

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

A. VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXO D'ESTE NUMERO

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

SUMMARIO

LIGAÇÕES DO PORTO COM LEIXÕES, por J. Fernando de Sousa.	193
CONGRESSO DE VIAS FERREAS (conclusão) por O. S.	195
PARTE OFICIAL — Portarias de 8, 15, 16, 17 e 23 de Junho do Ministério das Obras Públicas e decreto de 2 de Junho do Ministério da Marinha.	197
NOTAS DE VIAGEM	198
AS TERCEIRAS CLASSES NOS COMBOIOS	198
OS CAMINHOS DE FERRO NO BRAZIL	198
AS LINHAS FRANCEZAS DA ÁFRICA OCCIDENTAL	198
AUTOMOBILISMO	199
CANOAS ELECTRICAS	199
COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE GUIMARÃES	199
COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELLA	200
PARTE FINANCIERA — Carteira dos acionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e ágios — Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	200 e 201
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS	202
TRAÇÃO 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 — Relatório do conselho de administração (continuação)	204
ARREMATAÇÕES	205
AVISOS DE SERVIÇO	205
AGENDA DO VIAJANTE	206
HORÁRIO DOS COMBOIOS	207
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	208

Ligações do Porto com Leixões

Por mais de uma vez tenho exposto aqui as minhas ideias 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 espanhóis depende das facilidades que a navegação encontrar.

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

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

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

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

Considera-se indispensavel completar o porto de Leixões com um sistema de obras, cujo plano está delineado e aprovado e que pôde 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 condennar 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 convém 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 aconselhamento 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 pessoais, 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 luta victoriosa com os portos rivais.

E' do desenvolvimento de Leixões que depende o seu futuro. Não pôde 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 tráfego 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 compreender 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 admitir que Leixões está destinado a tornar-se porto commercial, unica hypothese que as justifica, e que o movimento do Porto se dividirá, como já sucede, 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 favoraveis 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 acceso do porto de Leixões.

A terceira, que bem se poderia reunir á anterior, é representada pelo trasego 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 concorrencia dos portos e linhas espanholas, só poderá manter-se, crescer e attingir a desejada importancia, 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 conflu 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 trasego 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 concorrencia 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 trasego 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 vagons 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 vêm, alliviando Campanhã de um movimento que não comporta.

Obrigar todo o trasego de Leixões a passar pelo ramal da Alfandega, cheio de tunneis, de fortes rampas, sem possibilidade de segunda via, embraçando 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 adquira 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 efeitos do trasego 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 sobreja 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, construída toda a ceu descoberto, far-se-hia uma obra util e pouco dispendiosa.

Em quanto essa obra se não fizer, a linha de Leixões tem de sair da estação da Alfandega em ramal, embraçando e complicando o seu serviço; atravessa de nível 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 esthetic, 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 em quanto a Companhia das Docas não declinar o encargo, o que esta não faz, em quanto lhe não for 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 afirmar 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 embraçada.

O governo resolveu attender *no que tenham de legítimas* 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 forma de servir o projectado entreposto do Ouro. Logo que o projecto tenha obtido voto favoravel do Conselho Superior de Obras Publicas e aprovação 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 lugar, 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 simples, 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 em quanto 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^o,67, por onde fossem os vagons da via larga com tracção electrica ou animal até o Ouro ou aproveitar a via dos tramways com baldeação da mercadoria.

Por esta forma com o minimo dispendio se attende-

riam as conveniencias e necessidades do commercio do Porto, sem ir comprometter cerca de 800 contos na construcção 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 difícil 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. Princípios geraes das instituições de previdencia em beneficio do pessoal das vias ferreas.*

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

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 itálico nesta notícia.

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 subvençionar.

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 socorros directos.

No que respeita a desastres de trabalho, atende-se-lhes, ou pelo funcionamento livre do seguro facultativo, ou, em virtude de disposições legaes 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 estranhas ás vias ferreas, ou por meio de caixas interiores em que se acumulam capitais provenientes das quotas do pessoal e da administração, capitais 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 princípios scientificos do seguro, mas que se é possivel 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, tais 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 possivel 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, propôz que se pedisse á comissão permanente a inserção, no programa da proxima conferencia, da questão sobre o «modo de construcção de vias ferreas.»

Foi aprovado.

O sr. Kupka da Kaiser Ferdinand Nordbahn, propôz analogamente que se incluissem «os principios da estatistica 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, Adadouroff, Tchérémissoff.

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

Substituição dos srs. Gorfchakoff, e Ch. M. Depew, cujos mandados expiraram, pelos srs. Kologrivooff e Samuel Spencer.

Que a Comissão fique auctorizada a nomear um membro italiano para o logar do falecido 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.^a dos estatutos, regularizando-se na 8.^a sessão segundo o artigo 20.^a

Como a adesão da Allemanha 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 possivel fixar o numero de logares que lhe competem na Comissão. Por consequencia, o Congresso decide auctorizar a comissão a completar-se provisoriamente tendo em conta a competencia das adesões que houver das vias ferreas allemãs, em conformidade com o artigo 7.^a dos estatutos, e sob a reserva de fazer confirmar o aumento do numero de membros da 8.^a sessão segundo as formulas do artigo 80.^a

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 comissarios da revisão de contas os srs. Carlier (França) e Tcherevmissinoff (Russia).

Revisão dos estatutos

D'acordo com o seu auctor, a Comissão 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 forma 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 Comissão permanente, sob proposta de cinco membros pôde todavia resolver, em voto escrito e por maioria de todos os seus membros, que se mantinham até a primeira sessão do Congresso.

Escolha da sede da proxima sessão

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

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

Discurso de encerramento

O sr. Stuyvesant Fish, presidente.

