

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

A. VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXO D'ESTE NUMERO

5.ª modificação á tarifa especial n.º 13 p. v. do Sul e Sueste.

SUMMARIO

	Paginas
LIGAÇÕES DO PORTO COM LEIXOES, por J. Fernando de Sousa.	193
CONGRESSO DE VIAS FERREAS (conclusão) por O. S.	195
PARTE OFFICIAL — Portarias de 8, 15, 16, 17 e 23 de junho do Ministerio das Obras Publicas e decreto de 2 de junho do Ministerio da Marinha.	197
NOTAS DE VIAGEM	198
AS TERCEIRAS CLASSES NOS COMBOIOS	198
OS CAMINHOS DE FERRO NO BRAZIL	198
AS LINHAS FRANCEZAS DA AFRICA OCCIDENTAL	198
AUTOMOBILISMO	199
CANOAES ELECTRICAS	199
COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE GUIMARÃES	199
COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELLA	200
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.	200 e 201
PUBLICACOES RECEBIDAS	202
TRACÇÃO ELECTRICA	202
LINHAS PORTUGUEZAS — Mossamedes a Chella — Swazilandia — Guimarães a Braga — Regoa a Villa Real	202
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Estados Unidos	202
NOTAS VARIAS	202
COMPANHIA REAL — Relatorio do conselho de administração (continuação)	204
ARREMATACOES	205
AVISOS DE SERVIÇO	205
AGENDA DO VIAJANTE	206
HORARIO DOS COMBOIOS	207
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	208

Ligações do Porto com Leixões

Por mais de uma vez tenho exposto aqui as minhas idéas sobre o assunto. A publicação da portaria de 16 do corrente torna porém oportunas algumas reflexões, confirmando e desenvolvendo as theses anteriormente expostas.

Construiu-se o porto de Leixões e apesar de lhe faltarem os naturaes complementos, é já hoje importantissimo o papel que representa e os serviços que presta como porto de abrigo, onde bastantes operações commerciaes se fazem também.

O desenvolvimento do commercio do Porto em concorrência com Vigo e outros portos espanhoes depende das facilidades que a navegação encontrar.

O complexo problema tecnico e economico, constituido pelo conjuncto de providencias a adoptar, tem sido objecto de multiplos estudos e vivas controversias, de que se encontra proficiente exposição e critica na magnifica monographia do sr. conselheiro Adolpho Loureiro.

Se não se chegou ainda á unanimidade de opiniões, ha todavia idéas e planos que parece lograrem o suffragio da grande maioria.

Julga-se necessario rectificar as margens do Douro desde a ponte D. Luiz para regularizar a corrente e au-

gmentar a extensão de caes. O plano approved comprehende trabalhos orçados em avultada quantia. São também considerados indispensaveis trabalhos na barra, que melhorem a entrada dos navios, e a elles se vae procedendo lentamente sob a fórma de dragagens e quebramento de rochas.

Considera-se indispensavel completar o porto de Leixões com um sistema de obras, cujo plano está delineado e approved e que póde ser dividido em grupos que constituam etapas successivas, graduadas conforme as exigencias crescentes do commercio. Julga-se finalmente imprescindivel a ligação do porto de Leixões com as linhas do Minho e Douro, achando-se previstas a linha de circumvallação partindo de Contumil e o prolongamento do ramal da Alfandega, e estando a construcção de ambas auctorizada por lei.

Entendem uns que, sem condemnar o porto interior do Douro, é em Leixões que se hão de ir desenvolvendo as operações commerciaes. Pretendem outros que Leixões continue a ser apenas porto de abrigo ou pouco mais, e que o porto commercial continue a ser o Douro, para o que se pensa em estabelecer no Ouro um entreposto.

De que lado está a razão? Que solução convem mais aos interesses do Porto?

E' innegavel que um commercio importantissimo continuará a fazer-se dentro da barra, justificando-se pois as obras que lhe melhorem o regime e facilitem a acostagem de navios. E' preciso porém não esquecer que, por mais que se faça, não se conseguirá assegurar entrada facil aos vapores de grande lotação e que, se estes não encontrarem proximo do Porto condições favoraveis para um serviço rapido e commodo, preferirão outros portos.

Acima de interesses pessoases, que poderiam ser feridos pelo desenvolvimento commercial de Leixões, está o interesse geral, que demanda todos os sacrificios para assegurar ao Porto preponderancia commercial e condições de lucta victoriosa com os portos rivaes.

E' do desenvolvimento de Leixões que depende o seu futuro. Não póde o porto de abrigo deixar de ser melhorado e apropriado convenientemente a operações commerciaes. Nem de outro modo se comprehende a necessidade de um caminho de ferro que o sirva.

Ou ha ali trafego importante de mercadorias, resultante da sua função de porto commercial, ou não ha, e em tal caso não se justificaria a construcção de linhas dispendiosas, especialmente do prolongamento do ramal da Alfandega, que se não presta ao serviço suburbano de passageiros.

Confesso que nunca logrei comprehender a insistencia com que esta linha era reclamada pelos que declaravam ser Leixões apenas porto de abrigo dos navios, cujas operações commerciaes continuariam a ser feitas nas margens do Douro.

Para ponto de partida do estudo das ligações a construir deve-se pois admittir que Leixões está destinado a tornar-se porto commercial, unica hypothese que as justifica, e que o movimento do Porto se dividirá, como já succede, entre os caes marginaes do Douro e Leixões, crescendo ou não conforme a facilidade de acesso para as mercadorias.

O porto de Leixões é, pois, como o Porto, o comple-

mento indispensavel das linhas do Minho e Douro, do mesmo modo que estas são o instrumento mais poderoso do progresso commercial da região.

Nesse commercio tres correntes ha que distinguir: o commercio de importação e exportação, que o Porto centraliza e distribue, importando em grosso para distribuir pelo pequeno commercio das provincias do norte, ou como para os vinhos, reunindo-os e abrindo-lhes mercado.

E' possivel que uma parte d'esse commercio se desloque para Leixões.

Outra parte e sem duvida a maior continuará a fazer-se como hoje, já pela navegação que vem aos caes do Douro, já porque os interesses creados determinem o transporte de mercadorias de Leixões para os armazens da cidade.

A esse ramo de commercio interessa sobremaneira a ligação da parte baixa da cidade e do bairro commercial e Alfandega com Leixões, nas condições mais favoráveis possivel.

A segunda corrente é a de certas mercadorias que demandam facil e pronta entrada e saída, como são: minérios, carvão de pedra, toros e outras, ás quaes importa facilitar o mais possivel o accesso do porto de Leixões.

A terceira, que bem se poderia reunir á anterior, é representada pelo trafego de transito, que pela linha do Douro venha de Espanha ou para lá se dirija, justificando os sacrificios feitos pelo Estado para a construcção da linha de Salamanca e do troço superior da do Douro. Sujeita á concorrência dos portos e linhas espanholas, só poderá manter-se, crescer e attingir a desejada importância, quando se allivie a mercadoria de onus o mais possivel.

Tanto se viu o papel preponderante que em relação a ella deve ter o porto de Leixões, que a lei de 1889 conflou á mesma empresa a linha de Salamanca e a adapção do porto de Leixões a operações commerciaes; que da facil ligação com Leixões se tem sempre julgado dependente a exploração de importantes jazigos mineiros.

Ha finalmente que attender subsidiariamente ao movimento suburbano do Porto, que deve ter na ligação com Leixões uma verdadeira linha de circumvallação.

Vejamos como são servidas as correntes de trafego indicadas pelas duas ligações que se projectam.

A linha de Contumil a Leixões vae facilitar a expansão da cidade e servir os seus arrabaldes, devendo ter importante movimento de passageiros desde a estação central do Porto. De Campanhã até Leixões não se encontra um unico tunel.

A linha da Alfandega a Leixões, cheia de tunneis e em concorrência com a tracção electrica, não se presta com igual facilidade ao movimento de passageiros e deixa por servir os arrabaldes ao norte da cidade.

Pelo que respeita ás mercadorias procedentes de Leixões ou que ali vão procurar embarque sem terem que estacionar em armazens, representando trafego interno ou de transito das linhas do Minho e Douro, o seu caminho natural é pela linha de circumvallação. A estação de Contumil, subsidiaria da de Campanhã, divide e classifica os vagon e por ella se dirigem para Leixões ou para a Alfandega os que sejam destinados a cada um d'esses pontos, como ali se agrupam e distribuem os que d'ellas vem, alliviando Campanhã de um movimento que não comporta.

Obrigado todo o trafego de Leixões a passar pelo ramal da Alfandega, cheio de tunneis, de fortes rampas, sem possibilidade de segunda via, embarçando o serviço das estações de Alfandega e Campanhã, seria um verdadeiro contrasenso, quando o serviço pôde ser feito em optimas condições pela linha de circumvallação.

Quanto á primeira corrente considerada, que de Leixões venha á Alfandega e armazens da parte marginal da cidade, ou Leixões é porto commercial e essa corrente adquirirá importancia, ou se mantem quasi apenas com as funcções de porto de abrigo, não valendo a pena em tal caso gastar 800 contos numa linha de ligação que outra pôde suprir.

De Leixões á Alfandega pelo traçado directo são 9 kilometros e pela linha de circumvallação 22 kilometros. Se para effeitos do trafego se tomar como distancia de

aplicação de tarifas a do traçado directo, a mercadoria não é onerada, as conveniencias do commercio local são attendidas e o Estado tem sobeja compensação da redução da tarifa na economia que realiza.

E o entreposto do Ouro, que fica por servir?

Não sei ao certo o que valerá esse entreposto no qual se depositam tantas esperanças, se bem que entre os commerciantes do Porto não falta quem com bons argumentos assevere que o entreposto deve ser em Leixões.

Se se fizesse a rectificação da margem do Douro e assentasse uma linha marginal de serviço do porto desde a Alfandega até Leixões, construida toda a ceu descoberto, far-se-hia uma obra util e pouco dispendiosa.

Emquanto essa obra se não fizer, a linha de Leixões tem de sair da estação da Alfandega em ramal, embarçando e complicando o seu serviço; atravessa de nivel a rua da Alfandega, estorvando o movimento de uma das principaes arterias da cidade; tem até o Ouro tres tunneis que sommam cerca de 1.300 metros e dispendiosas expropriações. Do Ouro para Leixões não querem que seja marginal, como seria rasoavel e possivel sem prejudicar as praias, nem attentar contra a esthetica, rijamente defendida por numerosos Magriços. Para se internar tem de seguir traçados caros e pouco recomendaveis.

Está auctorizada a Associação Commercial a construir o prolongamento da Alfandega a Leixões e declara ter para isso recursos.

Não o pôde fazer porém enquanto a Companhia das Docas não declinar o encargo, o que esta não faz, enquanto lhe não fôr entregue o projecto para ajuizar do trabalho a fazer. O projecto que existe, não o quer a Associação Commercial; o que ella quer, está por fazer.

A portaria de 16 do corrente abriu o caminho a uma solução definitiva. Começam por affirmar que o encargo do prolongamento não tem que pesar sobre o fundo especial dos caminhos de ferro.

A Administração dos caminhos de ferro do Estado está auctorizada pela lei de 1 de julho de 1903 a construir a linha de circumvallação, cujo projecto está affecto ao Conselho Superior de Obras Publicas. Essa construcção nada tem com a do troço da Alfandega a Leixões; nem deve ser por ella embarçada.

O governo resolveu attender *no que tenham de legitimas* as aspirações da Associação Commercial. Encarregou pois a Direcção do Minho e Douro, a quem por lei pertence o estudo das linhas complementares, de estudar uma variante do prolongamento do ramal da Alfandega ouvindo a Associação Commercial.

Esse estudo vae ser empreendido com toda a actividade, examinando-se a fórma de servir o projectado entreposto do Ouro. Logo que o projecto tenha obtido voto favoravel do Conselho Superior de Obras Publicas e approvação do governo, será entregue á Companhia das Docas nos termos da respectiva lei organica. Ou ella a constroe, ou declina o encargo, e nesse caso tem logar, nos termos da lei de 1 de julho de 1903, a intervenção da Associação Commercial.

