bacia de montanhas, e a triste memoria dos dois infelizes noivos ingleses que, em meio de um passeio em barco, ali morreram afogados.

A excursão ao Monné tambem se pôde fazer a cavallo e é interessante pela grandiosa altura d'este cabeço de 2.700 metros; a do lago Azul não é menos curiosa, tendo que se fazer a pé.

D'outras muitas excursões é Cauterets centro, e bom é que muitas sejam, para distracção de tantos milhares de forasteiros que ali se reunem no verão.

E' porém de notar que, bem que haja muitos trens, e bons, este meio de condução não é suficiente, e é caro.

Nas epochas de maior affluencia os cocheiros pedem preços exorbitantes, os cavallos são alugados por elevadas importancias e chega a haver absoluta carencia d'elles.

Não é propheta quem previr que em breves annos o carro electrico prolongará as suas linhas por sobre aquellas montanhas, que serão visitadas comodamente pelos excursionistas que, a andar de botas ferradas e bordão de gancho a marinhar pelas alturas, preferem ir comodamente até lá no pequeno vagon elegante e de preço economico.

Visto Cauterets é indispensavel retroceder a Pierrefitte para ir ao outro extremo da linha electrica, outra povoação encantadora — Luz-Saint Sauveur.

O traçado da linha electrica ainda mais bello nos parece á volta; na parte nova, Pierrefitte-Luz deve-se ir á direita, para melhor vér as gargantas do rio.

Luz é tambem uma pequenina cidade, só servindo como centro de excursões e por ter cerca a outra, S. Sauveur, onde são os afamados banhos, especiaes para doenças das senhoras.

Não se destaca por grandiosos hoteis como Cauterets, os d'ali são pequenos e elegantes e entre estes é bom citar o Universal que, embora pequeno, tem um serviço primoroso de absoluta 1.<sup>a</sup> ordem, a par de preços rasoaveis e uma affabilidade das suas proprietarias que é digna da recommendação que fazemos da sua casa.

Em S. Sauveur ha também um hotel notável, o de Pintat, que mereceu de Armand Silvestre uma elogiosa quadra que em letras d'ouro se lê ao lado da porta.

Ir a Luz é, incontestavelmente, ir ao circo de Gavarnie, excursão obrigatoria e afamada a que ninguem se furtá.

Até Gavarnie pôde-se ir em carro, porque a estrada é boa. Um trem para 4 pessoas obtem-se (salvo nos dias de grande affluencia) por 16 a 20 francos; na diligencia, serviço combinado com o caminho de ferro e bem feito, em bons carros e rasoavel gado, custa 4 francos cada bilhete, pelo que muito melhor é o trem sempre que haja tres ou quatro pessoas ou que duas possam associar-se a duas outras.

Em Gavarnie chega-se á hora do almoço que é menos mal servido em qualquer dos hoteis, e entretanto se preparam os cavallos para o resto do trajecto, para quem não quizer ir a pé, o que não é difficult.

Os guias e alugadores, á força de se guerrearem syndicaram-se, não havendo, portanto, que fazer preço; são 4 francos cada cavallo e metade ao guia.

Unicamente do que o excursionista deve cuidar é de que lhe dêem cavallo que não seja assustadiço, porque os ha ali d'esta classe, impropios, portanto, para o serviço de montanha.

O circo de Gavarnie, onde se chega depois de uma hora de caminho, é formado por montanhas que se elevam de 2.000 a 2.700 metros, tendo um desenvolvimento de 3 kilómetros na base, formando uma bacia enorme, como cratera de vulcão.

Ao fundo á esquerda lança-se de uma altura de 400 metros a bella cascata, uma das mais altas da Europa, á qual se chega, a pé, em meia hora.

São innumerias as excursões que se pôdem fazer de Luz, o mais interessante centro da região dos Pyreneos centraes, onde a natureza foi prodiga em reunir o grandioso ao pittoresco, e o esforço do homem tem procurado tornar accessíveis os pontos mais difíceis. Montanhas, lagos, cascatas, pontes, estradas planas e ensombradas para passeios a pé, de tudo se encontra ali, à escolha do gosto ou da actividade do excursionista.

## O porto de Londres

Está ocupando actualmente as attenções em Inglaterra o facto da sensivel diminuição do movimento comercial do porto de Londres e por isso estuda-se o meio de remediar o mal.

A principio aventou-se a ideia de fazer dragagens que augmentasse a profundidade e extensão do porto, mas recentemente foi apresentado um novo alvitre que pela sua ousada concepção provocou uma animadissima controvérsia.

Trata-se de converter em um canal de 65 kilómetros de extensão, a parte navegavel do Tamisa, terminando por um dique provido de eclusas, em numero de quatro. O dique partiria de Gravesend, em uma das margens, estendendo-se até Chadwell, na outra.

O capital necessário para levar a cíbo a obra é avaliado em vinte e cinco milhões de liras.

O tempo necessario para executá-la, sem que seja interrompida a navegação, orça por tres annos.

Uma das vantagens d'este importante trabalho d'engenharia hidráulica era converter o rio em um grande lago de aguas tranquillas e nível constante, sem influencia de marés e sem perigo de inundações dos terrenos adjacentes.

## Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Reuniu no dia 29 do mez findo a assembléa geral d'esta Companhia, tendo sido muito concorrida.

Foram lidas as conclusões do relatorio da gerencia e aprovadas por unanimidade, bem como foi tambem aprovado um voto de louvor á direcção e ao conselho fiscal.

Em seguida procedeu-se á eleição, sendo eleitos para a assembléa geral os srs. Mello e Sousa, Castanheira das Neves, Lino Junior, Ferreira Lima e Mendes de Almeida; para a direcção, os srs. Costa Lima, Gomes Lima, Oliveira Bello, Belchior Machado, Fernando Larcher e Eduardo José Mendes; para o conselho fiscal, os srs. Eugenio Henrique Pires, Pereira Palha, Julio Henrique de Seixas, Vieira de Sousa, Hypacio Brion e Clemente Menéres.

## PARTE FINANEIRA

### BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de marzo de 1905.

Está nos ultimos arrancos a magna questão dos Tabacos. As camaras abrem no dia 3, e não é de crer que no discurso da coroa deixe de se tratar da resolução d'esse assunto que tanto interessa ao tesouro.

Em vista das variadas phases por que tem passado as negociações com os grupos estrangeiros que disputam a presa, o sr. presidente do conselho, d'accordo com o conselho de ministros pediu aos concorrentes uma proposta firme até o dia 24, a qual lhes foi por todos dada.

Não se sabe quaes foram as bases apresentadas pelos grupos estrangeiros; da companhia dos Fosforos que é a unica que deixa transparecer as suas negociações, dizem os jornaes que lhe são afectos que ella offereceu fazer a conversão independentemente do exclusivo, ao preço equivalente à paridade da cotação do fundo externo, o que quer dizer muito superior a todos os preços de que se tem falado.

Emfim, em poucos dias haverá por certo noticias mais definidas de como o governo se saiu das grandes dificuldades que o assoberavam para a solução de tão importante problema.