«Esta sessão do Congresso é a primeira que foi honrada pela adhesão, à nossa associação, do governo dos Estados Unidos e do governo de sua majestade o Imperador da Alemanha. A parte este facto considerável, 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 relatórios, a sua competencia, o interesse que excitaram são igualmente consideraveis.

O plano do programa das questões propostas á discussão pela Comissão 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 Comissão 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 conosco, e o sr. Gérard que o substituiu nas suas funções e que se tem imposto á nossa amizade e á nossa consideração afectuosa. 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 caos. E' á sua intelligencia, ao seu tacto, á sua habilidade infatigável 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-thesoureiro da Comissão, 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 funcionários das vias ferreas, o tempo necessário para redigir os relatórios, 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 perfeitas, 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 prática das vias ferreas, baseada numa experiência aprofundada.

A cortezia para com os nossos hóspedes obrigava-me, na minha qualidade de americano, a começar pela expressão dos agradecimentos devidos á Comissão Permanente. Não posso todavia impedir-me de proclamar a dívida de gratidão que os 1.300.000 cidadãos americanos ocupados 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, aceitando as funções de Presidente honorário. (Longos aplausos).

Aquelles a quem é familiar a historia das vias ferreas lembrar-se-hão de quantas vezes se repetiram experiências idênticas, 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 experiência 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 Comissão permanente.

Senhores: Quando lêmos o programa da sessão, antes de embarcar para a America, podemos 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 perfeitamente 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 órgão do vice-presidente sr. Tairbauks, que depois não deixou de acompanhar os nossos trabalhos com real interesse e nos recebeu na Casa Branca. E 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 habéis 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*. (1)

(1) E' 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 títulos a expressão da nossa gratidão. (Aplausos).

Falar-vos-hei da hospitalidade que a flor 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 hóspedes de ambos os sexos nos derem a seu turno o prazer de vir ver-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 círculo 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 férreas americanas põem tão luxuosamente à nossa disposição, asseguram-nos que os giros que vamos emprehender quadram bem com as recepções de que fomos objecto até aqui, para conceder aos membros do Congresso uma estada na América em condições tais que o lado agradável não ceda em nada ao lado útil e instructivo. (Largos aplausos).

O sr. Heurteau propôz como complemento ao discurso do sr. Gerard que se votassem os mais calorosos agracimentos do Congresso aos membros da secção americana, da Comissão 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.

PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Públicas, 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 quilómetros 8,008 e 21,504 do 1.º lanço da 2.ª secção da linha de Mirandela a Bragança, com a extensão de 15.281⁴⁵, 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 Públicas e Minas, d'esta data, aprovar o referido projecto.

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

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a representação da Associação Commercial do Porto, transmittindo um pedido de proprietários, productores de cortiça e de fabricantes preparadores do mesmo produto, 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 meses 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 Sarmento 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 metálico da passagem inferior da rua do Freixo á entrada da estação de Campanhã: ha por bem aprovar o mesmo auto e autorizar que sobre o referido taboleiro possam desde já circular os comboios, sem prejuízo 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 Sarmento 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, incumbe à Companhia das Docas e Caminhos de ferro Peninsulares a construção d'aquele ramal, segundo o projecto que pelo Governo lhe foi entregue e que a carta de lei de 1 de julho de 1903 autorizou o Governo a contratar com a Associação Commercial do Porto essa construção, quando não seja levada a efeito pela referida companhia, urgindo pois babilitá-lo com o projecto, que deve ser base da resolução a tomar;

Considerando que contra o traçado estudado e submetido à apreciação da estação competente allega a Associação Commercial que elle não satisfaz cabalmente as conveniências do comércio, por não ligar o projectado entreposto do Ouro com a Alfandega e com Leixões, e que outra directriz poderia ser seguida, atendendo-as melhor;

Considerando que o traçado marginal além do Ouro, julgado preferível, sob o ponto de vista technico, 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 technico, por forma que se conciliem as aspirações do comércio da cidade, no que tenham de legítimo, com os interesses do Estado;

Considerando que, embora o encargo da construção 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, incumbe à 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 quais figura aquelle prolongamento:

Ha por bem determinar que, pela referida direcção, se proceda com urgência 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 construção e exploração até Leixões por directriz diversa da do traçado marginal, para o que deverá ser ouvida a Associação Commercial do Porto, acerca das conveniências do comércio da cidade, que importa attender quanto possível 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 circumvalação da cidade, já estudada, e cuja construção foi autorizada pela mencionada carta de lei de 1 de julho de 1903.

Paço, em 16 de junho de 1905. — D. João de Alarcão Velasques Sarmento 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 Públicas e Minas de 8 do corrente mês, aprovar o referido projecto e orçamento na importância de 17.200\$000 réis.

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

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a revisão do projecto e orçamento de 15 de outubro de 1904, de um muro acostável de suporte da plataforma da estação da Alfandega do Porto, aprovado por portaria de 29 de novembro do mesmo anno, e o programma e caderno de encargos do concurso para a sua execução, elaborados em obediência ás prescrições da citada portaria: ha por bem, conformando-se com a informação d'esta data da Administração dos caminhos de ferro do Estado, aprovar a referida revisão do projecto e o orçamento respectivo, na importância de 220.332\$000 réis, e bem assim o programma e caderno de encargos, devendo-se abrir sem demora concurso público 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 Sarmento Osorio.

*Ministerio da Marinha e Ultramar***7.º Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública**

Com fundamento na base 3.º da carta de lei de 7 de setembro de 1889, na alínea 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 1891 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 crédito 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 Pública, parte do producto do empréstimo emitido 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 construção do caminho de ferro da Swazilandia, devendo a mesma despesa ser classificada na despesa extraordinária do exercicio de 1904-1905 nos seguintes termos:

*Capítulo 4.º Despesas com a construção do caminho de ferro da Swazilandia, 200.000\$000 réis.