Isto é o que se fará. O que mais convém ao Porto e aos interesses do Estado é, a meu vêr, o seguinte:

Construir quanto antes a linha da circumvallação de via simple, mas com as expropriações para duas vias; Estabelecer uma tarifa reduzida para os transportes entre Leixões e a Alfandega;

Ampliar a estação da Alfandega (o que vae ser feito) melhorando o mais possivel o seu serviço, combinado com o de Contumil;

Levar a effeito a rectificação das margens do Ouro e as obras da barra;

Depois de feitas essas obras, assentar uma linha de serviço do porto, rigorosamente marginal, exclusivamente para mercadorias, passando pela frente da Alfandega.

Se se construir o entreposto do Ouro e enquanto aquella linha marginal não possa ser assente, por não estar completa a rectificação da margem, poder-se-hia assentar na rua uma linha de 1^m,67, por onde fossem os vagon da via larga com tracção electrica ou animal até o Ouro ou aproveitar a via dos tramways com baldeação da mercadoria.

Por esta fórma com o minimo dispendio se attende-

riam as conveniências e necessidades do commercio do Porto, sem ir comprometter cerca de 800 contos na construção de uma linha, que tem contra si, senão os votos, pelo menos as apreensões dos technicos e dos homens competentes, que lamentam a immobilização de um capital importante numa via de comunicação difficil de construir, cheia de defeitos e que outra pôde suprir com vantagem.

Pois não serão mais bem gastos esses 800 contos em obras no Douro ou em Leixões?

J. Fernando de Sousa

Congresso de vias ferreas

7.ª Sessão

(Conclusão)

Assembléa geral de 13 de maio de 1905

Sessão de encerramento

19.ª Questão. *Instituições de previdencia. Principios geraes das instituições de previdencia em beneficio do pessoal das vias ferreas.*

Eram relatores: nos paizes de lingua ingleza, Riebnack da Pennsylvania Railroad; nos restantes, Marcel Lemercier, secretario geral do Est francez.

A assembléa geral aprovou as conclusões da secção com a só alteração das palavras «e a liberdade de acção» intercaladas por proposta do engenheiro portuguez sr. Mendes Guerreiro, as quaes vão em italico nesta noticia.

Conclusões:

Resulta dos relatorios apresentados e das observações feitas na sessão:

Que em todos os paizes, tanto da Europa como da America, ha uma grande variedade de instituições filantropicas e de previdencia para empregados e suas familias, que as administrações das vias ferreas teem considerado como sua obrigação moral crear ou subvencionar.

O Congresso reconhece que, d'um modo geral e pelo que toca ás instituições de seguros ou de reformas, ha disposições para organizar ou facilitar o seguro do pessoal contra a doença, desastres, invalidez prematura, velhice e morte.

Quanto á doença, resolve-se a questão ou por combinações de seguros legalmente obrigatorios em alguns paizes, ou por *caixas* creadas espontaneamente pelas administrações das vias ferreas, ou pela inscrição dos empregados em companhias de seguros mutuos mais ou menos auxiliadas pelas administrações, ou pelos seus soccorros directos.

No que respeita a desastres de trabalho, atende-se-lhes, ou pelo funcionamento livre do seguro facultativo, ou, em virtude de disposições legais em alguns paizes, pelo seguro obrigatorio.

Resulta dos relatorios apresentados que se provê aos riscos d'invalidez, de velhice ou morte por combinações de seguro em que interveem sociedades extranhas ás vias ferreas, ou por meio de caixas interiores em que se acumulam capitaes provenientes das quotas do pessoal e da administração, capitaes destinados a satisfação dos encargos da caixa, ou por outros meios.

No que toca a estas ultimas caixas e a qualquer outra instituição que por meio de quotas recebidas garante uma determinada pensão aos empregados ou a sua familia:

O Congresso reconhece que, para que funcionem regularmente, devem ser organizadas segundo os principios scientificos do seguro, mas que se é possível teoricamente conceber uma equivalencia absoluta entre as prestações a pagar e os riscos que se correm, é facto que estes riscos são d'uma natureza demasiado com-

plexa e demasiado variada para que esse resultado possa seguramente ser attingido.

A alimentação d'estas instituições, onde quer que existam, impõe sacrificios consideraveis ás administrações, que crescem em proporções enormes desde que se desce o limite da idade para começar a fruir-se a pensão.

Apesar da importancia dos sacrificios consentidos, é sempre de receiar que, em virtude de circunstancias que não pôdem prevêr-se, taes como a descida da taxa de juro, etc., os encargos se tornem superiores aos recursos; d'onde resulta a necessidade de revisões periodicas sobre a importancia das quotas, sobre a das pensões e sobre a idade da concessão da reforma.

Segundo documentos constantes dos relatorios, é possível evitar estes inconvenientes, deixando ao mesmo tempo maior latitude á iniciativa individual e á *liberdade de acção* dos agentes, recorrendo-se a combinações baseadas nos pagamentos feitos ou a instituições, ou a sociedades de seguros mutuos ou outras, cujo producto possa ser destinado a garantir a cada empregado os riscos que melhor correspondam á sua situação pessoal.

Moções diversas

O engenheiro Guillermo Ranirez, das vias ferreas do Chili, propoz que se pedisse á commissão permanente a inserção, no programa da proxima conferencia, da questão sobre o «modo de construção de vias ferreas.»

Foi aprovado.

O sr. Kupka da Kaiser Ferdinand Nordbahn, propoz analogamente que se incluíssem «os principios da estatística das vias ferreas.»

Foram lidas pelo secretario geral e aprovadas unanimemente as propostas seguintes:

A. Nomeações

Confirmação das eleições, feitas no intervalo das duas sessões, dos srs.:

Robinson, F. Hopwood, Goffin, Garnir, Gerard, Loree, Kruttschnitt, Adadouff, Tchérémissinoff.

Renovação das seguintes: de Burlet, Campiglio, Lord Cawdor, De Bruyn, Dietler, Theo, N. Ely, Heurtheau, von Leber, Philippe, Sartiaux.

Substituição dos srs. Gortchakoff, e Ch. M. Depew, cujos mandados expiraram, pelos srs. Kologrivoff e Samuel Spencer.

Que a Comissão fique auctorizada a nomear um membro italiano para o lugar do fallecido sr. Lampugnani, visto não poder propôr já o successor por não estarem no Congresso os delegados da Italia.

Sendo um facto a adesão do governo allemão relativamente a todo o imperio, são nomeados, d'acordo com o governo allemão, os srs. Petri e Sarre para os dois logares vagos, ficando entendido que a Comissão está auctorizada a completar-se provisoriamente pela nomeação de dois membros suplementares escolhidos entre os representantes d'um dos paizes a que haviam pertencido os dois logares de que se trata, tendo em consideração os serviços que possam ser prestados por personalidades eminentes. Neste caso a nomeação será feita conforme o artigo 7.º dos estatutos, regularizando-se na 8.ª sessão segundo o artigo 20.º

Como a adesão da Alemanha só se realizou poucos dias antes da sessão, não teve o Congresso tempo para obter informações positivas relativas ao numero e á kilometragem das vias ferreas allemãs que devem participar na associação, não lhe sendo possível fixar o numero de logares que lhe competem na Comissão. Por consequencia, o Congresso decide auctorizar a commissão a completar-se provisoriamente tendo em conta a competencia das adesões que houver das vias ferreas allemãs, em conformidade com o artigo 7.º dos estatutos, e sob a reserva de fazer confirmar o augmento do numero de membros da 8.ª sessão segundo as formulas do artigo 80.º

Como é da praxe aumentar o numero de logares re-

servados na Comissão aos paizes que recebem o Congresso, o numero de logares reservados á America sóbe de 5 a 9 (maximo).

Os logares novos serão dados aos srs. Paul Morton, *secretary of the Navy*, George W. Stevens, *president Chesapeake and Ohio*, Charles M. Hays da *Grand Trunk Railway*, Faust Barr, da *Boston & Maine R. R.*

São nomeados commissarios da revisão de contas os srs. Carlier (França) e Teheremissinoff (Russia).

Revisão dos estatutos

D'acôrdo com o seu auctor, a Commissão recomenda a adopção da emenda proposta pelo sr. Stuyvesant com mais 23 membros, que é do teor seguinte:

«Os membros que tiverem mudado de posição de fórma que não estejam ligados por qualquer titulo a um governo aderente ou a uma administração participante, não pôdem fazer parte do Congresso. Devem informar o Presidente da mudança que se deu na sua posição. A Commissão permanente, sob proposta de cinco membros pôde todavia resolver, em voto escrito e por maioria de todos os seus membros, que se mantenham até a primeira sessão do Congresso.

Escolha da sede da proxima sessão

Propõe a Commissão que a 8.ª sessão em que será celebrado o 25.º anniversario da fundação da instituição, se realize na Suissa em 1910. A Commissão está certa de que este paiz acolherá com simpatia o Congresso.

Um grande numero de delegados, nomeadamente o dos Estados Unidos da America desejará que a sessão de Washington escolhesse a Allemanha, visto que foi nesta cidade que a Allemanha aderiu ao Congresso. Mas a Commissão pensou que esta escolha seria prematura visto não terem ainda tempo de se filiarem as linhas ferreas allemãs.

Discurso de encerramento

O sr. Stuyvesant Fish, presidente.

«Esta sessão do Congresso é a primeira que foi honrada pela adhesão, á nossa associação, do governo dos Estados Unidos e do governo de sua majestade o Imperador da Allemanha. A parte este facto consideravel, a setima sessão não foi inferior a nenhuma outra, sob o ponto de vista do numero de paizes representados ou do numero de delegados, posto que muitos d'estes tivessem de vir de regiões afastadas e de atravessar o oceano. O numero de relatorios, a sua competencia, o interesse que excitaram são egualmente consideraveis.

O plano do programa das questões propostas á discussão pela Commissão permanente é o resultado, segundo o costume, d'um estudo paciente e d'um conhecimento perfeito de assuntos que merecem attenção.

O Congresso provou, pelo interesse que tomou na sua discussão, como era bem feito o programa. (Aplausos).

Deve antes de tudo prestar-se homenagem á Commissão permanente que tem a sua sede em Bruxellas, ao seu trabalho permanente durante os cinco annos que nos separam da ultima sessão, pela organização tão perfeita d'esta. Citarei particularmente o sr. Dubois, que infelizmente não pôde estar aqui connosco, e o sr. Gérard que o substituiu nas suas funções e que se tem imposto á nossa amizade e á nossa consideração affectuosa. Devemos agradecimento tambem ao nosso secretario geral o sr. Weissenbruch, tão afavel e tão experiente, que conseguiu fazer a ordem perfeita em tantas cousas que, com mãos menos peritas, teriam ficado no cahos. É á sua intelligencia, ao seu tacto, á sua habilidade infatigavel que o trabalho do Congresso deve o ser redigido com uma completa ordem e levado ao seu actual estado de perfeição. (Aplausos).

Devemos ainda agradecimentos ao incansavel secretario-thezoureiro da Commissão, o sr. Holemans e ao pessoal do secretariado geral e em particular ao chefe sr. Habram. (Aplausos).

Agradecimentos não só do Congresso mas do mundo inteiro das vias ferreas são devidos tambem aos homens

experimentados que deduziram, nas raras horas de descanso de que gosam os funcionarios das vias ferreas, o tempo necessario para redigir os relatorios, tão minuciosamente estudados, que foram discutidos no Congresso d'um modo profundo e completo.

Aos presidentes de secção, aos vice-presidentes que partilharam do seu arduo trabalho, aos seus primeiros secretarios e aos vice-secretarios nós somos profundamente reconhecidos. Devemos ao seu conhecimento profundo das diversas questões discutidas, ao seu tacto na condução das discussões em muitas linguas, com uma cortezia e afabilidade perfectas, á sua habilidade, que o Congresso tenha cumprido e que eu considero como a principal razão da sua existencia: a permuta entre os peritos do mundo inteiro dos resultados da melhor pratica das vias ferreas, baseada numa experiencia aprofundada.