Fez-se a emissão do empréstimo chamado dos caminhos de ferro da Swazilandia sobre a base de obrigação de 10\$000 réis do juro de 3 % com prémios por sorteio semestral e amortizaveis em 75 annos. A subscrição foi facilmente coberta, apesar de coincidir nos dias de festas. Os títulos já teem sido negociados nas bolsas a 9\$450 réis, isto é, com o prémio de 100 réis sobre o seu preço de emissão que foi de 9\$350, liberadas.

No dia 27 reuniu em Paris a assembléa dos portadores de obrigações da Beira Alta, à qual foram submettidas as bases do convénio propostas pela companhia, a saber :

1.\* — Troca de tres obrigações actuaes por uma do 1.º grau e duas do 2.º grau, e por tanto de juro variável.

2.\* — Pagamento do credito da antiga *Société Financière* em obrigações dos dois grupos, proporcionalmente á importancia admittida como total d'esse credito.

3.\* — Representação dos obrigacionistas no conselho d'administração.

4.\* — Constituição d'uma reserva até a quantia de 500.000 francos.

5.\* — Amortização das obrigações, por compra, no mercado.

A applicação das receitas líquidas da exploração será feita pela seguinte ordem :

a) juro de obrigações do 1.º grau;

b) amortização das obrigações do 1.º grau;

c) amortização das obrigações do 2.º grau;

d) constituição da reserva, para o que se retirará em cada anno até a cifra de 50 000 francos;

e) juro ás obrigações do 2.º grau.

f) dividendo ás acções.

A companhia já submetteu o projecto do convénio á apreciação do governo, a fim d'este dizer se está d'accordo, na parte que respeita aos interesses do tesouro.

O movimento da bolsa foi :

Acções do Banco Nacional Ultramarino baixaram de 102\$500 a 95\$000 réis, tendo no entanto ficado compradores no dia de hoje a 100\$500 réis. As do Banco de Portugal, teem-se mantido com pequenas oscilações.

Acções da Companhia do Gaz houve bastantes operações com diversas oscilações de alta e baixa; assim em 15 de março estavam as de coupon a 70\$500 réis, baixando a 69\$800 réis, firmando-se depois a 71\$000 réis, preço efectuado hoje e as de assentamento de 56\$000 a 57\$000 réis.

Pouco movimento nas acções das Companhias de Moçambique e Zambezia, assentando-se a baixa de 6\$550 a 6\$200 réis as primeiras e 4\$250 a 4\$050 réis as segundas.

Acções da Companhia Real tiveram uma baixa importante nesta quinzena, chegando-se a efectuar a 63\$400 réis. Tendo havido diversas oscilações, efectuou-se hoje a 65\$000 réis.

O mercado cambial continua regularmente abastecido de papel, já de proveniencia africana, já resultante de remessas do Brazil, onde o cambio teve nova e importante subida, ficando a 15 $\frac{1}{4}$  com tendência firme.

Assim poder-se-ha facilmente fazer face sem desorganização de maior nos preços quer ás necessidades correntes do commercio quer á nova requisição que a Junta do Crédito Publico faz á praça para uma partida de 25.000 libras, que deve amanhã ser licitada.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v....	50	49 $\frac{15}{16}$	Desconto no Banco	
" cheque....	49 $\frac{11}{16}$	49 $\frac{9}{16}$	de Portugal....	5 $\frac{1}{2}\%$
Paris 90 d/v.....	573	574	No mercado....	5 $\frac{1}{2}\%$
" cheque.....	576	577	Cambio do Brazil.	45 $\frac{5}{32}$
Berlim 90 d/v....	232	233	Premio da libra...	5\$20
" cheque...	236	237		a
Francfort 90 d/v.	232 $\frac{1}{2}$	233		
" cheque....	236 $\frac{1}{2}$	237 $\frac{1}{2}$		\$360
Madrid cheque....	730	736		

## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS		MARÇO													
		16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	31
Lisboa :	Inscrições de assent.	41,13	41,20	41,80	42,05	42,05	-	42	-	-	-	41,95	41,90	-	-
"	coupon ..	41,30	-	41,50	41,85	41,80	-	41,80	41,75	-	-	41,70	-	-	41,60
Obrig.	4 % 1888.....	20.550	-	20.500	-	19.600	-	19.600	-	-	-	-	-	-	20.150
"	4 % 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"	4 % 1890 coupon ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"	4 1/2 % assent .....	-	-	-	-	60.500	-	60.500	60.500	-	-	60.500	61.500	-	60.000
"	4 1/2 % coupon int ..	59.500	-	-	-	59.500	-	59.500	59.500	-	-	59.500	59.600	-	59.500
"	externo 1.ª série....	67.600	67.500	67.000	-	-	-	67.300	67.300	-	-	-	67.200	-	67.200
"	3 % 1905.....	-	-	-	-	-	-	9.450	9.450	-	-	9.450	9.450	-	9.450
"	Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	102.000	-	-	-
Acções	B. de Portugal.....	178.500	178.700	178.400	178.000	167.800	-	-	178.00	-	-	-	-	-	-
"	» Commercial .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	135.000
"	» Nac. Ultramarino	101.00	99.800	-	-	95.000	-	95.000	-	-	-	97.500	98.000	-	100.000
"	» Lisboa & Açores	115.000	115.000	115.000	-	-	-	114.500	114.500	-	-	-	-	-	-
"	Tabacos coupon .....	120.500	-	-	119.800	-	-	-	-	-	-	119.000	119.100	-	120.200
"	Comp. Phosphoros..	62.800	62.800	62.300	62.300	62.200	-	*57.900	*57.900	-	-	58.600	59.700	-	59.000
"	» Real .....	-	-	-	66.500	-	-	-	-	-	-	-	65.000	-	65.000
"	» Nacional .....	9.650	9.650	9.600	9.600	-	-	-	-	-	-	-	9.500	-	-
Obrig.	prediaes 6 % .....	-	-	-	94.600	-	-	-	94.500	-	-	-	-	-	-
"	5 % .....	-	-	-	90.600	-	-	90.750	-	-	-	90.400	90.300	-	90.500
"	C.º Beira Alta.....	34.500	34.500	34.100	34.700	-	-	-	33.800	-	-	33.500	34.100	-	-
"	» Real 3 % 1.º grau	74.200	74.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"	» » 3 % 2.º »	52.500	52.500	-	52.700	-	-	-	-	-	-	52.800	52.700	-	52.700
"	» Nacional 1.ª série.	-	71.000	73.500	-	-	-	-	73.560	-	-	-	-	-	71.500
"	Atravez d'Africa..	-	89.100	-	89.000	89.100	-	89.100	-	-	-	89.000	89.100	-	89.100
Paris :	3 % portuguez 1.ª série	68,80	68,75	68,70	69,05	69,05	69,20	69,17	69	68,95	68,95	68,92	68,85	68,75	-
Acções	Comp. Real .....	335	325	325	350	345	-	-	338	-	-	-	333	339	-
"	Madrid-Caceres.....	-	40	38,75	-	39	39	40	39	39	-	-	-	-	-
"	Madrid-Zaragoza....	294	290	293	291	283	286	286	282,50	-	-	-	-	-	-
"	Andaluzes .....	-	-	183	192	185	185	185	185,25	-	-	-	-	-	-
Obrig.	Comp. Real 1.º grau	-	385	-	-	354,50	385	-	380	-	-	-	-	-	-
"	" 2.º »	272	-	-	273	-	-	-	272	272	272	272	272	272	-
"	Beira Alta ...	182	181	181	178	178	-	175	175	-	-	-	-	-	-
"	Madrid-Caceres.....	-	-	132,25	135	132,50	132,25	134	133	-	-	-	-	-	-
Londres :	3 % portuguez.....	69,37	69,12	69,87	69,37	69,50	69,50	69,50	69,50	69,50	69,50	69,25	69,25	69,25	-
Amsterdam :	Obr. Atrav. Africa	-	-	92,12	92	92,12	92,12	92,50	-	-	-	-	-	-	-