O Tribunal de Contas declarou achar-se este crédito nos termos legaes 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.

— REI — 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 atribuir 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 tráfego 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 foda 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 ofereciam 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, pôde 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 proibições 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 iluminam 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 construção; 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 provinciales...	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 4.465 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 Mogiana 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 francesas 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 construção na Africa Occidental francesa.

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 Kuti-koro. 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 construção 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 kilômetro 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 kilometros 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 kilometros, 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 contos por kilometro, os mais caros, não attingindo a média onze contos.

AUTOMOBILISMO

Segundo as estatísticas officiaes dia a dia o automobilismo 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 quatro carruagens.

Em 1902, os vehiculos importados chegaram a duzentos 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 exportou cento e tres de fabrico nacional.

Em Espanha vae constituir-se uma Sociedade para explorar o serviço de transportes em automovel nas cidades 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 obrigaem a considerar os accumuladores como o meio de propulsão mais agradavel para a navegação de recreio.

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

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

O unico inconveniente que apresenta a propulsão electrica consiste nas dificuldades que oferece tornar a carregar os accumuladores, porque nem sempre é possivel encontrar estações de recarga, mas em compensação a ausencia de petroleo ou de gazolina põe o barco livre de qualquer perigo de incendio.

Em geral a navegação por accumuladores, mesmo nos casos praticos alheios ao sport, apresenta mais vantagens do que a navegação a vapor.

Nos pequenos vapores de reboques que se empregam nos portos para transportar aos caes as cargas dos paquetes, nos outros barcos a vapor applicados á travessia dos rios em que não ha pontes, como no nosso Tejo, para transporte de passageiros e mercadorias, posto que as travessias sejam pequenas, e as demoras longas, a machina a vapor cuja caldeira deve ter a potencia necessaria para a propulsão, dispõe de um resumido coefficiente de aproveitamento.

O accumulador só consome quando se effectua um trabalho util. A machina a vapor consome sempre, porque não se pôde apagar o fogo da fornalha sem um desperdicio enorme de tempo.

Os barcos electricos são providos de apparelhos de corrente 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. Normalmente fica colocado sob o tombadilho, ligado dire-

ctamente com o veio do propulsor; as baterias dos accumuladores 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 capazes 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 passageiros.

A Companhia de caminhos de ferro de Omaha e Council 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 conselho fiscal.

O relatorio acentua o desenvolvimento da construção da linha ferrea até Fafe, cita varias alterações ao primitivo projecto e refere que até a data da publicação d'aquelle documento (31 de março) a despesa total com todos os encargos da construção era saldada com a importancia de 324.234.5855.

Regista o excellente acolhimento que teve por parte do publico a emissão que a Companhia effectou, em dezembro ultimo, das 6.000 obrigações predias hypothecarias de 90.000 réis cada uma, do total nominal de réis 540.000.5000 e entra seguidamente, na elucidação do desenvolvimento economico e financeiro da Companhia.

O total da receita geral do tráfego e fóra do tráfego foi de 98.773.5626, ou mais 2.040.5692 que no anno anterior, produzindo uma média annual de 2.905.5106 ou um augmento de 60.5020 por kilometro. As despesas geraes de exploração attingiram a totalidade de 27.998.5842, ou menos que as do anno anterior 967.5720.

Foram adquiridos por compra no mercado, durante o anno, quatro obrigações de 5 p. c. da Companhia ao preço de 80.5400 cada uma e o saldo que existe em dinheiro 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 6.5000 réis, já pago a cada acção em 30 de junho e 31 de dezembro do anno a que se refere o relatorio, na importancia de 17.844.5000; que auctorizeis na conformidade do artigo 37.º dos estatutos, a ser elevado a 16.000.5000 o fundo de reserva, creditando-se esta conta pela quantia de 2.000.5000; que auctorizeis a ser elevada a 5.850.5000 a conta de fundo de amortização, creditando-a pela importancia das obrigações amortizadas no anno findo ou de 720.5000; que auctorizeis que passe a conta nova de lucros e perdas o saldo de 5.121.5075.

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

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

Companhia do Caminho de ferro de Benguela

Recebemos o relatorio e contas d'esta companhia, correspondentes ao primeiro exercicio, abrangendo o periodo 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 9.056.034.5725, assim distribuido: Acções a emittir, 7.875.000.000; concessão (10 p. c. das acções emitidas pertencentes ao governo), 112.500.000; accionistas, 573.215.5625; caixa (dinheiro em cofre), 474.5715; Banco Nacional Ultramarino (deposito á ordem), 4.192.5175; Comité de Londres (deposito á ordem), 68.012.5352; agencia em Africa (dinheiro em cofre), 4.713.5240; mobilia e utensilios em Lisboa, 2.613.5147; mobilia e utensilios em Africa, 2.761.5505; construcção do caminho de ferro, 271.214.5672; edificações, 2.637.5675; aquisição de terrenos, 3.050.5070; instrumentos, ferramentas e machinas, 6.486.5395; reconhecimento de terrenos e pesquisas mineiras, 111.590.5496; gado e vehiculos, 1.163.5700; mantimentos e forragans, 16.255.5998; contas em suspenso, 162.5060.

No passivo figuram o capital de réis 9.000.000.000 e 56.034.5125 lançados á conta de devedores e credores.

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

PARTÉ FINANCIERA CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Obrigações de 2.º grau

Tendo sido aprovadas 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 exercicio 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 %, 4 % e 4 1/2 %, que a datar de 1 de julho p. f., 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 %, recebendo por cada coupon 6 francos e 99 centessimos líquidos 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 %, recebendo por cada coupon 9 francos e 39 centessimos, líquidos 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 1/2 %, recebendo por cada coupon 9 marcos.