A cortezia para com os nossos hospedes obrigava-me, na minha qualidade de americano, a começar pela expressão dos agradecimentos devidos á Commissão Permanente. Não posso todavia impedir-me de proclamar a dívida de gratidão que os 1.300.000 cidadãos americanos occupados em trabalhos de vias ferreas devem ao Presidente dos Estados Unidos pela adesão que o governo houve por bem conceder ao Congresso por ocasião d'esta sessão, e ao vice-presidente dos Estados Unidos por ter honrado o Congresso presidindo á sessão solemne d'abertura, acceitando as funções de Presidente honorario. (Longos aplausos).

Aquelles a quem é familiar a historia das vias ferreas lembrar-se-hão de quantas vezes se repetiram experiencias identicas, causando assim uma inutil perda de dinheiro, de dias e semanas. A arte da imprensa é denominada «arte conservadora das outras» e eu não posso deixar de esperar que para o futuro os relatos das diferentes sessões do Congresso internacional das vias ferreas, conservarão a experiencia do passado a fim de que fique sempre á disposição da «grande obra» das vias ferreas, unindo assim a humanidade inteira numa verdadeira fraternidade. (Longas aclamações).

M. Gerard Presidente da Commissão permanente.

Senhores: Quando lêmos o programa da sessão, antes de embarcar para a America, podémos avaliar já o grande esforço que a sua redacção tinha exigido em trabalhos e em correspondencia de natureza diversa por parte da secção americana. Fizemos uma ideia geral do que seria a recepção que nos esperava e julgo poder afirmar em nome de todos, que o que nos mostraram e o acolhimento que nos fizeram, ultrapassa a nossa previsão. (Longos aplausos).

Apenas calcavamos solo americano logo a junta local de Nova York nos conduziu, numa excursão perfectamente organizada, a visitar tudo o que a industria dos transportes apresenta de mais interessante neste vasto imperio. Sem perder tempo, ao passar pela grande cidade industrial de *Filadelfia* mostraram-nos as grandes oficinas de locomotoras Baldwin, onde a recepção feita aos delegados esteve em harmonia com a velha reputação d'esta importante firma.

Logo na primeira sessão em Washington o governo nos exprimia a sua simpatia pelo orgão do vice-presidente sr. Tairbauks, que depois não deixou de acompanhar os nossos trabalhos com real interesse e nos recebeu na Casa Branca. É o Presidente sr. Roosevelt, mal chegava da viagem, mostrava uma solicitude que profundamente nos tocou, convidando-nos para um encantador *garden party* de que a sr.ª Roosevelt se dignou fazer-nos as honras e do qual guardamos uma preciosa recordação. (Aplausos prolongados).

Não vos enganastes, Senhores, confiando ás mãos habeis do sr. Stuyvesant Fish as doutrinas do Congresso. Sob a sua presidencia foi fructuosa a sessão; todos os serviços funcionaram admiravelmente sem esquecer o das informações periodicas publicadas no *Railway Age*. (*)

(*) É d'este jornal que extractámos a presente noticia e as dos dois numeros anteriores.

a *American Railway Association* e a sua *Guilde* inspirada pelo *Master Ely*, e, não será demais repeti-lo, a infatigável dedicação do sr. Allen nas diversas funções que procedeu e a *Junta local* de Washington sob a direcção do sr. Fairfax Harrisom, que tinha preparado excursões e visitas tão instructivas, mereceram por outros tantos titulos a expressão da nossa gratidão. (Aplausos).

Falar-vos-hei da hospitalidade que a flôr da sociedade americana nos reservou em Washington? Ficaremos sempre sob a magia d'estas brilhantes recepções e não poderemos completar a expressão da nossa admiração senão quando os nossos hospedes de ambos os sexos nos derem a seu turno o prazer de vir vêr-nos do outro lado do Oceano.

E dizer, senhores, que o vasto programa preparado pelos nossos colegas americanos está longe de se considerar esgotado! A linda brochura, tão elegantemente editada, que recebemos todos para nos guiar no grande e pequeno circulo d'inspecção, prova claramente o cuidado que tiveram todas as juntas de recepção em preparar as visitas. Estes preparativos e os meios de transporte que as companhias de vias ferreas americanas põem tão luxuosamente á nossa disposição, asseguram-nos que os giros que vamos emprender quadram bem com as recepções de que fomos objecto até aqui, para conceder aos membros do Congresso uma estada na America em condições taes que o lado agradável não ceda em nada ao lado util e instructivo. (Largos applausos).

O sr. Heurtean propôz como complemento ao discurso do sr. Gerard que se votassem os mais calorosos agradecimentos do Congresso aos membros da secção americana, da Commissão Permanente, em particular aos srs. Stuyvesant Fish e Allen e a todos que tomaram parte na organização do Congresso, e que souberam contribuir para tornar aos delegados a estada em Washington tão instructiva e tão agradável.

Largas aclamações.

O sr. Presidente declarou encerrados os trabalhos da 7.^a sessão.

O. S.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto de uma variante entre os kilometros 8,008 e 21,504 do 1.^o lanço da 2.^a secção da linha de Mirandella a Bragança, com a extensão de 15.281^m.45, elaborado pela Companhia Nacional de Caminhos de ferro, em virtude do despacho de 20 de outubro de 1904: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, d'esta data, approvar o referido projecto.

Paço, em 8 de junho de 1905. — *D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.*

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a representação da Associação Commercial do Porto, transmittindo um pedido de proprietarios, productores de cortiça e de fabricantes preparadores do mesmo producto, para que fossem concedidas nas linhas do Minho e Douro as mesmas reduções nos transportes de cortiça, que são feitas no sul e sueste, em virtude da portaria de 30 de maio ultimo: ha por bem determinar, conformando-se com a informação do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro d'esta data, que as vantagens concedidas nas linhas do sul e sueste áquelles transportes, durante os mezes de junho a agosto do corrente anno, sejam extensivas ás linhas do Minho e Douro, nos termos da citada portaria de 30 de maio findo.

Paço, em 15 de junho de 1905. — *D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.*

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o auto com data de 8 de abril ultimo do exame e provas do novo taboleiro metallico da passagem inferior da rua do Freixo á entrada da estação de Campanhã: ha por bem approvar o mesmo auto e auctorizar que sobre o referido taboleiro possam desde já circular os comboios, sem prejuizo dos trabalhos complementares, no auto indicados, e que a Direcção do Minho e Douro deverá executar.

Paço, 15 de junho de 1905. — *D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.*

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a representação da Associação Commercial do Porto, d'esta data, pedindo que se proceda a novo estudo do prolongamento, até Leixões, do ramal da Alfandega;

Considerando que, por carta de lei de 29 de agosto de 1889, incumbem á Companhia das Docas e Caminhos de ferro Peninsulares a construcção d'aquelle ramal, segundo o projecto que pelo Governo lhe foi entregue e que a carta de lei de 1 de julho de 1903 auctorizou o Governo a contratar com a Associação Commercial do Porto essa construcção, quando não seja levada a effeito pela referida companhia, urgindo pois habilitá-lo com o projecto, que deve ser base da resolução a tomar;

Considerando que contra o traçado estudado e submettido á apreciação da estação competente allega a Associação Commercial que elle não satisfaz cabalmente as conveniencias do commercio, por não ligar o projectado entreposto do Ouro com a Alfandega e com Leixões, e que outra directriz poderia ser seguida, attendendo-as melhor;

Considerando que o traçado marginal além do Ouro, julgado preferivel, sob o ponto de vista tecnico, a qualquer outro, foi mandado pôr de parte por despacho de 12 de julho de 1904, em vista das reclamações instantes das collectividades que representam a cidade do Porto;

Considerando quanto importa procurar a melhor solução de tão complexo problema tecnico, por fórma que se conciliem as aspirações do commereio da cidade, no que tenham de legitimo, com os interesses do Estado;

Considerando que, embora o encargo da construcção do referido prolongamento, definido pela lei de 29 de agosto de 1889, muito antes da promulgação da de 14 de julho de 1899, não tenha de pesar sobre o fundo especial dos Caminhos de ferro do Estado, incumbem á Direcção do Minho e Douro nos termos do artigo 6.^o do decreto de 6 de outubro de 1898, o estudo das linhas complementares classificadas ao norte do Mondego, entre as quaes figura aquelle prolongamento;

Ha por bem determinar que, pela referida direcção, se proceda com urgencia ao estudo de uma variante do prolongamento, até Leixões, do ramal da Alfandega, que, servindo o projectado entreposto do Ouro, siga em boas condições de construcção e exploração até Leixões por directriz diversa da do traçado marginal, para o que deverá ser ouvida a Associação Commercial do Porto, acêrca das conveniencias do commercio da cidade, que importa attender quanto possivel no delineamento do caminho de ferro e tê-las em consideração naquillo em que forem compatíveis com os requisitos technicos do traçado e com os interesses do Estado, devendo-se ainda ter em conta a ligação do prolongamento com a linha da circumvallação da cidade, já estudada, e cuja construcção foi auctorizada pela mencionada carta de lei de 1 de julho de 1903.

Paço, em 16 de junho de 1905. — *D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.*

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto e orçamento de ampliação da estação de Trofa, elaborado pela Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, com data de 5 de março de 1904: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 8 do corrente mez, approvar o referido projecto e orçamento na importancia de 17:200.500 réis.

Paço, em 17 de junho de 1905. — *D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.*

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a revisão do projecto e orçamento de 15 de outubro de 1904, de um muro acostavel de suporte da plataforma da estação da Alfandega do Porto, approvado por portaria de 29 de novembro do mesmo anno, e o programma e caderno de encargos do concurso para a sua execução, elaborados em obediencia ás prescrições da citada portaria: ha por bem, conformando-se com a informação d'esta data da Administração dos caminhos de ferro de Estado, approvar a referida revisão do projecto e o orçamento respectivo, na importancia de 220:332.500 réis, e bem assim o programma e caderno de encargos, devendo-se abrir sem demora concurso publico por espaço de quarenta dias para a execução da obra, nos termos do mencionado programma e caderno de encargos.

Paço, em 23 de junho de 1905. — *D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.*

Ministerio da Marinha e Ultramar

7.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Publica

Com fundamento na base 3.ª da carta de lei de 7 de setembro de 1889, na alinea c) do artigo 1.º do decreto de 15 de julho de 1903 e nas disposições do artigo 32.º, § 1.º da carta de lei de 24 de novembro de 1904; hei por bem, tendo ouvido o Conselho de Ministros e guardadas as prescrições do § 9.º do artigo 1.º da carta de lei de 30 de junho de 1894 e do artigo 1.º do decreto n.º 2 de 15 de dezembro de 1894, determinar que no Ministerio dos Negocios da Fazenda, seja aberto um credito especial da importancia de 200:000\$000 réis, a favor do Ministerio da Marinha e Ultramar, Direcção Geral do Ultramar, e devidamente registado na Direcção Geral da Contabilidade Publica, parte do producto do emprestimo emittido nos termos do decreto de 16 de março de 1905, destinado a satisfazer a despesa com as obras da 1.ª secção do plano geral para melhoramentos do porto de Lourenço Marques e construcção do caminho de ferro da Swazilandia, devendo a mesma despesa ser classificada na despesa extraordinaria do exercicio de 1904-1905 nos seguintes termos:

«Capitulo 4.º Despesas com a construcção do-caminho de ferro da Swazilandia, 200:000\$000 réis».

O Tribunal de Contas declarou achar-se este credito nos termos legais de ser decretado.

O Presidente do Conselho de Ministros e os Ministros e Secretarios de Estado dos Negocios de todas as Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 2 de junho de 1905.