\* Juro recebido.

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

## O Transafricano

O caminho de ferro do Cabo ao Cairo é uma das empresas mais arrojadas no género e cuja realização immortalizaria o nome do seu autor, o falecido Cecil Rhodes.

Atravessa a África desde o extremo meridional situado 33 graus de longitude, até a 32 graus de longitude septentrional, ligando o Atlântico com o Mediterrâneo, encerrando assim a larga volta, indispensável hoje na viagem por mar, pelo Suez, mar Vermelho e canal de Moçambique.

Grandes troços d'esta linha ha já construídos. A linha mede 9.500 quilometros e são dignas de admiração muitas das obras d'arte já concluidas em diversos pontos.

Os trabalhos de assentamento de via estão concluidos em uma extensão de 4.484 quilometros, quasi metade da extensão total.

Em 1888 ficaram terminados os trabalhos até Kimberley, 1.048 quilometros de linha; depois foi esta prolongada até Mafeking, prolongamento que aumentou com mais 325 quilometros. A construção d'este troço terminou em 1894. Os trabalhos foram continuando para o norte, chegando tres annos mais tarde a realizar-se a ligação com Bulawayo, aumentando mais 789 quilometros.

Sobrevelo depois a guerra e os trabalhos ficaram paralysados. Quando a actividade dos trabalhos se restabeceu, começou-se a construção do troço entre Bulawayo e as cataratas do lago Victoria, que ficou terminado no anno findo. Mais 433 quilometros, os quais somados aos anteriores dão um total de 2.590 quilometros ininterrompidos, a partir da cidade do Cabo.

A principio obedeceu-se à ideia de orientar a linha em direcção ao nordeste, dirigindo-a ao distrito hulheiro de Mafungabusi, e atravessando o Zambeze e a garganta do Korié, próximo da fronteira portugueza.

Como, porém, o traçado oferecesse grandes dificuldades, e ao mesmo tempo fossem descobertos importantes jazigos hulheiros na região de Wankie, foi resolvido mudar a direcção da linha em sentido oposto, o que oferecia a vantagem de aproximar-se das cataratas do Zambeze, cujo espetáculo constituirá um attractivo aos viajantes.

Em vista de tal resolução, trata-se de prolongar a linha até Broken Hill. Esta obra implica a necessidade de atravessar o Zambeze, travessia que será feita por meio de uma ponte cujo arco central terá 152,5 metros de vão. Os carris sobre os quaes deslizarão os comboios ficam á altura de 128 metros acima do nível das águas do rio.

E' ao chegar a Broken Hill que começam as maiores dificuldades assoberbando a arrojada tentativa do Transafricano.

A linha terá então que atravessar uma riquíssima zona mineira. Os estudos feitos em uma região que mede 700 quilometros até chegar a Kituta, próximo do lago Tanganika, mostram que se a realização do traçado não é impossível, é pelo menos tão difícil e por isso tão dispendiosa que razões de ordem financeira determinaram a us pensão dos trabalhos.

O lago Tanganika está encerrado num circuito de elevadas montanhas que tornam quasi impossível a instalação de uma linha ferrea cuja extensão seria de 650 quilometros e que teria de subir a uma altura grandissima durante um trajecto de 145 quilometros.

O lago Kiou tem 100 quilometros de comprimento e está também rodeado por altíssimas montanhas. Ali a linha teria que galgar uns 600 metros para vencer as alturas e só então se encontraria um terreno plano, podendo chegar á costa occidental do lago Alberto, d'onde seguindo até uma distância de 354 quilometros do lago Kiou pelo valle de Somoliki, no território do Congo, com uma inclinação descendente de 450 metros, alcançaria o nível do lago Alberto.

Nesta secção, a parte compreendida em território pertencente aos ingleses exige uma subida de 600 metros e depois uma descida de 900 metros, o que torna quasi impossível a construção d'uma linha ferrea naquela região.

A partir d'este ponto, a comunicação é estabelecida por agua, numa extensão de 320 quilometros, utilizando o lago Alberto e o rio Nilo para chegar a Dufilé. Ali para evitar as quedas d'este, será construída uma secção de via ferrea, até Rejaf, num percurso de 160 quilometros.

Em Rejaf torna a ser empregada a navegação como meio de transporte, fazendo-se assim o trajecto através de 1.600 quilometros até Kartum, onde ha já um serviço regular de paquetes.

A cidade de Kartum está ligada com Wady Halfa por meio de 900 quilometros de linha ferrea. De Wady Halfa segue-se o Nilo até Assuah, fazendo-se o percurso d'aqui até o Cairo por linha ferrea, na extensão de 950 quilometros.

## AUTOMOBILISMO

Um engenheiro electricista americano achou o meio pratico para avisar o automobilista quando um prego, um vidro, ou qualquer objecto aguçado penetra nos pneumáticos do seu veículo.

A maior parte das vezes, quando se produz este acidente, o objecto perfurante não penetra imediatamente até a câmara d'ar; só depois da roda dar algumas voltas é que o pneumático fica completamente furado.

O invento consiste em aproveitar este lapso de tempo para dar a conhecer ao automobilista o perigo que o ameaça.

O apparelo usado para esse efeito consta de um simples fio de cobre, estendido de lado a lado por meio de uma mola. Quando a roda passa por um objecto ponteagudo, o fio quebra, estabelece-se um curto circuito nos elementos excitadores da chama do motor, funde-se uma peça de chumbo, a chama deixa de produzir-se e o automóvel pára.

Os jornais italianos noticiam que um estudante de Turim, Vitorio Nolne, descobriu uma combinação chimica que desenvolve uma potencia motriz verdadeiramente colossal.

A máquina motora é composta por dois tubos de metal cheios com os corpos necessários para formar a referida combinação. Estas substâncias são baratinhas e o corpo resultante não é inflamável porque é insensível a qualquer temperatura por mais alta que seja.

Brevemente vão ser feitas experiências para aplicar a descoberta aos automóveis.