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, Alemanha e Belgica será realizado tambem nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia Real, d'acordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, em 20 de junho de 1905. O Presidente da Comissão 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.º 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 provável que com a reabertura do parlamento vejamos o ministerio teimar na apresentação do contrato, e a comissão de fazenda teimar no seu parecer.

Se até lá as ideias não tiverem mudado...

No entanto, o desdobramento das duas operações: monopolio e concessão, — que parece o mais conveniente para o Thesouro —, ha de ser difícil de obter por que o tempo não sobra para consegui-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 necessário 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	12.225.766.5126	13.296.598.5963
Porto	7.014.936.5036	7.391.412.5229
Funchal	685.415.5558	582.228.5286
Ponta Delgada	210.461.5966	221.318.5681
Angra	117.958.5079	110.768.5038
Horta	90.667.5810	96.663.5393

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

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

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

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

*
O governo sueco está preparando um projecto de empréstimo de doze milhões de coroas, cuja importancia é destinada a cobrir o deficit resultante da modificação do regimen fiscal dos assucares.

*
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 pôde funcionar a assembléa geral do Banco de Portugal, que fôra 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 7/16	49 3/8	Desconto no Banco de Portugal....
" cheque ..	49 1/8	49	5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	577	578	No mercado.....
" cheque	583	585	Cambio do Brasil..
Berlim 90 d/v....	232	233	Premio da libra...
" cheque...	238	239	a
Francfort 90 d/v ..	232 1/2	233 1/2	5380
" cheque....	238 1/2	239 1/2	
Madrid cheque....	730	740	

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

JUNHO

BOLSAS	JUNHO													
	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	—
Lisboa : Inscrições 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 % 1888	20.550	—	—	20.550	—	—	20.550	—	20.550	20.500	20.550	—	—	—
» 4 % 1890 assent	—	—	—	—	—	—	52.000	—	—	52.000	—	—	—	—
» 4 % 1890 coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 % assent	—	—	59.800	59.800	59.800	—	—	—	59.500	—	—	—	—	—
» 4 1/2 % 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 % 1905	9.450	9.450	9.450	9.450	9.450	—	—	—	—	9.450	9.450	—	—	—
» Tabacos coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções 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 %	—	—	—	94.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » 5 %	—	—	—	90.450	90.400	—	—	—	90.200	90.300	90.300	—	—	—
» C. Beira Alta	—	—	—	33.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Real 3 % 1.º grau	—	—	—	53.000	—	—	—	—	53.050	53.150	53.200	—	—	—
» » 3 % 2.º »	—	—	—	—	—	—	72.000	—	71.500	71.500	71.500	—	—	—
» Nacional 1.ª série	—	—	—	—	—	—	90.700	—	90.000	90.200	90.200	—	—	—
» Atravez d'Africa	90.200	—	90.200	90.700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris : 3 % 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	—
Acções 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 % portuguez	68,62	68,75	68,75	69	69	69	68,75	68,50	68,75	68,75	68,75	68,75	68,75	—
Amsterdam : 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 portugueses e espanhóis

Linhos	Periodo de exploração	1905		1904		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1905	1904
COMPAGNA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rede e nova não garantida	4 10 Jun	693	84.611.000	122.093	693	88.231.969	127.318	1.892.432.000	1.887.995.670
	11 17 »	»	83.857.000	121.305	»	88.231.969	127.318	1.976.289.000	1.976.227.639
Nova rede garantida	4 10 Jun	380	11.780.000	31.000	380	12.008.031	31.600	268.577.000	272.056.330
	11 17 »	»	11.639.000	30.628	»	12.008.031	31.600	280.416.000	284.064.361
Vendas Novas	4 10 Jun	70	1.485.000	21.214	70	1.893.000	27.042	39.245.000	29.111.000
	11 17 »	»	2.106.000	30.085	»	1.893.000	27.042	41.351.000	31.004.000
Sul e Sueste	11 20 Abr	550	30.243.635	54.988	518	29.643.900	57.227	321.100.719	327.336.945
	21 30 »	»	28.299.847	51.454	»	30.667.899	59.204	349.400.566	358.004.844
Minho e Douro	—	343	—	—	343	—	—	—	—
Beira Alta	14 20 Mai	253	6.033.237	23.846	253	6.128.570	24.223	142.802.730	138.999.584
	21 27 »	»	6.602.773	26.097	»	5.547.334	21.926	149.405.503	144.546.918
Nacional — Mirandella e Vizeu	14 20 Mai	105	1.829.413	17.422	105	1.742.218	16.592	32.476.944	32.262.638
	21 27 »	»	1.982.906	18.884	»	1.911.068	18.486	34.459.850	31.203.706
Guimarães	21 30 Abr	34	2.208.908	64.967	34	2.213.997	65.117	25.677.499	24.864.209
Porto à P. e Famalicão	1 10 Mai	»	2.424.755	71.316	»	2.462.220	72.418	28.102.254	27.326.429
Norte de Espanha	27 2 Jun	64	—	—	64	—	—	—</td	

Publicações recebidas

— *Simples apontamentos históricos de economia política.* Recebemos um folheto com o título acima, em que o autor, o sr. Joaquim José de Sequeira, faz a traços rápidos, embora com funda erudição, a história da Economia Política 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 termas dos Cucos, em Torres Vedras.* Recebemos o relatório de 1904 feito pelo director d'aquele estabelecimento, o sr. dr. Justino Xavier da Silva Freire, enumerando as muitas curas ali realizadas na época thermal passada.