— BEL. — José Luciano de Castro — Eduardo José Coelho — Arthur Pinto de Miranda Montenegro — Manoel Affonso de Espregueira — Sebastião Custodio de Sousa Telles — Manoel Antonio Moreira Junior — Antonio Eduardo Villaça — D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.

NOTAS DE VIAGEM

Apezar de termos esperado até a ultima hora por carta do nosso director com o original para esta secção, não o recebemos.

Só podemos attribuir esta falta a extravio no correio.

As terceiras classes nos comboios

São os viajantes d'esta classe os mais productivos para as administrações dos caminhos de ferro, embora nos primeiros tempos não se pensasse assim.

Mesmo na Inglaterra, o paiz onde mais attenção se tem prestado sempre a tudo quanto possa influir no desenvolvimento do trafego das linhas ferreas, foi preciso promulgar uma lei, ha uns sessenta annos, para obrigar as administrações dos caminhos de ferro a introduzir as carruagens de terceira classe nos comboios.

A citada lei determina que as empresas de caminhos de ferro sejam obrigadas a fazer circular diariamente em toda a extensão das suas linhas e entre todas as estações um comboio cuja velocidade não fosse inferior a doze milhas por hora e cujo preço não excedesse um penny por milha. Os vagons para uso dos passageiros deviam ser providos de assentos, e em condições de resguardá-los das inclemencias do tempo.

Até então, as empresas de caminhos de ferro offereciam aos passageiros da terceira classe uns carros abertos, com umas altissimas paredes lateraes, uns verdadeiros vagons para gado e que iam atrelados aos comboios de mercadorias.

Os desgraçados que não tinham recursos para fazerem a viagem noutras condições iam expostos a todas as inclemencias do tempo e a todos os incommodos causados pelo fumo, que eram horriveis, principalmente na passagem dos tunneis.

Estes vagons não tinham assentos, e para tirar ao viajante toda a possibilidade de sentar-se era-lhes prohibido levarem qualquer mala ou sacco de mão.

Por este meio queriam as empresas obrigar, toda a gente que viajasse, a tomar bilhete de segunda.

Essa lei de Gladstone, que, póde dizer-se, concedeu aos viajantes de terceira classe os direitos de homem, foi muito mal recebida pelas empresas de caminhos de ferro.

Vendo-se forçados a dar commodidades aos viajantes de terceira vingaram-se nelles vexando-os com toda a casta de prohibições e de obrigações, chegando a designar os comboios de terceira classe: *comboio dos pretos*.

Só pouco a pouco as companhias inglezas chegaram a compreender que o movimento de passageiros de terceira classe dava subidos rendimentos.

Hoje por toda a parte se promove a commodidade aos viajantes de terceira classe. E em Inglaterra em muitos comboios illiminam a primeira.

Os caminhos de ferro no Brazil

Actualmente ha nos Estados Unidos do Sul, noventa e cinco linhas ferreas em exploração.

O desenvolvimento total d'estas linhas ferreas é de 16.760 kilometros. Algumas das linhas estão ainda em construcção; logo que estejam concluidas, o total de kilometros será superior a 20.000.

Parte dos caminhos de ferro em exploração pertence ao Estado e são por elle directamente explorados ou estão alugados. Outros caminhos de ferro são propriedade de companhias particulares, gosando de uma garantia de juro do capital empregado, concedida pelo Estado. Outras linhas são locaes, isto é, concedidas por varios Estados da União.

Assim temos:

Caminhos de ferro administrados pelo Estado	3.664.359
Caminhos de ferro arrendados pelo Estado	3.259.191
» » concedidos com garantia de juro	2.205.661
Caminhos de ferro concedidos sem garantia de juro	1.286.183
Caminhos de ferro locaes ou provinciaes...	6.344.640
Total ..	16.760.084

As linhas ferreas administradas pelo Estado são seis, das quaes a mais extensa é a Central do Brazil, com o desenvolvimento de 1.465 kilometros; seguem-se-lhe as linhas de Oeste de Minas—961 kilometros,—Santa Maria do Uruguay—585 kilometros—e a do Paraná.

Os caminhos de ferro arrendados pelo Estado são quinze; de todos estes o mais importante é o Mogyana que mede mais de 554 kilometros; segue-se-lhe o S. Paulo-Rio Grande que mede 370 kilometros.

Ha 12 linhas ferreas sem garantia de juro; a principal é a linha Leopoldina, medindo 381 kilometros de extensão.

As linhas francezas na Africa Occidental

Em uma recente communicação feita á Sociedade de Geographia Commercial, de Paris, o major Hudaille apresenta o estado de adeantamento da rede dos caminhos de ferro em construcção na Africa Occidental franceza.

A linha de Dakar a S. Luiz com a extensão de 264 kilometros desde 1900 que dá excessos de receitas, permitindo assim reembolsar os adeantamentos feitos pelo Estado.

A linha de Kayes ao Niger na extensão de 563 kilometros, em 31 de dezembro de 1904, chegava já a Kutikoro. E' de esperar que ainda este anno se possa ir de Lisboa a Tombuctu em desesete dias.

A linha de Konaky a Kuidia, com a extensão de 154 kilometros está funcionando desde o anno passado; mas tem ainda em construcção uma segunda secção que a alonga com mais 170 kilometros.

Os trabalhos na linha da Costa do Marfim, principia- dos em janeiro do anno passado, proseguem activamente. Em 1 de novembro chegava ao kilometro 34, estando já assentes 10 kilometros de via larga e 15 de via reduzida, para além d'aquelles.

Os trabalhos nesta linha estão avançando quatro kilo- metros por mez, devendo chegar no ultimo dia d'este anno a Eyvi Macuque, distante 80 kilometros da costa.

No Dahomé estão terminados os primeiros 218 kilome- tros, que vão ser immediatamente abertos á exploração.

Em menos de sete annos, a engenharia franceza abriu 1.000 kilometros de linha, a preço inferior a dezoito con- tos por kilometro, os mais caros, não attingindo a mé- dia onze contos.

AUTOMOBILISMO

Segundo as estatisticas officiaes dia a dia o automo- bilismo vae tomando maior incremento na Italia.

Em 1899, importou aquelle paiz cento e vinte e oito automoveis estrangeiros.

Em 1900, a importação subiu a cento e noventa e qua- tro carruagens.

Em 1902, os vehiculos importados chegaram a duzen- tos e setenta e um, quasi todos de fabrico francez.

Nos onze primeiros mezes de 1904, importou a Italia trezentos e setenta e nove carruagens automoveis, e ex- portou cento e tres de fabrico nacional.

Em Espanha vae constituir-se uma Sociedade para ex- plorar o serviço de transportes em automovel nas cida- des de Madrid e de Barcelona.

Canôas electricas

As vantagens que o automotor electrico tem sobre os outros são tambem applicaveis ás embarcações.

A ausencia de ruido, de cheiro e de calor, bem como a simplicidade do machinismo são condições que obriga- gam a considerar os acumuladores como o meio de propulsão mais agradável para a navegação de recreio.

Apezar d'isto, na Europa poucas canôas electricas existem; já não succede o mesmo na America.

Proximo de Nova York, tem a sua séde uma Compa- nhia, a *Electric-Launch*, que constroe barcos electri- cos e as suas officinas estão sempre em activa laboração.

O unico inconveniente que apresenta a propulsão elec- trica consiste nas difficuldades que offerece tornar a carregar os acumuladores, porque nem sempre é pos- sível encontrar estações de recarga, mas em compensa- ção a ausencia de petroleo ou de gazolina põe o barco livre de qualquer perigo de incendio.

Em geral a navegação por acumuladores, mesmo nos casos praticos alheios ao sport, apresenta mais vanta- gens do que a navegação a vapor.

Nos pequenos vapores de reboques que se empregam nos portos para transportar aos caes as cargas dos pa- quetes, nos outros barcos a vapor applicados á traves- sia dos rios em que não ha pontes, como no nosso Te- jo, para transporte de passageiros e mercadorias, posto que as travessias sejam pequenas, e as demoras lon- gas, a machina a vapor cuja caldeira deve ter a poten- cia necessaria para a propulsão, dispõe de um resumido coe- fficiente de aproveitamento.

O acumulador só consome quando se effectua um trabalho util. A machina a vapor consome sempre, por- que não se pôde apagar o fogo da fornalha sem um des- perdicio enorme de tempo.

Os barcos electricos são providos de aparelhos de cor- rente continua que funciona de ordinario á tensão de 110 volts, approximadamente.

A duração da carga é de tres a cinco horas, segundo a natureza da bateria.

O motor é simples e leve; funciona sem ruido. Nor- malmente fica collocado sob o tombadilho, ligado dire-

ctamente com o veio do propulsor; as baterias dos ac- cumuladores são collocadas debaixo dos assentos.

Não se sente cheiro algum proveniente do motor, nem este produz fumo ou calor.

Quando o motor não funciona, não ha consumo, o qual se dá apenas quando se põe em movimento.

Ha já barcos de pesca movidos a electricidade, que dão optimo resultado por não produzirem ruido e pela facilidade com que se pôdem manobrar.

Na exposição de Chicago figuraram mais de sessenta barcos movidos a electricidade.

Um dos barcos electricos mais luxuosos que ha nos Estados-Unidos é o *Sovereign*; tem a velocidade média de dez milhas por hora.

Ha tambem yachts electricos, de regatas, com 6, 16 e 19 metros de comprimento, providos de baterias capa- zes de alcançar um raio de acção de 120 a 145 milhas, em velocidades médias de 8 a 10 milhas por hora.

Estes yachts pôdem receber de trinta a setenta passa- geiros.

A Companhia de caminhos de ferro de Omaha e Con- cil Bluffs, no estado de Iowa, tem em serviço barcos electricos que pôdem transportar cem passageiros.

As baterias de accumuladores d'estes barcos tem quarenta e quatro elementos. Ordinariamente dispõem d'um raio de acção de 75 milhas para uma velocidade de 6 milhas por hora.

Companhia do caminho de ferro de Guimarães

Realizou-se no dia 19 do corrente, no Porto, a reunião da assembléa geral d'esta Companhia, afim de apreciar o relatorio da gerencia e o respectivo parecer do conse- lho fiscal.

O relatorio acentua o desenvolvimento da construcção da linha ferrea até Fafe, cita varias alterações ao primi- tivo projecto e refere que até a data da publicação d'aquelle documento (31 de março) a despesa total com todos os encargos da construcção era saldada com a im- portancia de 324:234\$855.

Regista o excellente acolhimento que teve por parte do publico a emissão que a Companhia effectou, em de- zembro ultimo, das 6.000 obrigações prediaes hypotheca- rias de 90\$000 réis cada uma, do total nominal de réis 540:000\$000 e entra seguidamente, na elucidación do de- senvolvimento economico e financeiro da Companhia.

O total da receita geral do trafego e fóra do trafego foi de 98:773\$626, ou mais 2:040\$692 que no anno an- terior, produzindo uma média annual de 2:905\$106 ou um augmento de 60\$020 por kilometro. As despesas geraes de exploração attingiram a totalidade de 27:998\$842, ou menos que as do anno anterior 967\$720.

Foram adquiridos por compra no mercado, durante o anno, quatro obrigações de 5 p. c. da Companhia ao preço de 80\$400 cada uma e o saldo que existe em di- nheiro será empregado em 18 obrigações de 4 1/2 p. c. da emissão do prolongamento para Fafe.

Foram aprovadas, por unanimidade, as conclusões do relatorio da direcção que eram as seguintes:

Que confirmeis o dividendo annual de 6 p. c. ou 6\$000 réis, já pago a cada acção em 30 de junho e 31 de de- zembro do anno a que se refere o relatorio, na impor- tancia de 17:844\$000; que auctorizeis na conformidade do artigo 37.º dos estatutos, a ser elevado a 16:000\$000 o fundo de reserva, creditando-se esta conta pela quan- tia de 2:000\$000; que auctorizeis a ser elevada a 5:850\$000 a conta de fundo de amortização, creditando-a pela im- portancia das obrigações amortizadas no anno findo ou de 720\$000; que auctorizeis que passe a conta nova de lu- cros e perdas o saldo de 5:121\$075.