## TRAÇÃO ELÉCTRICA

Tres foram os concorrentes ao exclusivo da viação eléctrica no Porto: Ernest Sawier, do Canadá, Hermann Fenrheerd, do Porto e François Reissmund, da Bélgica.

Todos os proponentes prometem redução nos preços das passagens.

François Reissmund leva essa redução a vinte por cento, e promete o aumento de carreiras, elevando-as a mais metade das que hoje se fazem.

As três propostas foram enviadas a uma comissão nomeada pela Câmara Municipal para estudá-las convenientemente.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Signalização das estações.** — Foi nomeada uma comissão composta dos srs. engenheiros Basilio de Sousa Pinto, Augusto V. da Costa Sequeira e Ernesto Alves de Sousa, encarregada d'estudar as reformas da signalização das estações nos caminhos de ferro do Estado.

**Apeadeiro dos Arcos.** — Foi enviado ao conselho superior de Obras Públicas o projecto d'este apeadeiro que fica entre as estações de Estremoz e Borba.

**Linha do Vale do Tamega.** — Foi adjudicada a empreitada A de terraplenagens por 21.880.5471 réis e a empreitada B de alvenarias de viaduto de S. Lazaro por 4.942.5000 réis. Sobre a applicação do cimento armado ao taboleiro do viaduto que constitua a empreitada C vae ser ouvido o conselho superior de Obras Públicas.

**Linha do Pocinho a Miranda.** — Foi adjudicada a empreitada B da infrastructura por 48.417.5000 réis e da empreitada C por 2.995.5000 réis. Fica assim adjudicada toda a infrastructura até Moncorvo.

**Estrada "e acesso da estação de Cabrela.** — Foi adjudicada por 1.439.5000 a empreitada n.º 1 d'esta estrada.

**Passagem de Marateca.** — Deu já entrada no Conselho Superior de Obras Públicas, o projecto d'esse lanço da linha do Sado.

Consta-nos ser um trabalho notável e proficientemente elaborado, fazendo honra aos habeis engenheiros, seus autores os srs. Vasconcellos e Sá e Santos Viegas.

Representaram a favor do começo dos trabalhos o mais depressa possível as camaras de Setúbal, Grandola e Alcacer.

**Lourenço Marques.** — São os seguintes os principaes topicos da proposta do dr. Jameson, que foi aprovada na conferencia de Johannesburgo sobre caminhos de ferro e da qual vae resultar a redução das tarifas de tráfego combinado, no sul d'Africâ:

A classe intermediaria A é reduzida de 15/- a 10/- por tonelada; intermediaria B, de 13/4 a 9/2; matérias brutas (R. G.), de 13/4 a 9/2; produto importado (I. P.), de 10/- a 8 4. As tarifas da classe normal continuam como até aqui. Os únicos dissidentes foram dois delegados transvaalianos. Foi também resolvido que a diferença das tarifas de Durban e East London em comparação com as de Port Elizabeth e o Cabo sejam reduzidas como segue: — Classe intermediaria, de 8 4 a 15/- por tonelada; intermediaria B, de 6 8 a 3 4; matérias brutas (R. G.), de 6 8 a 3 4; produto importado (I. P.) de 5/- a 2 6. A classe normal como até aqui. A perda de rendimento neste ultimo caso recae sobre o governo da Colonia do Cabo. Assignar-se-ha uma convenção contendo estas proposetas, a qual vigorará por um periodo de 18 meses ou mais, podendo qualquer das partes contractantes no fim de 12 meses comunicar a sua intenção de renunciar o contrato após um lapso de mais de seis meses. Foi também aprovada uma moção affirmando que a unica forma de resolver satisfactoriamente todas as dificuldades a que actualmente dão lugar interesses oppostos é collocar a administração dos caminhos de ferro, ou pelo menos das linhas que servem o tráfego combinado, nas mãos d'uma direcção central, fazendo essa direcção a cobrança de todo o rendimento das diferentes linhas ferreas e dividindo-se depois os lucros numa proporção de antemão combinada.

**Quelimane.** — Julga-se que ainda durante o anno corrente serão iniciados os trabalhos de construção da linha de Quelimane a Porto Heraldo.

Esta via ferrea, que correrá paralelamente ao rio Zambeze, terá a extensão de 225 quilometros.

**Companhia Nacional.** — Procedentes da Belgica, chegaram ao Porto, para esta Companhia, doze vagões destinados ao serviço de Mirandela a Bragança.

**Mossamedes.** — Continuam os estudos do primeiro troço da linha de Mossamedes à serra de Chela, no sul d'Angola.

Este primeiro troço mede 150 quilometros, é de tipo reduzido e calcula-se o seu custo em mil contos de réis.

**Swazilandia.** — Na Direcção dos caminhos de ferro ultramarinos teem dado entrada varias proposetas para o fornecimento de material para a construção d'esta linha.

Noutra secção, na *Parte Official*, publicamos o decreto referente à construção d'esta linha, devendo no proximo numero sair o regulamento sobre os serviços dos caminhos de ferro da África Oriental, o que no presente numero não podemos fazer por absoluta falta de espaço.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### ESPAÑA

Uma casa francesa manifestou o desejo de adquirir os estudos feitos para a construção do caminho de ferro chamado do Meridiano, que põe em comunicação directa Bilbao com Madrid.

\* Espera-se que por tolo este mez comece a funcionar a tracção electrica em uma das vias da linha de Sarrià a Barcelona.

### FRANÇA

Trata-se activamente de começar os trabalhos do caminho de ferro através do Sahara. Três são os traçados propostos de Bizerta ou Benguela ao lago Tchad; de Igli ao Niger, pelo Sudão; e o de Biskra, pela colónia alema de Camerão.

### ITALIA

Constituiu-se em Roma uma sociedade para a construção e exploração de uma linha ferrea de Cosenza a Cotrone, passando por San Giovanni in Fiore. A linha terá um metro de afastamento e 180 quilometros de desenvolvimento e a tracção será electrica, sendo aproveitada para a produção do fluido a força de uma importantissima queda d'água no Angellino, proximo de San Giovanni.

A nova linha siliana deve estar aberta à exploração tres annos depois da data da concessão.

\* O conselho superior de obras públicas d'Italia aprovou o projecto de lei relativo ao acabamento do caminho de ferro de Massaua a Osmara, rejeitando contudo os estudos apresentados pela Sociedade das Minas d'Ouro.

Nestes estudos o traçado tinha 71.628 metros d'extensão e o orçamento era de 20.626.000 liras.

Foi porém aprovado um novo traçado que tem apenas 48 quilometros, curvas de raio minimo 70 metros e inclinações maximas de 3,5 por cento.

O orçamento é de onze milhões de liras.

### AFRICA

A Alemanha, a França e a Belgica decidiram a construção, de commun acordo, de um caminho de ferro transafricano que partirá de Dar-es-Salam e terminará em Libreville na costa occidental, passando pela África alema, do éste, pelo Estado independente do Congo, e pelo Congo francêz.

