

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

A. VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

2.ª ampliação á tarifa especial A. g. v.; especial H. g. v.; especial 3 g. v. e 6.ª modificação á especial interna n.º 13 p. v.

SUMMARIO

	Páginas
SISTEMA DE TRACÇÃO POR CORRENTES ELECTRICAS ALTERNATIVAS MONOFASICAS DA SOCIEDADE WESTINGHOUSE, por L. O. O. NOSSO DIRECTOR.	241
LINHA DE CIRCUMVALLAÇÃO DO PORTO	242
PARTE OFFICIAL — Novas publicações das portarias de 19 de junho, e decretos de 4 e 28 de julho e portaria de 29 de julho do Ministerio das Obras Publicas	243
ALFREDO KRUS	244
NOTAS DE VIAGEM — VI — O Illinois Central — Chicago, a inventora — Rapidez no trabalho — Uma classe que produz quatro — Os carros Pullmann — A companhia — Uma machina n'um throno — A cidade incommoda e a cidade bella	244
AOS QUE VIAJAM	245
A VERTIGEM DOS TRANSPORTES EM NOVA YORK	246
O CANAL DO PANAMA	247
TRACÇÃO ELECTRICA — PUBLICAÇÕES RECEBIDAS	247
CONVERSAO DA DIVIDA INTERNA — BANCO DE PORTUGAL	248
PARTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	248 e 249
LINHAS PORTUGUEZAS — Braga a Monsanto — Malange — Algarve — Lobito — Quelimane — Coimbra a Louzã	250
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Argentina — China	250
COMPANHIA REAL — Relatorio do conselho de administração (continuação)	250
ARREMATACOES	252
AVISOS DE SERVIÇO	252
AGENDA DO VIAJANTE	253
ANNUNCIOS	254
HORARIO DOS COMBOIOS	255
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	256

Sistema de tracção

por correntes electricas alternativas monofasicas da Sociedade Westinghouse

E' um facto bem conhecido dos electricistas que quando se muda ao mesmo tempo a direcção da corrente electrica nos inductores e no induzido de um motor de corrente continua a sua direcção de rotação fica sendo a mesma.

Assim pois se alimentarmos um motor ordinario de tracção enrolado em série, com uma corrente alternativa, este girará no mesmo sentido como se a corrente fosse continua, mas a corrente alternativa produzirá variações de fluxo, proporcionaes á frequencia da corrente, que darão ao motor um mau factor de potencia e faiscas no collector. Para que o motor funcione regularmente é pois necessario obviar a estes dois inconvenientes capitães. O resultado desejado foi obtido pelo sr. B. G. Lamme, engenheiro em chefe da Sociedade Westinghouse, de Pittsburgh, o qual conseguiu construir motores monofasicos de que abaixo damos uma descrição, tendo todas as características dos motores de corrente continua empregados até aqui para a tracção.

No seu aspecto geral o motor monofasico Westinghouse parece-se muito com os motores de corrente continua d'esta Sociedade aos quaes elle emprestou os principios e solidez de construcção que lhe são caracteristicos.

Como a corrente que atravessa os inductores é alternativa, estes tiveram que ser modificados: assim as massas polares em lugar de ser encastradas na carcassa de aço do motor, como d'ordinario, são formadas por projecções radiaes d'um nucleo annular de discos de folha d'aço muito brando encerrados na carcassa, formando pela sua reunião os polos do motor. Esta disposição é necessaria para reduzir tanto quanto possivel as perdas por hysteresis as quaes seriam muito elevadas se o circuito magnetico fosse completado por aço fundido como nos motores de corrente continua.

As bobinas dos inductores são montadas em série com o induzido e são formadas de fitas de cobre dobradas sobre fôrma. Cada bobina é d'uma só espiral fortemente isolada.

O induzido (fig. 3), é semelhante a uma armadura de motor de corrente continua. O nucleo é formado de discos de folha d'aço, recortados segundo o perfil das caneluras, e montados sobre um braço em cruz, de ferro fundido, o qual supporta ao mesmo tempo um collector. As bobinas são de cobre de grande conductibilidade, bem isoladas e retidas nas caneluras por meio de calços de fibra dura. O collector é formado de segmentos de cobre laminado, isolados entre si por meio de mica especialmente preparada para que o collector se gaste uniformemente.