Por fim, procedeu-se á eleição do conselho fiscal, a qual incidiu nos seguintes senhores:

Effectivos: dr. José Carlos Godinho de Faria, José Au- gusto de Sousa, Ernesto Leite Nogueira Pinto, Manuel de Sousa Machado Ferreira da Silva Brito; substitutos Tho- maz Martins Ramos Guimarães, Alfredo Carneiro Soares e Victorino Leão Ramos.

Companhia do Caminho de ferro de Benguella

Recebemos o relatório e contas d'esta companhia, correspondentes ao primeiro exercício, abrangendo o período desde a formação da companhia até 31 de dezembro do anno findo.

Pelo balanço referido a 31 de dezembro de 1904, o activo da companhia era de 9.056:034\$725, assim distribuido: Acções a emitir, 7.875:000\$000; concessão (10 p. c. das acções emitidas pertencentes ao governo), 112:500\$000; accionistas, 573:215\$625; caixa (dinheiro em cofre), 474\$715; Banco Nacional Ultramarino (deposito á ordem), 4:192\$175; Comité de Londres (deposito á ordem), 68:012\$352; agencia em Africa (dinheiro em cofre), 4:713\$240; mobilia e utensilios em Lisboa, 2:613\$147; mobilia e utensilios em Africa, 2:761\$505; construcção do caminho de ferro, 271:214\$672; edificações, 2:637\$675; aquisição de terrenos, 3:050\$070; instrumentos, ferramentas e machinas, 6:486\$395; reconhecimento de terrenos e pesquisas mineiras, 111:590\$496; gado e vehiculos, 1:163\$700; mantimentos e forragens, 16:255\$998; contas em suspenso, 162\$060.

No passivo figuram o capital de réis 9.000:000\$000 e 56:034\$125 lançados á conta de devedores e credores.

O relatório é acompanhado de magnificas photogravuras, reproduzindo o plano hydrographico da bahia do Lobito, e varias dependencias, terrenos e material da companhia.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Obrigações de 2.º grau

Tendo sido approvadas em sessão de 15 de junho, pela assembléa geral dos srs. accionistas d'esta companhia, as contas da gerencia da mesma companhia e a distribuição do remanescente da exploração no exercício de 1904 pelas obrigações privilegiadas de segundo grau:

O conselho de administração da mesma companhia tem a honra de prevenir os srs. portadores das ditas obrigações privilegiadas de segundo grau de juro variavel até 3 $\frac{1}{2}$ %, $\frac{1}{2}$ % e $\frac{1}{2}$ %, que a datar de 1 de julho p. l., lhes será pago o quinto coupon nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 5 da nova folha d'elles, annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de segundo grau, de juro variavel até 3 $\frac{1}{2}$ %, recebendo por cada coupon 6 francos e 99 centessimos liquidos de 51 centessimos d'impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.º 5 da nova folha d'elles, annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de segundo grau, de juro variavel até 4 $\frac{1}{2}$ %, recebendo por cada coupon 9 francos e 39 centessimos, liquidos de 61 centessimos d'imposto em França;

Pela apresentação do coupon n.º 5 da nova folha d'elles, annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de segundo grau, de juro variavel até 4 $\frac{1}{2}$ %, recebendo por cada coupon 9 francos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1 de julho de 1905, em Lisboa, na sede da Companhia, todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 2 da tarde, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o thesouro portuguez, em virtude do disposto no artigo 5.º da lei de 29 de julho de 1899, publicada no *Diario do Governo*, n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

O pagamento em França, Londres, Allemanha e Belgica será realizado tambem nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia Real, d'accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, em 20 de junho de 1905. O Presidente da Commissão Executiva — *Victorino Vaz Junior*.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Através d'Africa

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de julho de 1905, conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos,

coube a sorte aos n.ºs 2.879, 3.360, 3.511, 3.959 e 6.202 de 450\$000 réis; e 14.394, 14.526, 16.363, 21.169, 21.695, 23.370, 24.788, 25.146, 31.161, 31.991, 32.811, 34.614, 35.699, 36.201, 36.741, 38.450, 39.435, 40.225, 42.972, 46.678, 49.731, 52.712, 53.115, 53.579 e 55.349 de 90\$000 réis.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de julho de 1905:

No Porto, na sede da companhia, rua de Bellomonte, 49.

Em Lisboa, no London and Brazilian Bank Limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited.

Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorp & C.º

Em Bruxellas em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.

Porto, 21 de junho de 1905. Pela Companhia Real dos Caminhos de ferro Através d'Africa — O presidente do conselho de administração, *Carlos Lopes*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de junho de 1905.

A questão dos Tabacos não está morta; está simplesmente adormecida. No entanto d'aqui até 16 de agosto muitos factos se podem dar que obriguem a modificar a resolução primeiramente tomada.

Se porém nada tiver acontecido de extraordinario é provavel que com a reabertura do parlamento vejamos o ministerio teimar na apresentação do contrato, e a commissão de fazenda teimar no seu parecer.

Se até lá as ideias não tiverem mudado...

No entanto, o desdobraimento das duas operações: monopolio e concessão,—que parece o mais conveniente para o Thesouro—, ha de ser difficil de obter por que o tempo não sobra para conseguí-lo.

Nesta questão de tanta magnitude para os interesses do paiz impõe-se a necessidade de pôr de parte todo o facciosismo, todas as paixões, sendo necessario que todos trabalhem para a sua resolução com a melhor boa vontade, imparcialidade e amor patrio.

Os rendimentos cobrados pelas diferentes alfandegas do paiz durante o anno de 1904 foram os seguintes, comparados com os do anno antecedente:

	1903	1904
Lisboa	12.225:766\$126	13.296:598\$963
Porto.....	7.014:936\$036	7.391:412\$229
Funchal	685:415\$538	582:228\$286
Ponta Delgada	210:461\$966	221:318\$681
Angra	117:958\$079	110:768\$038
Horta	90:667\$810	96:663\$393

A visita do rei Affonso XIII a Inglaterra repercutiu-se nos fundos espanhoes que soffreram alta sensivel em todas as Bolsas.

A divida ingleza tem subido nestes ultimos annos de 500.000.000 de libras a 796.000.000. A cotação dos fundos inglezes que antes da guerra anglo-boer era de 114, é agora de 90.

A avareza dos financeiros de Johannesburgo fez com que a Inglaterra perdesse em quatro annos o trabalho executado por tres gerações.

Em 1836, a divida ingleza era de 846.000.000 de libras. Apesar dos emprestimos contraídos para fazer face ás despesas da guerra da Crimea, ha cousa de quatro annos, a divida tinha descido a 500.000.000.

O governo sueco está preparando um projecto de emprestimo de doze milhões de coróas, cuja importancia é destinada a cobrir o deficit resultante da modificação do regimen fiscal dos assuacares.

Reuniu no dia 14 a assembléa geral extraordinaria da Companhia dos Tabacos, auctorizando a que se fizessem modificações no contrato de 4 de abril.

Por falta de representação de capital não pode funcionar a assembléa geral do Banco de Portugal, que fora convocada para discutir a reforma dos respectivos estatutos. Ficou transferida para o dia 4 do corrente mez.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v...	49 $\frac{7}{16}$	49 $\frac{3}{8}$	Desconto no Banco de Portugal....
» cheque..	49 $\frac{1}{8}$	49	
Paris 90 d/v.....	577	578	No mercado.....
» cheque.....	583	585	Cambio do Brazil..
Berlim 90 d/v.....	232	233	Premio da libra... a
» cheque...	238	239	\$370
Francfort 90 d/v..	232 $\frac{1}{2}$	233 $\frac{1}{2}$	a
» cheque...	238 $\frac{1}{2}$	239 $\frac{1}{2}$	\$380
Madrid cheque....	730	740	

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	JUNHO													
	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	—
Lisboa : Inscricões de assent.	42,40	42,35	42,35	42,15	—	—	42,10	—	42,30	41,20	41,15	—	—	—
» coupon ..	41	41,90	40,90	41,95	41,90	—	41,90	—	40,85	40,85	40,85	—	—	—
Obrig. 4 0/0 1888.....	20.550	—	—	20.550	—	—	20.550	—	20.550	20.500	20.550	—	—	—
» 4 0/0 1890 assent....	—	—	—	—	—	—	52.000	—	—	52.000	—	—	—	—
» 4 0/0 1890 coupon ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 assent	—	—	59.800	59.800	59.800	—	—	—	59.500	—	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 coupon int ..	59.100	—	—	—	59.200	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» externo 1.ª série.....	67.700	67.600	67.600	67.600	67.700	—	67.700	—	67.500	67.500	67.500	—	—	—
» 3 0/0 1905.....	9.450	9.450	9.450	9.450	9.450	—	—	—	—	9.450	9.450	—	—	—
» Tabacos coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accões B. de Portugal.....	—	—	179.150	—	179.650	—	180.000	—	—	180.000	—	—	—	—
» » Commercial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Nac. Ultramarino	103.550	—	104.000	104.000	—	—	—	—	104.300	104.000	104.400	—	—	—
» » Lisboa & Açores	119.500	119.500	—	—	119.700	—	—	—	—	—	119.600	—	—	—
» Tabacos coupon	118.700	118.800	119.000	119.000	119.000	—	119.000	—	119.000	119.000	119.000	—	—	—
» Comp. Phosphoros..	62.000	62.000	62.100	62.400	62.600	—	62.900	—	63.200	63.600	63.600	—	—	—
» » Real	65.600	—	65.500	65.500	65.500	—	—	—	65.100	65.800	65.700	—	—	—
» » Nacional	—	9.400	—	—	9.400	—	—	—	10.000	—	10.700	—	—	—
Obrig. prediaes 6 0/0	—	—	—	94.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » 5 0/0	—	—	—	90.450	90.400	—	—	—	90.200	90.300	90.800	—	—	—
» C.ª Beira Alta	—	—	—	33.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Real 3 0/0 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » » 3 0/0 2.º »	—	—	—	53.000	—	—	—	—	53.050	53.150	53.200	—	—	—
» » Nacional 1.ª série.	—	—	—	—	—	—	72.000	—	71.500	71.500	71.500	—	—	—
» » Atravez d'Africa..	90.200	—	90.200	90.700	—	—	90.700	—	90.000	90.200	90.200	—	—	—
Paris : 3 0/0 portuguez 1.ª série	68,40	68,50	68,70	68,70	68,75	68,75	68,40	68,05	68,12	68,45	68,50	68,65	68,60	—
Accões Comp. Real	—	—	335	331	—	335	330	328	—	—	337	—	—	—
» Madrid-Caceres	—	—	—	—	37	36	31,50	—	—	—	35,25	35,25	—	—
» Madrid-Zaragoza....	267	270	—	270	269	270	266	—	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes	158	157	160	158,50	159	160	159	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau	387	389	387	388	387	385,50	384	—	385	385	384	388	385	—
» » » 2.º »	271	272	271	271	272	272,50	270	269	269	271	—	—	—	—
» » Beira Alta....	—	170	—	—	170	170,25	171	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres.....	123	122	122	122,50	124	122,50	124,50	124	122	121,50	121,25	—	122	—
Londres : 3 0/0 portuguez.....	68,62	68,75	68,75	69	69	69	68,75	68,50	68,75	68,75	68,75	68,75	68,75	—
Amsterdã : Obr. Atrav. Africa	90,75	90,87	90,93	91,12	—	90,56	91	—	—	90,62	91,50	91,56	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1905		1904		Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilom.	Totaes	Kilom.	1905	1904	1905	1904	
		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	
COMPANHIA REAL	4 10 Jun	693	84.611.000	122.093	693	88.231.969	127.318	1.892.432.000	1.887.995.670	4.436.335	—
	11 17 »	»	83.857.000	121.005	»	88.231.969	127.318	1.976.289.000	1.976.227.639	61.361	—
	4 10 Jun	380	11.780.000	31.000	380	12.008.031	31.600	268.577.000	272.056.330	—	3.479.330
	11 17 »	»	11.639.000	30.628	»	12.008.031	31.600	280.416.000	284.064.361	—	3.648.361
Vendas Novas	4 10 Jun	70	1.485.000	21.214	70	1.893.000	27.042	39.245.000	29.111.000	10.134.000	—
	11 17 »	»	2.106.000	30.085	»	1.893.000	27.042	41.351.000	31.004.000	10.347.000	—
Sul e Sueste.....	11 20 Abr	550	30.243.635	54.988	518	29.643.900	57.227	321.100.719	327.336.945	—	6.236.226
	21 30 »	»	28.299.847	51.454	»	30.667.899	59.204	349.400.566	358.004.844	—	8.604.278
Minho e Douro	—	343	—	—	343	—	—	—	—	—	—
	14 20 Mai	253	6.033.237	23.846	253	6.128.570	24.223	142.802.730	138.999.584	3.803.146	—
Beira Alta.....	21 27 »	»	6.602.773	26.097	»	5.547.334	21.926	149.405.503	144.546.918	4.858.585	—
	14 20 Mai	105	1.829.413	17.422	105	1.742.218	16.592	32.476.944	32.262.638	214.306	—
Nacional — Mirandella e Vizeu	21 27 »	»	1.982.906	18.884	»	1.941.068	18.486	34.459.850	31.203.706	256.144	—
	21 30 Abr	34	2.208.908	64.967	34	2.213.997	65.117	25.677.499	24.864.209	813.290	—
Guimarães	1 10 Mai	»	2.424.755	71.316	»	2.462.220	72.418	28.102.254	27.326.429	775.825	—
	27 2 Jun	3681 Ps.	1.876.615	509	3681 Ps.	1.921.776	525	41.239.367	43.881.256	—	2.641.889
Norte de Espanha. ...	3 9 »	»	2.114.620	574	»	2.027.738	550	43.353.988	45.908.994	—	2.555.006
	28 3 Jun	3650	2.047.767	561	3650	2.012.640	551	41.448.066	42.947.463	—	1.499.397
Madrid — Zaragoza — Alicante	4 10 »	»	2.068.639	566	»	1.932.272	529	43.516.706	44.879.736	—	1.363.030
	28 3 Jun	1067	400.713	375	1067	410.684	384	8.639.535	8.931.333	—	291.798
Andaluzes	4 10 »	»	450.433	422	»	384.379	360	9.089.969	9.315.712	—	225.743
	4 10 Jun	429	102.979	240	429	114.763	267	1.927.038	2.049.961	—	122.923
Madrid-Caceres	11 17 »	»	94.078	219	»	100.939	235	2.021.115	2.150.900	—	129.785
	4 10 Jun	180	46.736	259	180	37.596	208	1.054.878	921.690	133.188	—
Zafra a Huelva	11 17 »	»	51.223	284	»	39.927	221	1.106.101	961.617	144.484	—