### AMERICA

Recentemente constituiu-se nos Estados Unidos do Norte uma companhia que se propõe construir um caminho de ferro panamericano, compreendendo 16.000 quilometros de linha ferrea.

O ponto terminus ao norte será Porto Nelson, na baía de Hudson.

A linha atravessará o Canadá, os Estados Unidos do Norte, o Mexico, a America Central, a Columbia, o Equador, o Perú, o Chile, a Bolívia e a Argentina, terminando ao sul em Buenos Aires com um ramal para Valparaiso.

O capital d'esta companhia é de 250 milhões de dollars.

9.000 quilometros de linha estão já construídos.

### ARGENTINA

O governo argentino destinou a quantia de 344.000 pesos para o custeio dos trabalhos com o prolongamento das linhas ferreas Central Norte, Andina, e Argentina do Norte.

\* Foi aberta ao serviço público a secção, entre Pisco Yaen e Dolores do prolongamento do ramal de Toma a Dolores.

### INDO-CHINA

Foi inaugurado no dia 18 do mez findo o ultimo troço da linha ferrea que liga Visih a Hanoi.

A linha tem a extensão total de 327 quilometros e facilita sobremaneira as relações commerciaes entre o Annam e o Tonkin.

## Notas variadas

**Um percurso de 3.400.000 quilometros.** — Na London and North Western Railway, existe uma locomotiva que ha vinte e dois annos reboca diariamente o expresso de Londres a Manchester.

Durante a sua laboriosa existencia, que parece estar ainda longe do fim, a referida locomotiva, denominada Charles Dickens, tem percorrido tres milhões e quatrocentos mil quilometros, devorado vinte e oito mil toneladas de carvão, e transformado em vapor 207.000 toneladas de agua.

**A evolução das carruagens de caminho de ferro.**

— Ha trinta e cinco annos as carruagens dos caminhos de ferro, na America, custavam apenas pouco mais de tres contos de réis, não pesavam mais de quatorze toneladas e comportavam trinta a quarenta e cinco passageiros.

Hoje as carruagens pesam cincuenta a cincuenta e duas toneladas, offerecem o maior conforto a um reduzido numero de passageiros e custam mais de nove contos de réis.

**O commercio japonez.** — Durante os primeiros dez meses de 1904 a exportação do Japão foi representada pela somma de 290.000.000 yens.

A importação durante o mesmo periodo, foi de yens 332.500.000.

Entre os generos d'importação nota-se a diminuição de sedas, e o aumento de algodão e lãs.

Na importação figura tambem uma verba superior a vinte milhões de yens de generos não especificados e que se julga represente a entidade de armas e munições.

O commercio d'exportação que o Japão tinha para a America cessou por completo.

**A riqueza da Europa.** — A riqueza mobiliaria e imobiliaria da Europa ascende 1.475.000.000.000 de francos, dos quaes 500.000.000.000 representam o capital mobiliario.

Sob o ponto de vista da riqueza total de cada paiz, as nações mais ricas são: a Inglaterra, com 295.000.000.000 de francos; a França, com 247.000.000.000; a Alemanha, com 201.000.000.000; a Russia, com 180.000.000.000; a Austria, com 103.000.00.000; a Italia, com 79.000.000.000; a Belgica, com 25.000.000.000; e a Hollanda, com francos 22.000.000.000.

A fortuna média de cada habitante d'estes paizes é: do inglez, 7.400 francos; do francez, 6.600; do hollandez, 4.600; do belga e do alemão, 3.900; do austriaco e do italiano, 2.500; e a do sueco, 1.500.

**O ventre de Lisboa.** — Durante o anno findo foram pagos direitos na alfandega de Lisboa de 48.256 cabeças de gado bovino abatido para abastecimento da capital, sendo 31.984 rezes adultas, pesando 14.787.265 kilogrammas e 16.272 adolescentes pesando 1.397.911 kilogrammas.

Os direitos de consumo respectivos elevaram-se á quantia de 438.450.887 réis; além do addicional de 5 por cento, na importancia de 21.922.5520 réis, imposto de sello 4.384.5613 réis e as respectivas taxas do trasiego, no valor de 2.641.5574 réis, perfazendo um total de réis 467.408.5594.

No mesmo anno foram abatidos no matadouro 21.045 suinos com o peso de 2.719.373 kilogrammas.

O imposto de consumo pago por este gado e arrecadado no posto de despacho ali estabelecido, attingiu a quantia de 141.571.3056 réis.

**Vestido de cristal.** — Já por mais de uma vez os fabricantes de vidro teem tentado produzir um tecido com que possam fazer-se vestidos sem que tenham conseguido levar a bom termo a tentativa.

Parece, porém, que um fabricante de Dresde descobriu agora o processo de comunicar ao fio de vidro resistencia necessaria para que o tecido feito com elle possa servir para confeccionar vestidos.

Uma actriz italiana tem um vestido d'estes com que se tem apresentado em scena.

Se o processo for pratico, é possivel que o fio de vidro venha ainda substituir com vantagem o fio de seda, resolvendo assim o problema da fabricação da seda artificial.

**O tunnel do Simplão.** — Na construcção d'este grande tunnel morreram oitenta e tres trabalhadores, em virtude de varios accidentes.

Para terminar a lista foram registadas ultimamente mais duas victimas, que perderam a vida na ultima phase d'aquelle importantissimo trabalho, ao estabelecer-se a communicacão entre as duas galerias isoladamente perfuradas.

Foram dois engenheiros directores que ficaram asfixiados pelos miasmas exhalados. Um d'elles morreu imediatamente, o outro faleceu no dia seguinte.

O fatal successo abafou a expansão de alegria dos dois poyos interessados na abertura do grande tunnel.

**Avisos de serviço****Companhia Real dos Caminhos de ferro  
Portuguezes****Serviço especial com motivo das festas  
de Semana Santa e feira de Sevilha**

Bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos.

De Lisboa: 1.ª classe, 18\$300, 2.ª classe 12\$900, e 3.ª 8\$600 rs.  
Do Porto-Campanhã. 1.ª classe, 21\$300 2.ª classe, 14\$900, e 3.ª 10\$100 réis. — Validos para Ida: 14 a 24 d'abril. — Volta: 21 a 30 d'abril.

Comboio rapido directo de ida e volta, composto de carruagens de 1.ª classe, de carruagens Sleeping e um restaurante (este ultimo até, ou desde, Elvas).

Partida de Lisboa-Rocio em 24 d'abril ás 3,25 minutos da tarde. Chegada a Sevilha ás 8,45 minutos da manhã (hora espanhola). Partida de Sevilha em 30 d'abril ás 7,45 minutos da tarde (hora espanhola). Chegada a Lisboa-Rocio ás 11,35 minutos da manhã.

São validos para este comboio os bilhetes especiais de 1.ª classe d'este serviço e os ordinarios simples (uma só viagem) da mesma classe.

Sobretaxa para o vagon-leito, quer á ida quer á volta, 21 pesetas e mais 10 centimos de sello para o Governo espanhol.