Este induzido é envolvido por um quadro magnetico, deixando passar os fluxos dirigidos segundo as linhas dos polos e oppondo-se ao desenvolvimento dos fluxos dirigidos segundo as linhas das escovas, a fim de reduzir os effeitos de self-inducção. Este quadro (fig. 1) é formado por barras de cobre collocadas nas faces das massas polares e ligadas entre si de maneira a constituirem uma série de circuitos fechados ou então montados em série no circuito principal. Neste ultimo caso o quadro é constituído de bobinas do mesmo fio que o circuito inductor.

A Sociedade Westinghouse conseguiu assim construir motores, série monofasicos, alimentados com corrente de 25 periodos, tendo um factor de potencia igual a 0,93 em plena carga, e uma commutação tão boa como a dos motores modernos de corrente continua.

As diversas secções do induzido são ligadas ao collector por meio de connexões resistentes para que a intensidade das correntes parasitas produzidas pelas variações de fluxo nas bobinas postas em curto circuito pelas escovas, seja limitada por essas resistencias e se evite assim a producção de faiscas e um aquecimento perigoso do collector. Como estas resistencias de conexão devem ser bastante importantes e o espaço disponivel nos motores de tracção é sempre muito restricto, a Sociedade Westinghouse venceu esta difficuldade ligando as laminas do collector, não ás partes das bobinas que lhe são immediatamente adjacentes, mas sim ás partes oppostas e isto, por meio das resistencias de conexão deitadas nas caneluras por baixo das bobinas induzidas.

Nestes motores a variação de velocidade obtem-se por meio d'um regulador d'inducção (o qual não é mais do

que um transformador de coeficiente d'inducção mutua variavel), collocado nas automotoras e por meio do qual se pôde applicar aos motores uma voltagem variavel sem perdas d'energia, como acontece com os motores de cor-

A Sociedade Westinghouse franceza acaba de firmar um contracto com a companhia dos tramways de Roma a Civitacastellana para o fornecimento de 14 motores de corrente alternativa monofasica de 40 cavallos para as automotoras d'esta linha.

A distancia entre Roma e Civitacastellana é de 54 kilometros e a linha é simples, de um metro de bitola. A voltagem do trolley será de 600 voltios na linha entre Roma e a central electrica situada em Ponte Milvio a 4,5 kilometros de Roma, e de 6.000 voltios na linha entre a central electrica e Civitacastellana. A tensão maxima dos motores será de 250 voltios obtidos como acima dissémos por meio d'auto-transformadores montados sobre cada automotora.

Pela applicação d'este sistema a esta linha a Sociedade Westinghouse conseguiu realizar um projecto excessivamente simples para esta distancia de 54 kilometros que com o sistema de corrente continua seria bastante dispendioso. Foi possivel assim ter uma só estação com machinas em movimento, reduzindo-se ao minimo o pessoal necessario e conseguiu-se distribuir a energia por meio d'uma só linha de trolley de alta tensão e sem necessitar postos de transformação nem linhas primarias. A despesa de installação será por conseguinte excessivamente reduzida e a exploração facil e economica.

Uma outra vantagem importante dos motores monofasicos Westinghouse é que elles pôdem funcionar igualmente sobre uma linha de corrente continua bastando para isso, munir as automotoras de