Publicações recebidas

— *Simple apontamentos historicos de economia politica.* Recebemos um folheto com o titulo acima, em que o auctor, o sr. Joaquim José de Sequeira, faz a traços rapidos, embora com funda erudição, a historia da Economia Politica através das Edades, começando em tempos antigos, passando pela idade média, até chegar aos nossos tempos.

Rico em conhecimentos, o seu livrinho torna-se muito interessante, a despeito do seu pequeno volume.

Agradecemos o exemplar com que nos brindou.

— *As thermas dos Cucos, em Torres Vedras.* Recebemos o relatório de 1904 feito pelo director d'aquelle estabelecimento, o sr. dr. Justino Xavier da Silva Freire, enumerando as muitas curas ali realizadas na epoca thermal passada.

Além da narração de muitos casos interessantissimos, contem o relatório uma descripção do local em que está installado o estabelecimento, bem como este, por onde se vê a commodidade que ali disfructam os que vão fazer uso das aguas, e como a vida deve ser agradável em sitio tão pittoresco e aprazível.

Agradecemos.

TRACÇÃO ELECTRICA

Lisboa

Começam brevemente os trabalhos de montagem da nova linha electrica no bairro Camões.

Os carris são montados em frente da Escola do Exército, seguindo pela rua do Conde do Redondo, contornando pelas ruas de Santa Martha e Barata Salgueiro, indo depois entroncar com a linha da Avenida.

Por estes dias começará a funcionar a linha de Campolide, pelas Amoreiras.

Já estão elaboradas as tabellas de preços d'esta nova linha, e, ao que parece, a companhia aproveitará a occasião para modificar os preços na linha da Estrella, attendendo assim ás continuas reclamações do publico.

Porto

A commissão de defesa enviou um officio ao governo pedindo que dê solução rapida á questão da viação electrica.

Já começou a ser collocado o cabo de tracção fóra de Gaia.

A inspecção das industrias electricas aguarda apenas que lhe seja communicado estarem prontos, para serem examinados, os carros electricos, construidos segundo os preceitos estabelecidos pela mesma inspecção, para, approvados que sejam esses carros, ser concedida licença para a exploração da tracção electrica entre o Porto e Villa Nova de Gava.

Espanha

Vae ser assignada a escritura de venda da linha de tremvias de Miranda, em Santander, adquirida por uma companhia de Bilbao, com a condição de applicar a tracção por electricidade.

LINHAS PORTUGUEZAS

Mossamedes a Chella.—Já foi assignado, o contrato entre a casa allemã Koppel e o sr. ministro da marinha para o fornecimento de materiaes destinados ao caminho de ferro de Mossamedes a Chella.

Swazilandia.—Já partiu para os Libombos a primeira

expedição para dar começo aos trabalhos de construcção d'esta linha.

Parece que foi descoberta, qualquer inconveniencia em a linha projectada seguir o traçado primitivo, dizendo-se que vae soffrer modificações a directriz que tinha sido estudada.

Ainda não chegaram os materiaes para se dar principio á construcção da linha que inclue tres tunneis. Uma brigada procede a trabalhos preliminares e a installações para o pessoal, nas alturas do kilometro 10 da actual linha ferrea, onde vem entroncar o caminho de ferro em construcção.

Guimarães a Braga.—Proseguem activamente os trabalhos para a construcção d'esta linha, tendo já sido marcados varios terrenos que é necessario expropriar.

Regoa a Villa Real.—Vão já muito adeantados os trabalhos da construcção da linha ferrea da Regoa a Villa Real, a qual não tardará a ser aberta á exploração.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Logo que chegue a auctorização do Ministerio das Obras Publicas, será aberta ao serviço publico a linha de Balagner a Mollerusa, construida pela «Sociedad Azucarera de Segre».

Foi já a informar o pedido de concessão de uma linha, de um metro de largura, de serviço particular e uso publico que partido do kilometro 4 da linha de Bilbao a Arenas vae terminar em Luchana.

Foi prorogado por mais dezoito mezes o praso para terminar as obras da linha de Alicante a Villajoyosa.

ESTADOS UNIDOS

Desde os ultimos dias do mez findo que funciona o telegrapho sem fios nos comboios que fazem serviço entre Chicago e S. Luiz. Cada estação intermediaria está em communicação constante com o comboio em marcha, annunciando-lhe todo o movimento da linha.

D'esta fórma evitar-se-hão os choques, grande numero de descarrilamentos e outros accidentes.

Notas varias

Uma descoberta interessante.—Um engenheiro francez, André Gambin, annunciou ter feito uma valiosissima descoberta que revolucionará a arte da construcção naval e assombrará o mundo.

E' nada mais e nada menos do que um sistema motor fornecendo aos navios uma velocidade de quinhentas milhas por hora.

Requereu já a patente de invenção e assegurou os seus direitos em todos os paizes da União Internacional e mesmo em alguns outros, tendo depositado na Academia das Sciencias de Paris varios planos e memorias cuidadosamente lacrados e sellados.

Os seus planos baseiam-se em principios strictamente scientificos; põe de lado todas as estafadas theorias sobre a resistencia da agua, turbinas, helices, e antigos modelos de navios.

A descoberta consiste em collocar na parte deanteira de um barco de construcção especial um apparelho que denomina *tifonoide* e que é um cone que absorve a agua. Este cone, por meio de voltas produzidas por um eixo horizontal, semelhante ao das helices, produz o vacuo adeante do navio o qual é aspirado pneumaticamente através do espaço como as cartas pelo interior dos tubos postaes pneumaticos.

As experiencias deram resultados surpreendentes.

Os metaes preciosos no Mexico.—Ha quinze annos apenas, a producção do ouro no Mexico não chegava a 500.000 duros; dez annos depois elevava-se a um milhão. No an-

no passado a exportação de ouro excedeu 10.700.000 duros.

Quanto á prata, chegou o Mexico a ser o paiz maior productor do mundo. Durante o anno economico 903-904, a exportação em barras, em moedas ou trabalhada, attingiu a cifra de 78.987.891 duros.

A agua potavel em Paris. — Trata-se de estudar um sistema de conducção de aguas a Paris, em vista das pessimas condições hygienicas da agua do Sena, unica de que póde dispôr a população da capital da França.

A agua vae do lago Neuchatel, na Suissa, que fica a mais de quinhentos kilometros, e é tomada á altura de noventa metros abaixo da superficie livre.

A municipalidade de Neuchatel cede a agua do seu lago a troco de uma renda annual de quatro milhões de francos.

Curiosa applicação do telephone. — Conta uma revista americana que em Boston, uma casa constructora de machinas, vendeu uma para o Canadá, e mandou com ella o respectivo montador. Como este adoeceu antes de terminar a montagem, teve que retirar.

O director da fabrica que não podia perder tempo á espera que chegasse outro montador, poz-se ao trabalho, e conseguiu pôr a machina a funcinar. Notou, porém, que esta produzia um ruido estranho, o que era seguro indicio de que não tinha sido convenientemente montada.

Telephonou para a casa constructora explicando-lhe o que se passava. De lá responderam-lhe que por certo a machina estava mal montada, mas que pozesse o telephone proximo d'ella porque um montador pratico procuraria conhecer pelo ruido qual o defeito que era preciso reparar.

Effectivamente depois de ter escutado por algum tempo indicou, ainda pelo telephone, o que era preciso fazer.

E d'esta maneira se evitou uma grande perda de tempo e tambem de dinheiro.

Aproveitamento dos desperdicios de lata. — Esta industria está em prospero desenvolvimento como o mostra a abundancia de pedidos.

Na Allemanha e na França aproveitam os desperdicios de lata tirando-lhes o estanho pelo processo electrolitico e comprimindo-as depois numa prensa hydraulica, formando blocos de 50x50x25 centimetros, que expedem para as fabricas de aço a fim de serem empregados nos fornos.

O ferro assim obtido é muito procurado por ser de excellente qualidade e ficar mais barato do que o ferro ordinario.

Extincção de incendios a bordo. — Um processo muito simples foi agora descoberto por um medico francez de Saint Yves, o dr. Staff.

Consiste em installar nos porões tanques contendo materias calcareas cobertos por tampas crivadas de orificios. Os tanques ficam em communicação com a coberta por meio de um tubo.

Logo que se manifeste incendio introduz-se pelo tubo acido sulfurico ou chlorhydrico, os quaes como é sabido, em contacto com as substancias calcareas provocam o desenvolvimento do acido carbonico.

Tapa-se então o tubo e o acido que se desenvolve, saindo pelos orificios das tampas, invade os porões e extingue o incendio.

Uma nova liga. — O *Mechaniker* dá noticia de uma nova liga a que deram o nome de *zimalio* e que se obtem juntando ao aluminio pequenas quantidades de magnésio e de zinco.

Esta liga fica mais dura que o aluminio e trabalha-se mais facilmente.

O *zimalio* fundido póde limar-se, forjar-se, estirar-se e cortar-se sem difficuldade.