Além da narração de muitos casos interessantíssimos, contém o relatório uma descrição do local em que está instalado o estabelecimento, bem como este, por onde se vê a commodidade que ali disfrutam os que vão fazer uso das águas, e como a vida deve ser agradável em sítio tão pitoresco e aprazível.

Agradecemos.

TRACÇÃO ELÉCTRICA

Lisboa

Começam brevemente os trabalhos de montagem da nova linha eléctrica 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 Campo-lide, pelas Amoreiras.

Já estão elaboradas as tabelas de preços d'esta nova linha, e, ao que parece, a companhia aproveitará a ocasião para modificar os preços na linha da Estrela, atendendo assim às contínuas reclamações do público.

Porto

A comissão de defesa enviou um ofício ao governo pedindo que dê solução rápida à questão da viação eléctrica.

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

A inspecção das indústrias eléctricas aguarda apenas que lhe seja comunicado estarem prontos, para serem examinados, os carros eléctricos, construídos segundo os preceitos estabelecidos pela mesma inspecção, para, aprovados que sejam esses carros, ser concedida licença para a exploração da tracção eléctrica entre o Porto e Villa Nova de Gaia.

Espanha

Vae ser assignada a escritura de venda da linha de tremias de Miranda, em Santander, adquirida por uma companhia de Bilbau, com a condição de aplicar a tracção por electricidade.

LINHAS PORTUGUEZAS

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

Swazilandia. — Já partiu para os Libombos a primeira

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

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

Ainda não chegaram os materiais para se dar princípio à construção da linha que inclue tres tunneis. Uma brigada procede a trabalhos preliminares e a instalações para o pessoal, nas alturas do kilometro 10 da actual linha ferrea, onde vem entroncar o caminho de ferro em construção.

Guimaraes a Braga — Proseguem activamente os trabalhos para a construção d'esta linha, tendo já sido marcados varios terrenos que é necessário expropriar.

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

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Logo que chegue a autorização do Ministerio das Obras Públicas, será aberta ao serviço público a linha de Balaguer a Mollerusa, construída 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 público que partindo do kilometro 4 da linha de Bilbau a Arenas vae terminar em Luchana.

Foi prorrogado por mais dezoito meses o prazo para terminar as obras da linha de Alicante a Villajoyosa.

ESTADOS UNIDOS

Pesde os ultimos dias do mes findo que funciona o telegrapho sem fios nos comboios que fazem serviço entre Chicago e S. Luiz.

Cada estação intermediaria está em comunicação constante com o comboio em marcha, anuncianto-lhe todo o movimento da linha.

D'esta forma evitam-se os choques, grande numero de descarrilamentos e outros acidentes.

Notas varias

Uma descoberta interessante. — Um engenheiro francês, André Gambin, anunciou ter feito uma valiosíssima descoberta que revolucionará a arte da construção 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.

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

Os seus planos baseiam-se em princípios strictamente científicos; põe de lado todas as estafadas teorias sobre a resistência da água, turbinas, hélices, e antigos modelos de navios.

A descoberta consiste em colocar na parte deanteira de um barco de construção especial um aparelho que denomina *tifonoide* e que é um cone que absorve a água. Este cone, por meio de voltas produzidas por um eixo horizontal, semelhante ao das hélices, produz o vácuo adeante do navio o qual é aspirado pneumáticamente através do espaço como as cartas pelo interior dos tubos postos pneumáticos.

As experiências deram resultados surpreendentes.

Os metais preciosos no México. — Ha quinze annos apenas, a produção de ouro no México não chegava a 500.000 duros; dez annos depois elevava-se a um milhão. No an-

no passado a exportação de ouro excede 10.700.000 duros.

Quanto à 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 aqua potavel em Paris. — Trata-se de estudar um sistema de condução de aguas a Paris, em vista das pessimas condições hygienicas da agua do Sena, unica de que pôde 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 adoecesse antes de terminar a montagem, teve que retirar.

O director da fabrica que não podia perder tempo á espera que chegasse outro montador, pôz-se ao trabalho, e conseguiu pôr a machina a funcionar. 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 possesse 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 desperdícios de lata. — Esta industria está em prospero desenvolvimento como o mostra a abundancia de pedidos.

Na Alemanha e na França aproveitam os desperdícios de lata tirando-lhes o estanho pelo processo electrolítico e comprimindo-as depois numa prensa hidráulica, formando blocos de 50×50×25 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.

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

Consiste em installar nos porões tanques contendo matérias calcáreas cobertos por tampas crivadas de orificios. Os tanques ficam em comunicação 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 calcáreas 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 obtém juntando ao alumínio pequenas quantidades de magnesio e de zinco.

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

O zimalio fundido pôde limar-se, forjar-se, estirar-se e cortar-se sem dificuldade.

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

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

Fez-se forte de que poderia iluminar 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 experientia. 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 Tromsöe 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 notícias 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 suficiente para poder passar dois invernos naquellas terríveis 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 pôde alongar, tendo na parte anterior um sistema de objectivas acromaticas, corregidas da observação de espheredade.

Na parte posterior tem uma ocular de grande campo visual.

Adaptando o apparelho a uma camara photographica pôdem fixar-se quaisquer 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 diferença 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 ".....	2.594.793\$983	59.487\$305
Receitas diversas do trafego (assinaturas, cobrança fora das estações e nos apeadeiros, armazéngens, despesas 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.º e 3.º classes e especialmente na linha de Cascaes entre Caes do Sodré e Dafundo onde mais se ressente a concorrência dos carros electricos, tendo o movimento de passageiros baixado de 1.240.133 em 1903 a 1.063.333 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 parágrapho relativo ao serviço suburbano.