Os passageiros de 1.ª classe poderão tomar as suas refeições no restaurante.

Para mais esclarecimentos vér os cartazes affixados nos logares do costume. Lisboa, 28 de marzo de 1905.

**Arrematações****Caminhos de ferro do Estado****Direcção do Sul e Sueste****Construcção de caes em Marim**

Faz-se publico que no dia 10 de abril de 1905, pelas doze horas do dia, na secretaria da 5.ª secção de via e obras, em Faro, perante o respectivo chefe da secção, terá lugar a arrematação para a construcção de um caes de mercadorias no apeadeiro de Marim.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 40\$000 réis.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante o qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisorio e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã ás quatro horas da tarde, na secretaria da mesma secção.

Faro, 20 de marzo de 1905.

**Modificação de estação**

Faz-se publico que no dia 10 de abril de 1905, pelas doze horas do dia, na secretaria da 5.ª secção de via e obras em Faro, perante o respectivo chefe da secção, terá lugar a arrematação para a construcção das obras de modificação da estação de Loulé.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 72\$300 réis.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisorio e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã ás quatro horas da tarde, na secretaria da mesma secção.

Faro, 20 de marzo de 1905.

**Construcção de caes em Bias**

Faz-se publico que no dia 10 de abril de 1905, pelas doze horas do dia, na secretaria da 5.ª secção de via e obras em Faro, perante o respectivo chefe da secção, terá lugar a arrematação para a construcção de um caes de mercadorias no apeadeiro de Bias.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 37\$500 réis.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade

perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisório e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições da arrematação pôdem ser examinados todos os dias úteis, desde as dez horas da manhã ás quatro da tarde, na secretaria da mesma secção.

Faro, 20 de março de 1905.

#### Construção de caes em Almancil-Nexe

Faz-se publico que no dia 10 de abril de 1905, pelas doze horas do dia, na secretaria da 5.<sup>a</sup> secção de via e obras em Faro, perante o respectivo chefe da secção, terá lugar a arrematação para a construção dos caes de mercadorias da estação de Almancil-Nexe.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 50\$000 réis.

Os licitantes pôdem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisório e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e condições de arrematação pôdem ser examinados todos os dias úteis, desde as dez horas da manhã ás quatro da tarde na secretaria da mesma secção.

Faro, 20 de março de 1905.

#### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

##### LEILÃO

*de terrenos absiso descritos, pertencentes à mesma Companhia situados na rua das Taipas. — Agente — M. E. Dias d' Oliveira*

Em virtude da resolução da comissão executiva da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, proceder-se-ha no dia 4 do mez de abril, á 1 hora da tarde, perante a mesma comissão executiva, na estação de Lisboa-Rocio, aos leilões dos terrenos que serão vendidos pelos maiores preços oferecidos sobre a base de licitação, reservando-se porém á Companhia o direito de não aceitar mesmo a proposta mais vantajosa, se entender que ella pôde ser nociva aos seus interesses:

Terreno — talhão n.<sup>o</sup> 8, medindo 794<sup>m²</sup>,11, livre de fôro, cujo terreno comprehende o predio que tem os n.<sup>o</sup>s 4 a 12 para a dita rua das Taipas.

Base de licitação 4\$000 réis por metro quadrado.

Terrenos — talhões n.<sup>o</sup>s 17 e 18, medindo total 180<sup>m²</sup>,59, livres de fôro.

Base de licitação 3\$650 réis por metro quadrado.

Terrenos — talhões n.<sup>o</sup>s 23 e 24, medindo total 378<sup>m²</sup>,05, foreiro a José Carlos Faria Lima, laudemio de 10.\*

Base de licitação 3\$000 réis por metro quadrado.

As plantas estão patentes no escriptorio do dito agente, 87, rua Aurea. Todas as contribuições e demais encargos serão a cargo do arrematante.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, em 15 de março de 1905. — O Presidente da Comissão Executiva, Victorino Vaz Junior.

#### Leilão de remessas retardadas e volumes abandonados

Em 3 d'abril proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermédio do agente de leilões, sr Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 108.<sup>a</sup> das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder-se-ha á venda em hasta pública de todas as remessas com data anterior a 3 de fevereiro de 1905, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu debito, á companhia, para o que deverão dirigir-se á repartição de reclamações e investigações, na estação do Caes dos Soldados todos os dias não santificados até 1 do referido mez d'abril inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa, 16 de março de 1905.

N.<sup>o</sup> 61.933. De Braco de Prata a Assumar, 1 caixa com licores, pesando 40 kilos, consignatario Francisco José da Silva.

N.<sup>o</sup> 78.038. De Coimbra a Torres Vedras, 11 peças de madeira, pesando 337 kilos, consignatario Cesar de Vasconcellos.

N.<sup>o</sup> 31.307. De Torres Vedras a Lisboa P., 1 esmagador, pesando 124 kilos, consignatario Nascimento & C.º

N.<sup>o</sup> 1.879. De Celorico a Lisboa P., 1 barril com vinho, pesando 65 kilos, consignatario José Augusto Faria.

N.<sup>o</sup> 18.900. De Alcantara T. a Porto Campanhã, 1 caixa com ferragens, pesando 32 kilos, consignatario Colonial Oil Company.

N.<sup>o</sup> 59.249. De C.<sup>a</sup> Porto ás Caldas, 1 caixa com calçado, pesando 47 kilos, consignatario João Duarte Carvalho.

N.<sup>o</sup> 62.369. Da Covilhã a Coimbra, 1 caixa com escudos, pesando 54 kilos, consignatario João Serio Veiga.

N.<sup>o</sup> 323. De Lisboa P. a Santarem, 2 caixas com tintas e sacco com ocre, pesando 142 kilos, consignatario João Marcellino.

N.<sup>o</sup> 3.361. De Alpedrinha a Lisboa P., 1 grade com café, pesando 27 kilos, consignatario Costa & Oliveira.

N.<sup>o</sup> 66.491. De Lisboa R. a Porto Campanhã, 2 volumes com cama e 1 cadeira, pesando 100 kilos, consignatario Adolpho Alves Bento.

N.<sup>o</sup> 9.590. De Rio Tinto a Estarreja, 2 caixas com vinho, pesando 130 kilos, consignatario José Maia Gouveia.

N.<sup>o</sup> 18.638. De Abrantes ao Entroncamento, 10 volumes com utensílios de padaria, pesando 272 kilos, consignatario João Soares.

N.<sup>o</sup> 26.486. De Sacavem a Coimbra, 2 caixas com louça, pesando 153 kilos, consignatario Joaquim Vaz Pinheiro & Successores.

N.<sup>o</sup> 1.284. De Tuy a Lisboa P., 6 volumes d'ago, pesando 800 kilos, consignatario Oliveira Poello.

N.<sup>o</sup> 6.868. De Monte Redondo a Lisboa P., 207 saccos com serradura, pesando 7.300 kilos, consignatario Agostinho Mathias.