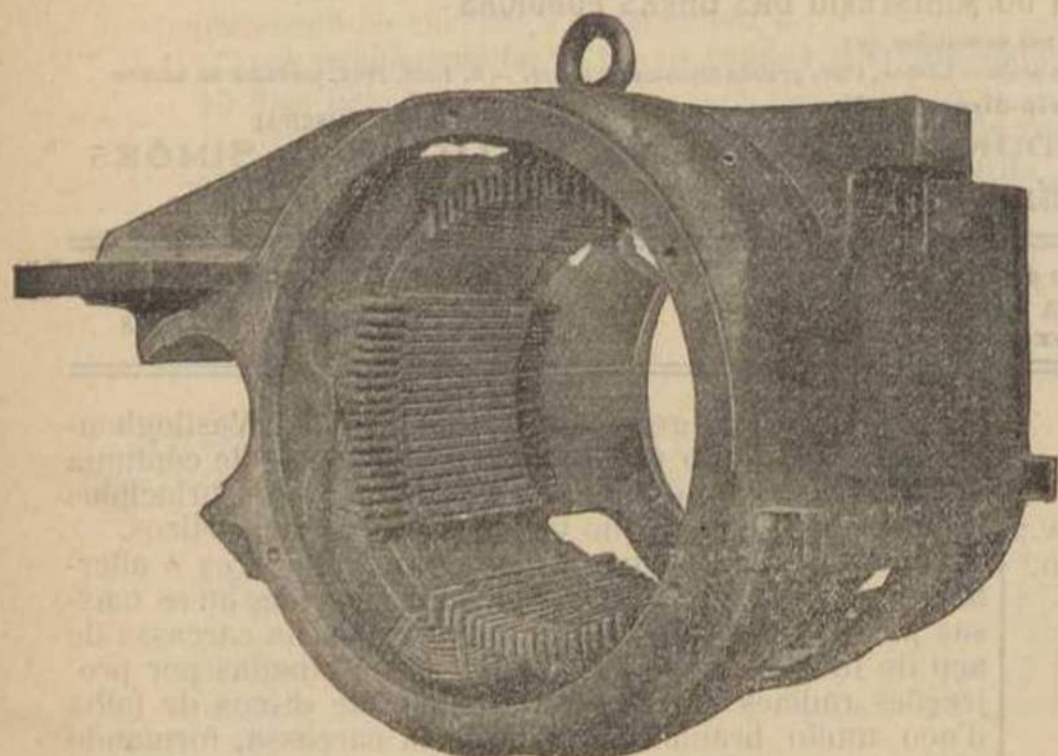


Fig. 1 — Vista interior do motor monofasico Westinghouse mostrando a disposição do quadro magnetico que reduz a self-inducção do induzido.

rente continua nos quaes as variações de voltagem e por conseguinte de velocidade são obtidas por meio d'um rheostato, o qual desperdiça uma grande quantidade de energia.

A tracção electrica, que até aqui tem sido empregada quasi exclusivamente nos tramways urbanos, poderá, pelo emprego dos motores monofasicos, ser applicado economicamente mesmo nas grandes linhas de caminhos de ferro, tanto mais que se poderá empregar o trolley aereo. As locomotivas para estas linhas necessitam com effeito uma quantidade de energia impossivel de captar d'um fio a uma voltagem de 500 ou 600 voltios com o sistema actual de corrente continua, sendo por conseguinte necessario empregar um terceiro carril cujas desvantagens são bem conhecidas.

Como se depreenderá do que acima fica exposto a voltagem do trolley pôde ser bastante elevada o que permitirá transportar a energia a grande distancia, e a voltagem do motor pôde ser tão baixa quanto for desejavel, por meio do transformador montado sobre a automotora.

A Sociedade Westinghouse Americana recebeu ultimamente diferentes ordens para 200 motores entre 50

funcionar igualmente sobre uma linha de corrente continua bastando para isso, munir as automotoras de

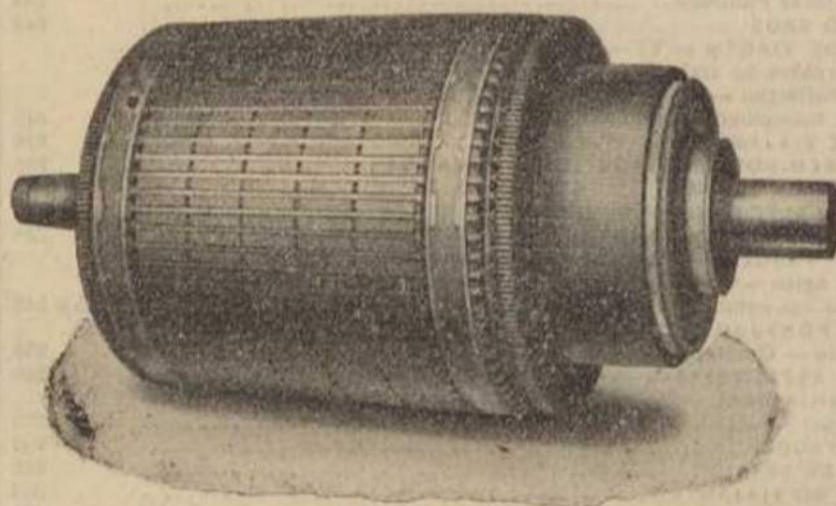


Fig. 3 — Induzido d'um motor monofasico Westinghouse

reguladores apropriados a esta corrente. As linhas de tramways de corrente continua existentes pôdem estender o seu campo d'acção, além dos limites economicos impostos pela corrente continua, empregando a corrente alternativa monofasica nas novas extensões, pois que as automotoras poderão circular sobre a linha de corrente continua para entrar no deposito ou para as partidas e chegadas a uma estação central sem trambordo dos passageiros no ponto de junção dos dois sistemas.