Os dois mappas 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 400:140:5932 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	1.495:055:5462	—
1895	1.556:537:5196	81:481:5734
1896	1.633:933:5613	77:396:5417
1897	1.688:512:5927	54:579:5314
1898	1.837:395:5078	148:882:5151
1899	1.932:120:5891	94:725:5813
1900	1.949:232:5178	17:111:5287
1901	1.998:882:5978	49:650:5800
1902	2.043:371:5546	44:488:5568
1903	2.085:752:5669	42:851:5123
1904	2.185:863:5601	100:140:5932

Os numeros precedentes não compreendem os bilhetes de assinatura nem os de papel vendidos em transito ou nos apeadeiros dos tramways. Estes bilhetes de papel aumentaram de 1.265.933 em 1904 a 1.436.815 em 1904, ou seja 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 ocupados para os logares disponíveis (não contando os bilhetes vendidos em transito e as assinaturas) ficou quasi estacionaria, isto é, de 20,64 % em 1903 passou a 20,97 % em 1904. Finalmente o percurso médio de passageiros subiu de 32,5 em 1903, a 34,2 em 1904.

Suburbios. — O augmento das receitas nas linhas suburbanas de Lisboa que indicámos 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	65:352:5120	70:381:5590	5:029:5470	—
Lisboa a Cintra	120:299:5820	123:321:5330	3:021:5510	—
Lisboa a Cascaes	169:935:5290	187:289:5790	17:354:5500	—
Coimbra a Figueira	29:265:5490	31:026:5360	1:760:5870	—
Porto a Aveiro	121:922:5910	125:971:5710	4:048:5800	—

O mappa annexo n.º 26 mostra que, se na linha de Cascaes, o numero de passageiros foi inferior ao de 1903 em 143.647, a receita total do anno foi superior em 17.354.5500 o que significa que a diminuição do numero de bilhetes vendidos incidio exclusivamente nos pequenos percursos. O mesmo sucedeu na linha de Cintra onde o movimento de passageiros baixou de 23.308 bilhetes, mas cuja receita foi superior em 3:021:5510 réis.

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

LINHAS	Produto		Augmento em 1904
	em 1903	em 1904	
Lisboa a Villa Franca	5:307:5500	7:092:5590	1:785:5090
Lisboa a Cintra	12:484:4950	15:305:5160	2:820:5210
Lisboa a Cascaes	30:068:4990	38:907:5750	8:838:5760
Coimbra a Figueira	38:5500	213:5630	175:5130
Porto a Ovar	1:629:5630	2:791:5940	1:162:5310

O augmento do producto indicado neste mappa é em parte, apparente, pois que em 1903 omittiu-se a verba de 10:977:5890 réis, receita dos bilhetes mensaes suburbanos. Feita a devida rectificação, o augmento real em 1904 sobre o producto de 1903 é apenas de 3.803:5610 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	89:426:5613
1899	18.869	71:160:5277
1900	18.613	75:975:5118
1901	24.702	89:979:5119
1902	27.896	97:450:5482
1903	28.587	102:734:5211
1904	36.660	103:705:5450

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 971:5239 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 1:271:5838 réis ao do anno de 1903.

Este resultado é consequencia da melhoria do cambio portuguêz e á sua situação com relação ao cambio espanhol, as viagens em Portugal são cada vez mais dispendiosas e os forasteiros espanhóes manifestam a tendência 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 18:577:5483 réis em 1903 a 21:056:5463 réis em 1904, ou seja um augmento de 2:479:5980 réis. Estes bilhetes foram divididos como segue :

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

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

§ 2.º — Mercadorias em grande velocidade

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

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

Anos	Tonelagem Kilogrammas	Produto liquido de impostos e de reembolsos	Diferença sobre o anno anterior	
			a mais	a menos
1894	18.967.511	168:909:5347	—	—
1895	18.119.915	170:412:5309	1:502:5962	7:703:5898
1896	19.597.396	162:708:5411	—	—
1897	23.013.030	181:383:5411	18:675:5000	—
1898	28.888.168	216:241:5044	34:857:5633	—
1899	30.696.521	234:706:5615	18:465:5601	—
1900	28.519.870	229:297:5977	—	5:408:5668
1901	32.403.751	252:377:5400	23:079:5423	—
1902	36.508.523	275:132:5203	22:754:5803	—
1903	31.731.156	277:603:5345	2:471:5542	—
1904	36.939.189	292:463:5591	14:860:5246	—

Os transportes de peixe e outros comestiveis aumentaram 1:609:5078 réis. Houve apenas uma diminuição de 8:153:5956 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 21:959:5355 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 compreendidas nos numeros precedentes, tendo-se transportado em 1904 —

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

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

Fornecimento de um taboleiro metálico

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 séde nesta cidade, ao concurso publico para a adjudicação da empreitada acima designada.

O deposito provisório para ser admittido como licitante será de 191.500 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 houver 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 também os licitantes enviar a esta direcção, em carta fechada, as suas propostas, acompanhadas do recibo do deposito provisório e do documento exigido na alínea 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 houver, 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 úteis, desde as 11 horas da manhã às 3 da tarde, no serviço de construção 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

Construção de edifício

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 Évora, perante o respectivo chefe terá lugar a arrematação para a construção do edifício de passageiros na estação de Évora Monte.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 54.5800 réis.

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

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias úteis, desde as dez horas da manhã às quatro da tarde, na secretaria da 2.ª secção de via e obras, em Évora. — Évora, 13 de junho de 1905.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Venda de cortiça dos sobreiros existentes entre os quilómetros 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 quilómetros 127 e 243 das linhas de leste, as quais 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 signatário d'ella efectuou na thesouraria da Companhia, na estação de Lisboa R., o deposito provisório de 15.5000 réis. O concorrente a quem não fôr 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 séde 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 buffet 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 buffet da estação de Mirandella durante os annos de 1906, 1907 e 1908.