A resistencia á tracção é de 20 a 25 kilogrammas por millimetro quando se submeter a um resfriamento brusco.

O inventor da illuminação a gaz. — Um jornal de Bristol diz que foi um tintureiro d'aquella cidade quem primeiro empregou o gaz extraido da hulha para a illuminação com o que maravilhou os seus visinhos por causa do brilhantismo da illuminação do seu estabelecimento.

Fez-se forte de que poderia illuminar as ruas da cidade por aquelle sistema, mas os habitantes riram-se do que elle dizia.

Apesar d'isso conseguiu obter auctorização para fazer uma experiencia. Os resultados foram tão bons que pouco tempo depois estabelecia-se a primeira fabrica de gaz.

Em busca do polo norte. — Fez-se ao mar um d'estes dias com destino a Tromsoe e mares polares, o *Terranova* que vae procurar os trinta e seis homens que compõem a tripulação do *America*, do commando do capitão Fiala, que ha dois annos estão naquellas paragens sem que se tenha tido noticias da sua sorte.

Esperam os tripulantes do *Terranova* estar de regresso em setembro com os seus companheiros, mas o capitão Kjeldsen a quem está confiado o commando da expedição e é homem experiente naquellas perigosas navegações, á cautela, foi prevenindo-se com viveres e material sufficiente para poder passar dois invernos naquellas terriveis solidões, na previsão de necessitar demorar-se.

O bioscopio. — Diz a *Revista de Montes* que o dr. Aurelio Gasparis, professor livre da Universidade de Londres, inventou um instrumento de grandissima utilidade para os naturalistas, permittindo-lhes estudar a vida dos insectos e de outros pequeninos seres nas condições naturaes.

O microscopio ordinario obriga o observador a approximar-se muito do objecto que quer estudar. O bioscopio não tem essa exigencia, permittindo que o observador se colloque a um metro de distancia, de maneira que passa despercebido do animal que esteja observando.

O instrumento consiste em um tubo que se póde alongar, tendo na parte anterior um sistema de objectivas acromaticas, corregidas da observação de esphericidade.

Na parte posterior tem uma ocular de grande campo visual.

Adaptando o aparelho a uma camara photographica podem fixar-se quaesquer impressões que se desejem conservar.

Companhia Real

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

(Continuação do n.º 420)

2.º — Observações sobre o Trafego

O mappa seguinte indica a repartição das receitas em 1904, e a differença em relação ao anno precedente :

	Receitas do trafego em 1904	Augmento em 1904
Passageiros.....	2.185:863\$601	100:140\$932
Mercadorias em grande velocidade.	292:462\$591	14:860\$246
" " pequena " "	2.591:793\$983	59:487\$305
Receitas diversas do trafego (assignaturas, cobrança fóra das estações e nos apeadeiros, armazenagens, despêsas de caes, etc.)....	410:174\$491	45:319\$332
Total.....	5.483:255\$576	219:807\$815

§ 1.º — Passageiros

O quadro annexo n.º 25 dá esclarecimentos circumstanciados sobre o trafego de passageiros. D'elle extraímos os elementos mais importantes.

O numero de passageiros em 1904 foi inferior 70.162 em relação ao de 1903. Esta diminuição incide sobre as 2.ª e 3.ª classes e especialmente na linha de Cascaes entre Caes do Sodré e Dafundo onde mais se ressentia a concorrência dos carros electricos, tendo o movimento de passageiros baixado de 1.240.133 em 1903 a 1.063.533 em 1904, ou seja uma diminuição de 174.780 passageiros em 1904.

Esta diminuição no numero de passageiros de pequeno percurso foi compensada pelo augmento do numero de passageiros em maior percurso que circularam na mesma linha e que produziram um augmento de receita de 17:354\$500 réis em 1904 como se verá no paragrapho relativo ao serviço suburbano.

Os dois mapps seguintes mostram, o primeiro, a variação do numero de passageiros desde 1894, e o segundo a da receita total

correspondente. Em 1904 esta receita total foi superior 100:140\$932 réis á de 1903, apesar da diminuição indicada do numero de passageiros.

ANNOS	Numero de passageiros	Diferenças em relação ao anno anterior
1894.....	2 804 678	—
1895.....	3.209.064	+ 404.386
1896.....	4 195.009	+ 985.945
1897.....	4.870.590	+ 675.581
1898.....	5.909.034	+ 1 038.444
1899.....	6.044.889	+ 135.855
1900.....	6.206 748	+ 161.859
1901.....	6 605 539	+ 398.791
1902.....	6.257.391	+ 348.148
1903.....	6.474.236	+ 216.845
1904.....	6.401 074	— 70.162

ANNOS	Receita dos passageiros	Augmento sobre o anno anterior
1894.....	1.495:055\$462	—
1895.....	1.556:537\$196	81:481\$734
1896.....	1.633:933\$613	77:396\$417
1897.....	1.688:512\$927	54:579\$314
1898.....	1.837:395\$078	148:882\$151
1899.....	1 932:120\$891	94:725\$813
1900.....	1.949:232\$178	17:111\$287
1901.....	1.998:882\$978	49:650\$800
1902.....	2.043:371\$546	44:488\$568
1903.....	2 085:752\$669	42:351\$123
1904.....	2.185:863\$601	100:140\$932

Os numeros precedentes não comprehendem os bilhetes de as signatura nem os de papel vendidos em transitio ou nos apeadeiros dos tramways. Estes bilhetes de papel augmentaram de 1.265.933 em 1904 a 1.436.815 em 1904, ou sejam mais 170.882 em 1904.

A receita média por passageiro subiu de 339 réis em 1903 a 359 réis em 1904; a proporção dos bilhetes do preço reduzido sobre o total dos bilhetes vendidos, baixou de 84,24 % em 1903 a 83,06 % em 1904.

O numero médio de logares postos á disposição do publico em cada comboio que em 1903 foi de 233,8 passou a 234,1 em 1904. A proporção dos logares occupados para os logares disponiveis (não contando os bilhetes vendidos em transitio e as assignaturas) ficou quasi estacionaria, isto é, de 20,64 % em 1903 passou a 20,97 % em 1904. Finalmente o percurso médio de passageiros subio de 32^s 5 em 1903, a 34^s 2 em 1904.

Suburbios. — O augmento das receitas nas linhas suburbanas de Lisboa que indicamos em 1903, continuou em 1904 como se vê do mappa seguinte :

LINHAS	Receitas		Diferença em 1904	
	em 1903	em 1904	a mais	a menos
Lisboa a Villa Franca.....	65:352\$120	70:381\$590	5:029\$470	—
Lisboa a Cintra.....	120:299\$820	123:321\$330	3:021\$510	—
Lisboa a Cascaes.....	169:935\$290	187:289\$790	17:354\$500	—
Coimbra á Figueira.....	29:265\$490	31:026\$360	1:760\$870	—
Porto a Aveiro.....	121:922\$910	125:971\$710	4:048\$800	—

O mappa anexo n.º 26 mostra que, se na linha de Cascaes, o numero de passageiros foi inferior ao de 1903 em 145.647, a receita total do anno foi superior em 17:354\$500 o que significa que a diminuição do numero de bilhetes vendidos incidio exclusivamente nos pequenos percursos. O mesmo succedeu na linha de Cintra onde o movimento de passageiros baixou de 23.308 bilhetes, mas cuja receita foi superior em 3:021\$510 réis.

O mappa seguinte mostra o producto dos bilhetes de assignaturas nas linhas suburbanas.

LINHAS	Producto		Augmento em 1904
	em 1903	em 1904	
Lisboa a Villa Franca.....	5:307\$500	7:092\$590	1:785\$090
Lisboa a Cintra.....	12:484\$950	15:305\$160	2:820\$210
Lisboa a Cascaes.....	30:068\$990	38:907\$750	8:838\$760
Coimbra a Figueira.....	38\$500	213\$630	175\$130
Porto a Ovar ..	1:629\$630	2:791\$940	1:162\$310

O augmento do producto indicado neste mappa é em parte, apparente, pois que em 1903 omittiu-se a verba de 10:977\$890 réis, receita dos bilhetes mensaes suburbanos. Feita a devida rectificação, o augmento real em 1904 sobre o producto de 1903 é apenas de 3.803\$610 réis.

Bilhetes de banhos do mar. — O mappa seguinte dá o numero e producto de bilhetes de banhos do mar vendidos nas estações nos annos de 1898 a 1904.

ANNOS	Numero	Producto
1898.....	24.329	89:426\$613
1899.....	18.869	71:160\$277
1900.....	18.613	75:975\$118
1901.....	24 702	89:979\$119
1902.....	27.896	97:450\$482
1903.....	28.587	102:734\$211
1904.....	36.660	103:705\$450

O augmento, tanto do numero dos bilhetes vendidos como do seu producto é apparente, pois que é este o primeiro anno em que se inclue neste mappa o numero e a receita dos bilhetes vendidos entre Amieira e Figueira da Foz e entre Caldas e S. Martinho durante a estação balnear. Estes dois serviços representam quasi exactamente o augmento de 971\$239 réis accusado pelos algarismos do mappa.

O producto para a nossa Companhia dos bilhetes de banhos do mar vendidos nas estações espanholas foi inferior em 1:271\$838 réis ao do anno de 1903.

Este resultado é consequencia da melhoria do cambio portuguez e á sua situação com relação ao cambio espanhol, as viagens em Portugal são cada vez mais dispendiosas e os forasteiros espanhoes manifestam a tendencia para abandonar as nossas praias.

Bilhetes directos franco-portuguezes. — Accentuou-se ainda neste anno como em 1903 um ligeiro augmento no producto d'estes bilhetes, tendo a parte correspondente á nossa Companhia subido de 18:577\$483 réis em 1903 a 21:056\$463 réis em 1904, ou seja um augmento de 2:479\$980 réis. Estes bilhetes foram divididos como segue :

Proveniencias	Classes	Quantidades		Diferença em 1904	
		em 1903	em 1904	a mais	a menos
De França para Portugal ...	1. ^a	1 274	1.424	150	—
	2. ^a	167	184	17	—
	3. ^a	92	85	—	7
De Portugal para França ...	1. ^a	1.777	1.877	100	—
	2. ^a	326	407	81	—
	3. ^a	122	146	24	—

Horarios. — Introduzimos em 1904 alguns melhoramentos nos nossos horarios; assim, a marcha do expresso diario entre Lisboa e Porto foi accelerada e o comboio Sud-Express circulou trisemalmente nos mezes de junho a novembro.

§ 2.^a — Mercadorias em grande velocidade

Os dois mappas annexos n.º 28 e 29 dão esclarecimentos minuciosos sobre o trafego de mercadorias em grande velocidade.

Em seguida indicamos como tem variado desde 1894 a tonelagem e a receita d'este ramo de trafego :

Annos	Tonelagem Kilogrammas	Producto liquido de impostos e de reembolsos	Diferença sobre o anno anterior	
			a mais	a menos
1894.....	18 967.511	168:909\$347	—	—
1895.....	18 119 915	170:412\$309	1:502\$962	—
1896.....	19.597.396	162:708\$411	—	7:703\$898
1897.....	23.013.030	181:383\$411	18:675\$000	—
1898.....	28.888 168	216:241\$044	34:857\$633	—
1899.....	30.696 521	234:706\$645	18:465\$601	—
1900.....	28.519.870	229:297\$977	—	5:408\$668
1901.....	32 403 751	252:377\$400	23:079\$423	—
1902.....	36 508.523	275:132\$203	22:754\$803	—
1903.....	34.731.156	277:603\$345	2:471\$542	—
1904.....	36.939.189	292:463\$591	14:860\$246	—

Os transportes de perxe e outros comestiveis augmentaram 1:609\$078 réis. Houve apenas uma diminuição de 8:153\$956 réis no transporte de mercadorias diversas, mas em compensação o producto de pequenos volumes até 10 kilos transportados segundo o regimen da tarifa n.º 8 grande velocidade foi superior 21:959\$355 réis ao de 1903.