L. O.

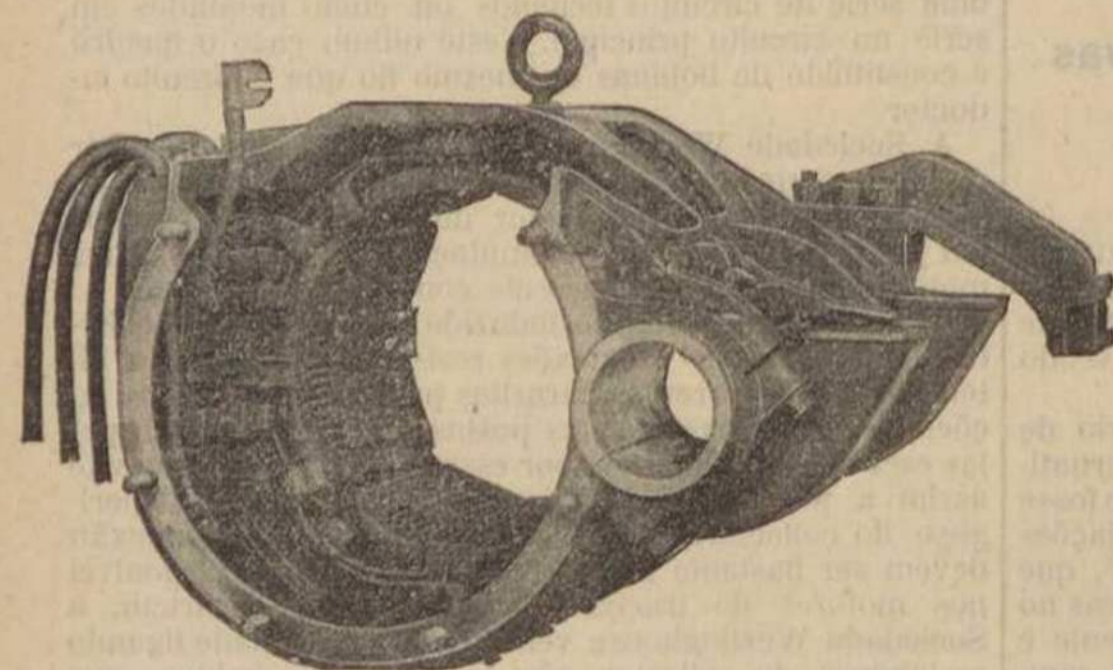


Fig. 2 — Inductor d'um motor monofasico Westinghouse mostrando a disposição do quadro magnetico e das bobinas do inductor.

e 150 cavallos para diversas companhias entre as quaes a de Indianapolis a Cincinnati cujo comprimento total da linha é de 193 kilometros e que já tem actualmente uma parte da linha em funcionamento com este sistema.

benevolencia e amabilidade.
E' tão raro hoje fazer-se justiça a alguém, que nos consola vêr uma excepção aberta em favor do nosso presadissimo amigo Mendonça e Costa.

6 nosso director

Em um periodico portuguez que se publica em S. Francisco da California, *A União Portuguesa*, de 18 de julho ultimo, o artigo editorial é consagrado ao nosso director, de passagem, ao tempo, naquella cidade.

A justiça que nelle se faz ás faculdades de trabalho, actividade e caracter do nosso bom amigo e director, Mendonça e Costa, leva-nos a agradecer ao illustrado director da *União Portuguesa*, o sr. Manoel Trigueiro, a sua

Linha de circumvallação do Porto

O *Primeiro de Janeiro* publicou uma bem elaborada representação de varios industriaes e negociantes a favor da construcção da linha de circumvallação do Porto. Julgamos conveniente reproduzi-la, como documento elucidativo de tão importante assunto.

SENHOR :

A carta de lei de 29 de agosto de 1889, promulgada no intuito de acudir aos estabelecimentos bancarios do Porto, gravemente comprometidos no sindicato portuense, constructor e explorador das linhas ferreas de Salamanca á fronteira de Portugal, concedeu a exploração commercial do porto de Leixões, á companhia que, dentro de tres mezes, fosse organizada pelo referido sindicato.