As condições para este arrendamento estão patentes na séde 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 buffet da estação de Mirandella até 31 de dezembro de 1908, pela renda annual de ... réis (por extenso), na conformidade das condições que estiveram patentes e das quais 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 Vizela e Guimarães

Aos domingos e dias santificados

Nos meses de junho a setembro, inclusivé, do corrente anno.

Bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos (incluindo o imposto do sello) do Porto e Campanhã: A Vizela, 1.ª classe, 1.5140; 2.ª 1.5010; 3.ª 490; Guimarães, 1.5250, 1.5120 e 510.

Horario dos comboios: — Partida do Porto, 12.40; Campanhã, 12.20; Rio Tinto, 12.28; Ermezinde, 12.37; Trofa, 1.10; chegada a Vizela, 2.24; a Guimarães, 2.49; partida de Guimarães, 8.32; Vizela, 8.55; Trofa, 10.13; chegada a S. Romão, 10.25; Ermezinde, 10.33; Rio Tinto, 10.43; Campanhã, 10.52; Porto, 11.

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

2.º A ida deverá o passageiro apresentar, quando lhe fôr 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 lugar pela tarifa geral.

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

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

5.º 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 Portugueses

Apeadeiro de Alcainça-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 Alcainça-Moinhos.

Lisboa, 10 de junho de 1905.

Transporte de varias mercadorias por vagons completos ou pagando como tal

4.º 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, cascavel, granito com apparelho simples, granito em bruto, granito desbastado, granito desfeito, lagedo, marmore em bruto, marmore desbastado, marmore serrado, parallelipipedos (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 Alcântara-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, 10 de 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-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da 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 2.500 réis. — Proprietario, João Nunes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

NAZARETH Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1.500 a 1.700 réis; em setembro, desde 1.200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Machina de escrever em livros

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

UNICA QUE EXISTE EM PORTUGAL
Largura da linha 25 centimetros (100 letras)