O producto médio liquido de tonelada por kilometro, foi de 64,70 réis em 1904 contra 63,25 réis em 1903.

O percurso médio da tonelada baixou de 120,4 kilometros em 1903 a 114,9 kilometros em 1904.

Bagagens. — As bagagens não estão comprehendidas nos numeros precedentes, tendo-se transportado em 1904 — 10.441,6 toneladas de bagagens diversas que produziram 60:393\$272 réis o que corresponde a um augmento em relação ao anno anterior de 399 toneladas a 5:453\$599 réis.

(Continúa)

Aos que viajam

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

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Caminho de Ferro do Valle do Tamega 1.º lance: Livração-Amarante

Fornecimento de um taboleiro metallico

Pelo presente se faz publico que no dia 8 de julho proximo futuro, pelas duas horas da tarde, se ha-de proceder, perante a direcção d'estes caminhos de ferro e na sua sede nesta cidade, ao concurso publico para a adjudicação da empreitada acima designada.

O deposito provisorio para ser admittido como licitante será de 191\$000 réis e poderá ser feito até as 3 horas da tarde da vespera do concurso nas thesourarias de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Minho e Douro e Sul e Sueste. O definitivo, que deverá ser feito na mesma thesouraria onde o hoyer sido o primeiro, será de 5 p. c. do preço da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo que a praça estiver aberta, podendo tambem os licitantes enviar a esta direcção, em carta fechada, as suas propostas, acompanhadas do recibo do deposito provisorio e do documento exigido na alinea b) da 2.ª condição da arrematação, constante do respectivo programma; entendendo-se por este facto, que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a hoyer, e do direito de reclamação acerca dos actos do concurso.

As condições da arrematação, o caderno de encargos, bem como os respectivos desenhos, podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã às 3 da tarde, no serviço de construcção d'esta direcção, em Campanhã, rua da Estação, 106, e em Lisboa na direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste.—Porto, 31 de maio de 1905.

Direcção do Sul e Sueste

Construcção de edificio

Faz-se publico que no dia 10 de julho de 1905, pelas onze horas do dia, na secretaria da 2.ª secção de via e obras, em Evora, perante o respectivo chefe terá logar a arrematação para a construcção do edificio de passageiros na estação de Évora Monte.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 54\$800 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 às quatro da tarde, na secretaria da 2.ª secção de via e obras, em Evora.—Evora, 13 de junho de 1905.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Venda de cortiça dos sobreiros existentes entre os kilometros 127 e 243 da linha de leste

Até o dia 30 de junho de 1905 serão recebidas propostas, em carta fechada, para a compra da cortiça dos sobreiros existentes entre os kilometros 127 e 243 das linhas de leste, as quaes devem ser endereçadas ao engenheiro em chefe do serviço de via e obras na estação de Lisboa P.

Esta carta deve ser acompanhada do documento comprovativo de que o signatario d'ella effectuou na thesouraria da Companhia, na estação de Lisboa R., o deposito provisorio de 15\$000 réis. O concorrente a quem não for adjudicada a compra retirará logo este deposito.

As condições para a venda d'esta cortiça acham-se patentes todos os dias na estação de Lisboa P. e na sede de todas as secções de via e obras, das 9 horas da manhã às 5 horas da tarde. Lisboa, 9 de junho de 1905.

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Arrendamento do buffete da estação de Mirandella até 31 de dezembro de 1908

A Direcção d'esta Companhia recebe propostas em carta fechada até o dia 31 de julho do corrente anno, para o arrendamento do buffete da estação de Mirandella durante os annos de 1906, 1907 e 1908.

As condições para este arrendamento estão patentes na sede da Companhia, em Lisboa, nas estações da linha de Mirandella, e serão enviadas pelo correio a quem as requisitar.

As propostas serão endereçadas á direcção d'esta Companhia em Lisboa, rua de S. Nicolau n.º 88, e redigidas segundo o theor seguinte:

«Eu abaixo assignado, residente em . . ., obrigo-me para com a Companhia Nacional de Caminhos de ferro, a tomar de arrendamento o buffete da estação de Mirandella até 31 de dezembro de 1908, pela renda annual de . . . réis (por extenso), na conformidade das condições que estiverem patentes e das quaes tomei pleno conhecimento». (Data e assignatura por extenso).

Lisboa, 5 de junho de 1905.

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Serviço combinado

com a Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

Viagens de recreio do Porto e Campanhã a Vizella e Guimarães

Aos domingos e dias santificados

Nos mezes de junho a setembro, inclusivè, do corrente anno.

Bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos (incluindo o imposto do sello) do Porto e Campanhã: A Vizella, 1.ª classe, 1\$140; 2.ª 1\$010; 3.ª 490; Guimarães, 1\$250, 1\$120 e 510.

Horario dos comboios:—Partida do Porto, 12 10; Campanhã, 12-20; Rio Tinto, 12-28; Ermezinde, 12-37; Trofa, 1-10; chegada a Vizella, 2-24; a Guimarães, 2-49; partida de Guimarães, 8-32; Vizella, 8-55; Trofa, 10-13; chegada a S. Romão, 10-25; Ermezinde, 10-35; Rio Tinto, 10-43; Campanhã, 10-52; Porto, 11.

Condições:—1.ª Estes bilhetes dão direito aos passageiros de ficar em qualquer estação áquem d'aquella a que se destinam, devendo a viagem, tanto á ida como á volta effectuar-se pelos comboios mencionados neste aviso.

2.ª A ida deverá o passageiro apresentar, quando lhe for exigido, as duas partes do bilhete—ida e volta. Os bilhetes que não forem assim apresentados serão considerados sem valor; tendo, por isso, o passageiro de pagar a importancia do seu logar pela tarifa geral.

3.ª O passageiro que occupar um logar de classe superior á indicada no seu bilhete, pagará a differença de classe segundo os preços da tarifa geral, quer o caso se dê a ida, quer á volta.

4.ª Estes bilhetes não dão direito ao transporte gratuito de bagagem registada.

5.ª Ficam em vigor as condições das tarifas geraes em tudo que não seja contrario ao que se dispõe no presente.—Porto, 3 de junho de 1905.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Apeadeiro de Alcaíça-Moinhos

Desde a data do presente, o apeadeiro de Moinhos, situado ao kilometro n.º 35,6 da linha de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, entre as estações de Mafra e Malveira, passa a denominar-se Alcaíça-Moinhos.

Lisboa, 10 de junho de 1905.

Transporte de varias mercadorias por vagons completos ou pagando como tal

1.ª ampliação da tarifa especial interna n.º 8 p. v.

Additamento aos preços especiaes D) do § 2.º da tarifa especial acima citada, applicaveis nas procedencias de Paço d'Arcos ou Queluz Bellas, ás seguintes mercadorias:

Areia, argila em bruto, argila lavada, barro em bruto, barro lavado, basalto, brita (pedra britada), brogau, calhau, cantaria com apparelho simples, cantaria em bruto, cantaria desbastada, cascalho, granito com apparelho simples, granito em bruto, granito desbastado, granito desfeito, lagedo, marmore em bruto, marmore desbastado, marmore serrado, parallelepipedos (de todas as qualidades) para calcetamento, pedra britada, pedra para cal, pedra (não designada) em bruto, pedra (não designada) com apparelho simples, pedra (não designada) desbastada, saibro, seixo, terras (não designadas).

De Caxias para as estações de Lisboa (Caes dos Soldados) a Braço de Prata, ou de Alcantara-Mar a Bemfica, por tonelada, 100 réis.

Ficam em vigor todas as condições da tarifa ampliada pelo presente aviso, o qual será posto em vigor desde 1 de julho de 1905. Lisboa, junho de 1905.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LISBOA *Braganza-Hotel.*—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.^{er} ordre.—Proprietario, Victor Sasseti.

LISBOA *Hotel Durand.*—Rua das Flores, 71—1.^{er} class. English family hotel—proximo de theatros e centro da cidade—Gabinete de leitura.

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

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

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

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

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

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

PORTALEGRE *Hotel Caraca.*—O principal da cidade e um dos melhores da provincia. Serviço bom e aceiado. Carro na estação no comboio do dia, de Lisboa. Prop. Antonio d'Oliveira Caraca.

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

PORTO *Hotel Continental.*—Rua Entreparedes (Frente a Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central—Prop. Lopez Munhós.

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

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

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

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

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

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

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

Machina de escrever em livros AMERICANA

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

UNICA QUE EXISTE EM PORTUGAL

Largura da linha 25 centímetros (100 letras)

Tabolador automatico aperfeiçoado

Mesa de carvalho, elegante e solida

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

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

Póde ser examinada e encontra-se á venda nesta redacção

RUA NOVA DA TRINDADE, 48—LISBOA

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

COMPANHIA REAL				Lisboa-Rocio Sacavém Lisboa-Rocio				Figueira Alfarellos Figueira				Porto Valença Porto					
C. Sodrê		Algés		C. Sodrê		Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-0 m.	5-15 m.	5-30 m.	5-45 m.	5-0 m.	5-15 m.	7-48 m.	8-26 m.	9-34 m.	10-18 m.	4-10 t.	4-57 t.	3-0 m.	3-39 m.	7-55 m.	12-37 t.	9-23 m.	12-15 t.

NUMERADORES AUTOMATICOS, para folhas de livros, recibos, ta-lões, etc., marcando cada numero uma, duas, tres ou quatro vezes — caracteres em aço duro.

De 3 letras, de 12\$500 a 15\$750 réis	} segundo o tamanho das letras
» 4 » » 13\$750 » 17\$000 »	
» 5 » » 15\$000 » 18\$250 »	
» 6 » » 16\$250 » 19\$000 »	

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES, nesta redacção.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 3 de Julho sairá o paquete **Magdalena** para

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

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Suez), vapor allemão **Herzog**. Sairá a 3 de julho. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Prinz Sigismund**. Sairá a 5 de julho. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Pernambuco**. Sairá a 14 de julho. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bolonha e Hamburgo, vap. allemão **Prinz Waldemar**. Sairá a 3 de julho. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



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



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Chili**. Sairá a 10 de julho. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Espanha, India e Macau, vapor espanhol **Isla de Panay**. Sairá a 12 ou 13 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Glascow e Liverpool, vapor espanhol **Bravo**. Esperado a 3 de julho. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Hamburgo, vapor allemão **Cordoba**. Sairá a 11 de julho. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Mendoza**. Sairá a 4 ou 5 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Victoria**. Sairá a 12 de julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Liverpool (directo), vapor inglez **Taleranian**. Esperado a 2 de julho. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Londres (directo) e Antuerpia, vapor espanhol **Montanez**. Esperado a 3 de julho. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Magdalena**. Sairá a 3 de julho.

Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez **Cabo Verde**.

Sairá a 7 de julho.

Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 83, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Paranaguá**. Sairá a 2 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará, e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Obidense**. Sairá a 7 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pará, Maranhão, Ceará e Parnahyba, vapor allemão **Troja**. Sairá a 13 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



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



Pernambuco, e Maceió, vapor inglez **Cappella**. Sairá a 6 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



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



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



Rio de Janeiro, Montevideo e Valparaiso, vapor inglez **Oravia**. Sairá a 12 de julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa (Santa Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal, Flores e Corvo, vapor portuguez **Açor**. Sairá a 5 de julho.

Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



Tanger, Valencia, Barcelona, Cete e Marseilles, vapor francez **Saint Jacques**, 13. Sairá a 5 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Gazeta dos Caminhos de Ferro

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

COMPANHIA DA PARTE DEBIDA DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

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

5.ª MODIFICAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 13

PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 15 de Junho de 1905)

DESDE 25 DE JUNHO DE 1905

Aos preços de applicação d'esta tarifa é augmentada a seguinte *alinea*:

E) — Expedições de cortiça em pranchas ou quadros, do Barreiro para Vendas-Novas :

Por tonelada..... 340 réis

Lisboa, 17 de Junho de 1905.

O Engenheiro Director,

Antonio Lourenço da Silveira.