N.<sup>o</sup> 6.878. De Monte Redondo a Lisboa P., 217 saccos com serradura, pesando 7.940 kilos, consignatario Agostinho Mathias.

N.<sup>o</sup> 6.981. De Monte Redondo a Lisboa P., 238 saccos com serradura, pesando 8.500 kilos, consignatario Agostinho Mathias.

N.<sup>o</sup> 6.961. De Monte Redondo a Lisboa P., 114 saccos com serradura, pesando 3.650 kilos, consignatario Agostinho Mathias.

N.<sup>o</sup> 2.761. Deposito. De Lisboa R., 1 mala com roupa, pesando 28 kilos: 14 cascos vasios e 70-fardos de palha.

#### Fornecimento de 90.000 toneladas de carvão miudo

Por determinação da comissão executiva d'esta companhia, é annullado o concurso relativo a este fornecimento, que estava anunciado para o dia 10 d'abril proximo futuro.

Está aberto outro concurso para o dia 17 d'abril proximo futuro para o fornecimento de 90.000 toneladas de carvão miudo.

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

As condições estão patentes em Lisboa na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da companhia, rue de Châteaudun n.<sup>o</sup> 28.

O deposito para a admissão das propostas deve ser feito até as 12 horas precisas do dia 17 d'abril, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 24 de março de 1905.

#### Venda de papel velho

No dia 24 de abril pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de 40.000 kilos de papel velho.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis, 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, 29 de março de 1905.

#### Exposição de Praga

Maio de 1905

*Expoição internacional de productos industriaes, commerciales, agricolas, hygienicos e alimentares, organizada no Grande Palacio da Industria, sob a presidencia de monsenhor o principe Frederico de Schwarzenberg.*

Para as installações completas dirigir-se ao agente mr. Arthur Gobiet, Praga, Krl, Bohemia, Austria.

O agente encarrega-se das installações fornecendo um metro quadrado de mesa ao preço de 100 francos.

A custa do expositor fica apenas o transporte dos géneros que, sendo em pequenos volumes, podem ser enviados em encomenda postal.

A melhor occasião para que as casas portuguezas possam fazer conhecer e acreditar os seus productos na Boêmia.

Para quaisquer esclarecimentos dirigir-se á redacção da Gazeta dos Caminhos de ferro.

**60.000 réis mensaes.** — Todos pôdem ganhá-los vendendo uma novidade formosissima e artistica.

Escrever imediatamente a Pennelypes. C. Milano. — Italia.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

**CASIELLO BRANCO** Hotel Francisco — Rua de Santo António — Bom tratamento, aceio e commodidade — Proprietario, successor da viúva de Francisco da Silva Gama.

**CINTRA** Hotel Nunes. — Explendi os panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1.500 réis a 2.000 réis. — Proprietario, João Nunes

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

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

**GUIMARÃES** Grande Hotel do Tossal. — 15, Campo do Tossal, 18. — Este hotel é sem duvida uns dos melhores da província, de inexcusáveis commodidades e aceio, tratamento recomendavel — Proprietario, Domingos José Pires.

**HAMBURGO** Walter Muths & Sautier. — Comissões, transportes marítimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Espanha.

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

**LISBOA** Braganza-Hotel. — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.º ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

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

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

**MAFRA** Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. Bellas accommodações desde 1.000 réis por dia ate 1.500. — Reducción de preços para caixeiros viajantes.

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

**NAZARETH** Grand Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1.000 a 1.200 réis; em setembro, desde 1.200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riparts para as estações de Cella e Vallado — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

**PARIS** Ad. Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Joubert, 18.

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

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

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

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

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

**PUKIO** Hotel Real. — Rua do Bomjardim, 21 — Completely reformed, mesa e vinhos de primeira ordem. Unico defronte da Estação Central de S. Bento, proximo à 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.º ordem. — Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto. — Safe-Deposit-Caisse. L. Speiser, director.

## Machina de escrever em livros

Executando com a maior perfeição  
a conta corrente e todos os trabalhos de escrita

UNICA QUE EXISTE EM PORTUGAL

Largura da linha 25 centimetros (100 letras)

Tabolador automatico aperfeiçoado  
Mesa de carvalho, elegante e solida

AMERICANA

Apesar da importancia e aperfeiçoamento, esta machina completa não custa mais que as machinas usuais sem mesa nem tabolador

PREÇO DA FABRICA: 33 LIBRAS OU 175\$000 RÉIS

Pode ser examinada e encontra-se à venda nesta redacção

RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

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

## COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-33 m.	5-44 m.	5-30 m.	5-45 m.
5-55 m.	6-4 m.	6-23 m.	6-38 m.
5-55 m.	6-49 m.	6-25 m.	7-0 m.
7-0 m.	7-14 m.	7-30 m.	7-45 m.
7-29 m.	7-31 m.	7-53 m.	8-8 m.
8-39 m.	8-44 m.	8-18 m.	8-33 m.
8-50 m.	9-4 m.	9-25 m.	9-40 m.
9-35 m.	9-49 m.	10-39 m.	10-45 m.
10-0 m.	10-14 m.	10-53 m.	11-8 m.
10-25 m.	10-39 m.	11-15 m.	11-30 m.
11-5 m.	11-19 m.	12-0 t.	12-15 m.
11-30 m.	11-45 m.	12-23 m.	12-38 m.
11-50 m.	12-4 t.	12-45 m.	12-42 t.
12-35 t.	12-49 t.	12-49 t.	12-45 t.
1-0 L.	1-14 L.	1-53 L.	2-8 L.
1-20 L.	1-34 L.	2-15 L.	2-50 L.
2-5 L.	2-19 L.	3-0 L.	3-15 L.
2-20 L.	2-24 L.	3-23 L.	3-38 L.
3-50 L.	3-4 L.	3-45 L.	4-0 L.
3-35 L.	3-49 L.	4-20 L.	4-45 L.
4-0 L.	4-14 L.	4-53 L.	5-8 L.
4-20 L.	4-34 L.	5-13 L.	5-30 L.
5-5 L.	5-19 L.	6-0 L.	6-45 L.
5-39 L.	5-44 L.	6-23 L.	6-38 L.
5-50 L.	6-4 L.	6-45 L.	7-0 L.
6-35 t.	6-49 t.	7-30 t.	7-45 t.
7-0 t.	7-14 t.	7-33 t.	8-15 n.
7-29 t.	7-33 t.	8-15 n.	8-30 n.
8-5 n.	8-19 n.	9-9 n.	9-15 n.
8-30 n.	8-44 n.	9-21 n.	9-38 n.
8-50 n.	9-4 n.	9-45 n.	10-0 n.
9-35 n.	9-19 n.	10-33 n.	10-45 n.
10-0 n.	10-14 n.	10-53 n.	11-8 n.
11-30 n.	11-44 n.	12-23 n.	12-38 n.