Na base 2.^a da referida carta de lei estão indicadas as obras de adapção do porto commercial aos usos commerciaes: e, como accessorio indispensavel, impoz a base 3.^a á companhia a obrigação de construir, á sua custa, o prolongamento até Leixões do ramal do caminho de ferre de Campanhã á alfandega, para ser entregue ao estado logo que a construcção fique completa.

Tanto para as obras de apropriação do porto de Leixões como para as do prolongamento do ramal de via ferrea, foi determinada a concessão de uma garantia complementar do rendimento de cinco por cento á alludida companhia, que terá de executar as obras indicadas segundo os projectos definitivos que forem elaborados officialmente e approvados pelo governo: sendo ao mesmo tempo fixadas, como bases para a garantia complementar de juro ou rendimento, as sommas de: mil e cincoenta e um contos de réis, para as obras de apropriação do porto, e novecentos quarenta e dois contos de réis, para o prolongamento da via ferrea.

Em 29 de novembro de 1889, ficou organizada, pelo sindicato portuense a Companhia das Docas do Porto e Caminhos de ferro Peninsulares, que tomou a si as concessões e encargos estabelecidos na referida lei. Mas, quando essa companhia tratava de se habilitar com os meios pecuniarios precisos, para dar cumprimento ás disposições da dita lei, sobreveio a crise economica e financeira de 1890, cujos effeitos ainda subsistem: e, por esse motivo de força maior, que affectou o credito publico, ficou a referida companhia absolutamente inibida de cumprir as determinações da citada lei; continuando na expectativa de que uma melhoria financeira universal influa para que um grupo financeiro qualquer, estudando convenientemente o assunto, se anime a dar-lhe elementos para se desempenhar dos seus encargos, habilitando-a a contribuir para que a cidade do Porto fique dotada com um novo porto commercial completo, de que ha de, incontestavelmente, resultar o desenvolvimento rapido e uberrimo da sua prosperidade e da riqueza do paiz.

Nesta conjuntura, apresenta-se a direcção da Associação Commercial do Porto a solicitar do governo de Vossa Magestade a construcção immediata do prolongamento do ramal do caminho de ferro de Campanhã a Leixões, antes de realizadas as obras de apropriação do porto artificial aos usos commerciaes; pretendendo, ao mesmo tempo, obstar a que se proceda á construcção da projectada linha ferrea de cintura, destinada a ligar a bacia de Leixões com a nova estação que se está construindo no lugar de Contumil, situado entre as estações de Campanhã e Rio Tinto, nas linhas ferreas do Minho e Douro.

Os abaixo assignados, Senhor, respeitando os intuitos d'aquella corporação, não podem deixar de protestar contra o seu empenho de que seja preferida a construcção do ramal de via ferrea, da alfandega para Leixões á da linha de cintura de Leixões para o lugar de Contumil, attentas as razões que, respeitosamente, submettem á illustrada attenção de Vossa Magestade.

E' sabido, Senhor, que a estação do Porto Alfandega não tem espaço para o movimento de mercadorias que por ella passam, resultando d'ahi que, grande quantidade de generos valiosos, destinados ás provincias do norte, tem de ficar, por muitos dias, em barcas no rio, sujeitos a graves avarias, além da avultada despesa de demoras de barcas á espera de vez, para serem expedidos ao seu destino pela linha ferrea da Alfandega a Campanhã: e, na mesma estação de Campanhã, se tornou tão sensivel a falta de espaço, que o governo de Vossa Magestade houve por bem ampliar o serviço d'essa estação, mandando proceder á construcção de uma nova estação no lugar de Contumil.

Portanto, é de facil intuição, que, se fosse, desde já, construido o ramal da Alfandega para Leixões antes do ramal de Leixões para Contumil, mais se aggravariam os inconvenientes apontados, porque maior seria a agglomeração de mercadorias na estação Porto-Alfandega, desde que as mercadorias destinadas ao norte do paiz e descarregadas em Leixões não tivessem expedição directa pelo ramal de Contumil.