Tabolador automatico aperfeiçoado
Mesa de carvalho, elegante e solida

AMERICANA

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

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

Pode ser examinada e encontra-se à venda nesta redacção

RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

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

COMPANHIA REAL				Lisboa-Rocio Sacavém Lisboa-Rocio				Figueira Alfarelos Figueira				Porto Valença Porto				
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Partida Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	
5- 0 m.	5-15 m.	5-30 m.	5-45 m.	7-48 m.	8-26 m.	9-34 m.	10-48 m.	4-10 t.	4-57 t.	3-0 m.	3-32 m.	7-55 m.	12-37 t.	12-22 m.	12-15 t.	
5-50 m.	6-5 m.	6-47 m.	7-3 m.	8-25 m.	9-2 m.	—	p 9-8 m.	a 6-5 t.	6-40 t.	5-10 t.	5-49 t.	5-45 t.	3-32 t.	1-24 t.	7-9 t.	
5-35 m.	6-50 m.	7-32 m.	7-48 m.	9-52 m.	10-26 m.	10-46 m.	11-30 m.	a 6-45 t.	7-23 t.	a 7-0 t.	7-33 t.	5-55 t.	11-30 n.	2-30 n.	8-13 n.	
7-20 m.	7-33 m.	8-17 m.	8-33 m.	12-12 t.	12-39 t.	1-23 t.	1-26 t.	1-26 t.	2-28 t.	2-23 t.	2-23 t.	1-35 n.	12-4 n.	a 8-0 n.	8-33 n.	
8-50 m.	9-5 m.	9-47 m.	10-3 m.	2-12 t.	3-26 t.	3-45 t.	4-20 t.	3-42 t.	4-27 t.	5-41 t.	5-41 t.	1-35 n.	2-34 m.	12-35 n.	1-14 n.	
9-35 m.	9-30 m.	10-32 m.	10-48 m.	3-42 t.	4-26 t.	4-27 t.	5-41 t.	4-17 m.	5-26 t.	6-3 t.	6-3 t.	—	—	2-2 t.	7-3 t.	
10-20 m.	10-33 m.	11-17 m.	11-33 m.	8-3 n.	7-26 t.	5-29 t.	6-3 t.	8-5 n.	7-38 t.	8-22 t.	8-22 t.	9-42 n.	10-26 n.	9-27 n.	10-11 n.	
11-5 m.	11-29 m.	12-2 t.	12-48 t.	8-49 n.	8-49 n.	8-49 n.	8-49 n.	9-42 n.	10-26 n.	9-27 n.	10-11 n.	—	—	11-4 n.	11-44 n.	
11-50 m.	12-5 t.	12-47 t.	1-3 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12-35 t.	12-50 t.	1-32 t.	1-48 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1-20 t.	1-35 t.	2-47 t.	2-53 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2-5 t.	2-20 t.	3-2 t.	3-18 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2-50 t.	3-5 t.	3-47 t.	4-3 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3-35 t.	3-30 t.	4-32 t.	4-18 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4-20 t.	4-33 t.	5-47 t.	5-33 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5-45 t.	6-0 t.	6-9 t.	6-25 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6-35 t.	6-30 t.	7-32 t.	7-48 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7-20 t.	7-35 t.	8-17 t.	8-33 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8-5 n.	8-20 n.	9-2 n.	9-18 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8-50 n.	9-5 n.	9-47 n.	10-3 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9-35 n.	9-30 n.	10-32 n.	10-48 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mais todos os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a																
C. Sodré P. Arcos C. Sodré																
5-25 m.	5-34 m.	6-6 m.	6-28 m.	6-15 m.	8-34 m.	8-45 m.	9-18 m.	8-30 t.	8-51 t.	8-10 m.	9-35 m.	9-45 t.	10-30 t.	1-21 n.	2-20 n.	
8-5 m.	8-34 m.	8-45 m.	9-18 m.	11-51 m.	12-6 t.	12-28 t.	12-38 t.	12-35 t.	12-40 t.	12-41 t.	12-22 t.	12-35 t.	12-35 t.	12-35 t.	12-35 t.	12-35 t.
11-25 m.	11-51 m.	12-6 t.	12-28 t.	12-35 t.	12-40 t.	12-41 t.	12-41 t.	12-35 t.	12-40 t.	12-41 t.	12-41 t.	12-35 t.	12-35 t.	12-35 t.	12-35 t.	12-35 t.
12-35 t.	12-4 t.	1-36 t.	2-8 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2-25 t.	2-54 t.	3-6 t.	3-38 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8-25 t.	8-51 n.	9-2 n.	9-28 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9-35 n.	10-24 n.	10-36 n.	11-8 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11-25 n.	11-54 n.	12-6 n.	12-28 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mais os de Cascaes, excepto os a																
C. Sodré Cascaes C. Sodré																
6-10 m.	6-47 m.	6-18 m.	7-24 m.	6-15 m.	6-35 m.	7-32 m.	8-32 m.	2-30 t.	4-51 t.	6-10 m.	7-35 m.	Setil	Entroncamento	Setil	Setil	Setil
9-15 m.	9-29 m.	10-35 m.	11-3 t.	11-51 m.	12-6 t.	12-28 t.	12-38 t.	12-35 t.	12-40 t.	12-41 t.	12-22 t.	12-35 t.	12-35 t.	12-35 t.	12-35 t.	12-35 t.
7-0 m.	7-56 m.	7-8 m.	8-8 m.	8-17 m.	9-16 m.	9-45 m.	10-48 m.	10-40 t.	10-49 t.	10-50 t.	10-40 m.	10-35 t.	10-35 t.	10-35 t.	10-35 t.	10-35 t.
a 7-40 m.	a 7-47 m.	a 8-10 m.	a 8-10 m.	a 8-10 m.	a 8-10 m.	a 8-10 m.	a 8-10 m.	a 8-10 m.	a 8-10 m.	a 8-10 m.	a 8-10 m.	1-24 t.	1-24 t.	1-24 t.	1-24 t.	1-24 t.
7-45 m.	7-40 m.	8-10 m.	9-20 m.	9-20 m.	9-20 m.	9-20 m.	9-20 m.	9-20 m.	9-20 m.	9-20 m.	9-20 m.	9-20 m.	9-20 m.	9-20 m.	9-20 m.	9-20 m.
8-30 m.	9-26 m.	10-31 m.	11-21 m.	11-51 m.	12-6 t.	12-28 t.	12-38 t.	12-35 t.	12-40 t.	12-41 t.	12-22 t.	12-35 t.	12-35 t.	12-35 t.	12-35 t.	12-35 t.
8-20 m.	9-18 m.	10-25 m.	11-25 m.	11-51 m.	12-6 t.	12-28 t.	12-38 t.	12-35 t.	12-40 t.	12-41 t.	12-22 t.	12-35 t.	12-35 t.	12-35 t.	12-35 t.	12-35 t.
8-15 m.	9-15 m.	10-20 m.	11-20 m.	11-51 m.	12-6 t.	12-28 t.	12-38 t.	12-35 t.	12-40 t.	12-41 t.	12-22 t.	12-35 t.	12-35 t.	12-35 t.	12-35 t.	12-35 t.
8-10 m.	9-10 m.	10-15 m.	11-15 m.	11-51 m.	12-6 t.	12-28 t.	12-38 t.	12-35 t.	12-40 t.	12-41 t.	12-22 t.	12-35 t.	12-35 t.	12-35 t.	12-35 t.	12-35 t.
8-5 m.	8-5 m.	9-25 m.	10-32 m.	10-51 m.	12-6 t.	12-28 t.	12-38 t.	12-35 t.	12-40 t.	12-41 t.	12-22 t.	12-35 t.	12-35 t.	12-35 t.	12-35 t.	12-35 t.
7-0 m.	7-56 m.	8-8 m.	8-8 m.	8-17 m.	9-16 m.	9-45 m.	10-48 m.	10-40 t.	10-49 t.	10-50 t.	10-40 m.	10-35 t.	10-35 t.	10-35 t.	10-35 t.	10-35 t.
a 7-40 m.	a 7-47 m.	a 8-10 m.	a 8-10 m.	a 8-10 m.	a 8-10 m.	a 8-10 m.	a 8-10 m.	a 8-10 m.	a 8-10 m.	a 8-10 m.	a 8-10 m.	1-24 t.	1-24 t.	1-24 t.	1-24 t.	1-24 t.



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 accommodações 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.º — 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 alemão **Herzog**. Sairá a 3 de julho. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



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



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



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



Bolonha, Rotterdam e Hamburgo, vapor alemão **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 frances **Chili**. Sairá a 10 de julho. Messageries Marítimes, Torlades & C.º, 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.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



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



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



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



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



Liverpool (directo), vapor inglez **Talernian**. Esperado a 22 de julho. Agentes, Mascarenhas & C.º, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres (directo) e Antuerpia, vapor espanhol **Montanez**. Esperado a 3 de julho. Agentes, Mascarenhas & C.º, 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.º, Rua de El-Rei, 31, 1.º



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Cabo Verde**. Sairá a 7 de julho. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.º



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



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



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



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



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



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



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **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.º, 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.º, 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 Marselha, vapor frances **Saint Jacques**. Sairá a 5 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



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

PEQUENA VELOCIDADE

(**Approved by ministerial despatch of 15 June 1905**)

DESDE 25 DE JUNHO DE 1905

Aos preços de applicação d'esta tarifa é aumentada a seguinte alínea:

E) — Expedições de cortica 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.