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

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
8-5 m.	8-33 m.	8-52 m.	9-20 m.
9-45 m.	10-16 m.	—	—
10-30 m.	11-3 n.	—	—

Mais os do Cascaes, excepto os a

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6-15 m.	7-20 m.	6-18 m.	7-24 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-43 m.	8-47 m.
8-10 m.	9-16 m.	a 8-20 m.	9-2 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-19 m.	10-0 m.
a 10-10 m.	11-16 m.	a 9-6 m.	10-32 m.
10-45 m.	11-50 m.	10-18 m.	11-54 m.
12-15 t.	a 12-26 m.	12-2 t.	12-16 t.
a 1-40 L.	12-18 L.	12-24 L.	1-45 L.
a 1-45 L.	12-20 L.	12-26 L.	1-40 L.
a 3-10 L.	3-16 L.	a 2-26 L.	3-2 L.
a 3-15 L.	4-20 t.	3-18 L.	4-24 L.
a 4-40 L.	5-16 L.	a 3-56 L.	4-32 L.
a 4-45 L.	5-50 L.	4-48 L.	5-34 L.
a 6-10 L.	6-46 L.	a 5-26 L.	6-2 L.
a 6-15 L.	7-29 L.	6-15 L.	7-24 L.
a 7-30 L.	8-16 n.	a 6-56 L.	7-32 L.
a 7-45 L.	8-50 n.	7-48 L.	8-54 n.
a 9-15 n.	10-20 n.	9-18 n.	10-24 n.
a 10-40 n.	11-16 n.	a 9-56 n.	10-32 n.
a 10-45 n.	11-50 n.	10-48 n.	11-54 n.
a 12-23 n.	13-15 n.	a 11-26 n.	12-2 n.

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio	
9-50 m.	10-21 m.	10-33 m.	11-3 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-33 t.	1-3 t.
1-50 L.	2-21 L.	2-33 L.	3-34 L.
3-50 L.	4-21 L.	4-33 L.	5-3 L.
4-50 L.	5-21 L.	6-5 L.	6-35 L.
7-20 L.	7-51 L.	8-33 n.	9-3 n.
2-50 n.	10-21 n.	11-45 n.	12-15 n.

Lisboa-Rocio	Cacem	Lisboa-Rocio	
2-50 n.	10-32 n.	11-35 n.	12-15 n.

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio	
6-23 m.	7-22 m.	5-0 m.	5-52 m.
7-25 m.	8-30 m.	6-40 m.	7-39 m.
8-50 m.	9-24 m.	7-49 m.	8-48 m.
10-50 m.	11-54 m.	9-4 m.	10-3 m.
11-35 t.	12-15 t.	11-4 t.	12-3 t.
2-50 L.	4-50 L.	1-7 L.	2-3 L.
3-3 L.	4-7 L.	3-4 L.	4-3 L.
4-15 L.	6-7 L.	4-32 L.	5-28 L.
6-21 L.	7-26 n.	a 5-30 L.	6-5 L.
a 8-50 n.	9-46 n.	6-33 n.	7-32 L.
a 10-50 n.	11-46 n.	9-10 n.	10-3 n.
a 12-20 n.	12-20 n.	a 10-35 n.	11-37 n.

Lisboa-Rocio	Sacavem	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-40 m.	7-54 m.	7-22 m.	8-20 m.
8-35 m.	9-19 m.	c 9-26 m.	9-21 L.
9-12 m.	10-26 m.	9-40 m.	10-24 m.
10-33 m.	11-17 m.	10-49 m.	11-21 m.
11-42 t.	12-26 t.	11-30 m.	12-21 t.

Lisboa-Rocio Povoas Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
8-35 m.	9-26 t.	8-40 t.	9-21 L.
9-12 t.	10-26 t.	9-40 t.	10-24 t.
10-32 t.	11-26 t.	10-49 t.	11-21 t.
11-42 n.	12-26 n.	11-30 n.	12-21 n.

Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
8-35 m.	9-26 t.	8-40 t.	9-21 L.
9-12 t.	10-26 t.	9-40 t.	10-24 t.
10-32 t.	11-26 t.	10-49 t.	11-21 t.
11-42 n.	12-26 n.	11-30 n.	12-21 n.

Lisboa-Rocio Setúbal Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
8-35 m.	9-26 t.	8-40 t.	9-21 L.
9-12 t.	10-26 t.	9-40 t.	10-24 t.
10-32 t.	11-26 t.	10-49 t.	11-21 t.
11-42 n.	12-26 n.	11-30 n.	



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

**Em 10 de Abril** sairá o paquete **Nile** para  
**Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires**

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

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

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Antwerpia** e Bremen, vap. alemão **Bonn**. Espera-se a 10 de abril. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.<sup>º</sup>



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Sonneberg**. Sairá a 7 de abril. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>º</sup>



**Bahia**. Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Pernambuco**. Sairá a 21 de abril. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>º</sup>



**Bolonha**. Dover e Hamburgo, vapor alemão **Prinz Waldemar**. Sairá a 10 de abril. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>º</sup>



**Bordeos**, vapor francês **Amazone**. Sairá a 5 de abril. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>º</sup>



**Corunha**, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Victoria**. Sairá a 4 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>º</sup>



**Dakar**, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francês **Cordillere**. Sairá a 13 de abril. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>º</sup>



**Genova**, Leorne, Napoles, Veneza, Trieste e Fiume, vapor inglez **Bosnian**. Sairá a 4 de abril. Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.<sup>º</sup>



**Hamburgo**, vapor alemão **Assuncion**. Sairá a 4 de abril. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>º</sup>



**Hamburgo**, vapor alemão **Sicilia**. Sairá a 17 de abril. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>º</sup>



**Havre** e Hamburgo, vapor alemão **Mendoza**. Sairá a 5 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>º</sup>



**Liverpool** (directo), vapor inglez **Douro**. Espera-se a 22 de abril. Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.<sup>º</sup>



**Londres** vapor inglez **Iberia**. Espera-se a 4 de abril. E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>º</sup>



**Londres** e Antwerpia vapor espanhol **Herrera**. Sairá a 4 de abril. Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.<sup>º</sup>



**Madeira**, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor português **Cazengo**. Sairá a 7 de abril. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.<sup>º</sup>



**Madeira**, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Nile**. Sairá a 10 de abril. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua de El-Rei, 31, 1.<sup>º</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor alemão **Paranaguá**. Sairá a 22 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>º</sup>



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



**Para**, Maranhão, Ceará e Parnahyba (via Madeira), vapor alemão **Troja**. Sairá a 13 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>º</sup>



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



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



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos vapor alemão **Mainz**. Sairá a 11 de abril. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.<sup>º</sup>



**Pernambuco** e Maceió, vapor inglez **Capelin**. Sairá a 12 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>º</sup>



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Prinz Sigismund**. Sairá a 12 de abril. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>º</sup>



**Rio de Janeiro** e Santos (directo), vapor inglez **Homer**. Sairá a 6 de abril. Agentes, Garland Laydley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>º</sup>



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



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacífico, vapor inglez **Oravia**. Sairá a 5 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>º</sup>



**Tanger**, Barcelona, Cette e Marselha, vapor francês **St. Thomas**. Sairá a 3 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>º</sup>