Além do crescente movimento, que se vae operando no commercio das povoações do norte e no transito de mercadorias com destino a Espanha, funcionam, actualmente no Minho, estabelecimentos industriaes importantissimos como: a fabrica de fição e tecidos do Rio Vizella, a fabrica de fição e tecidos de Guimarães, a Companhia Fabril do Cavado, a fabrica do Bogio, a companhia de fição e tecidos de Fafe, e varios outros de variada industria, que recebem, annualmente, machinismos, algodão, carvão e outros generos, em quantidade talvez superior á de todas as outras mercadorias que entram a barra do Douro com destino ao consumo da cidade. Compreende-se, portanto, a grande conveniencia que essas importantissimas fabricas, como todo o commercio das respectivas regiões, terão em receber as suas mercadorias directamente, pela linha de cintura, sem ficarem sujeitas aos gravissimos inconvenientes resultantes da passagem, pela cidade do Porto, que nada lucra com isso, ao passo que se evitam as enormes despesas e riscos de avaria, a que ficariam sujeitas na entrada da barra e na passagem pela estação Porto-Alfandega.

E não se diga que a cidade do Porto ou o seu commercio possam ser prejudicados com a expedição directa das mercadorias de Leixões para as linhas Minho e Douro, por contumil, nem com a falta temporaria do ramal da Alfandega para Leixões.

O commercio do Porto ha de continuar a ser o fornecedor do commercio meudo das provincias do norte que, na maxima parte, não tem elementos para se corresponder directamente com as casas estrangeiras que para aqui enviam mercadorias, nem pôde prescindir das facilidades de pagamento que obtém dos fornecedores portuenses. Isto quanto á importação. Quanto á exportação, consiste a parte principal em vinhos saídos dos armazens de Villa Nova de Gaia. Mas, a esses, pouco ou nada interessa o ramal da Alfandega para Leixões; porque o transporte d'esses vinhos, ha de continuar a fazer-se por meio de «lighters» ou barcaças, mesmo depois de feita a apropriação da bacia de Leixões a porto commercial; porque, além de ser esse o meio de transporte mais barato, tem a vantagem de serem os vinhos tomados pelas barcaças e conduzidos, sem mais baldeações, a bordo dos navios ancorados em Leixões, aos quaes encostam.

Portanto, a linha marginal só poderia ser utilizada para esses transportes em occasiões de barra interrompida. Mas, ainda assim, mais facil era a conducção dos vinhos pelas linhas ferreas das Devezas até Contumil e d'ahi para Leixões; pois, em occasiões de cheia no Douro, seria impossivel atravessar o rio para trazer os vinhos ao caes da alfandega.

O commercio da cidade lucra, sensivelmente, com a linha de cintura, que, mediante uma redução de tarifas, pôde ser utilizada na conducção de mercadorias de Leixões para a alfandega, sem maior despesa do que a do transporte pela linha marginal.

Lucra, porque essa linha, ampliando as facilidades de expedição, evita-lhe a agglomeração de mercadorias no rio ou na estação Porto-Alfandega com os graves inconvenientes alludidos; e porque sendo o fornecedor das povoações servidas pelas linhas do Minho e Douro, obtem uma expedição mais rapida e o transporte directo e mais economico para as mercadorias que encommendar com destino áquellas povoações: o que é de incontestavel beneficio para o commercio intermediario ou para os seus clientes.

Em vista do que fica expendido, entendem os abaixo assignados que a construcção do prolongamento do caminho de ferro da alfandega até Leixões, cujo custo seria approximadamente o dobro do da linha de cintura, não deve fazer-se antes de assegurada a realizção das obras de adapção da bacia de Leixões aos usos commerciaes e que é da maxima urgencia e conveniencia publica a construcção immediata da linha de cintura de Leixões para Contumil.

E' pois nesse sentido, que tem a honra de representar a Vossa Magestade, na esperança de que a sua petição seja attendida, como se lhes afigura de justiça.

Porto, 28 de setembro de 1904.

Fabrica de Fiação e Tecidos do Rio Vizella. Cabral Vavasour, Soares & Monteiro, em Commandita. — *Pela Companhia Fabril do Cavado.* Os directores, A. C. d'Oliveira, Manuel Alves de Freitas e Sampaio Ferreira & C.^a — *Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães.* O gerente, A. M. Velloso. — *Pela Companhia Fiação e Tecidos de Guimarães.* Os directores, Eduardo M. d'Almeida, Manuel Martins Barbosa d'Oliveira e João Lopes Cardoso. — *Fabrica de Tecidos a vapor do Castanheiro.* Antonio da Costa Guimarães, Filhos & C.^a — *Fabrica de Tecidos de malha de Guimarães.* Gouveia, Lima & Commandita, Successores. — *Fabrica de Cortumes.* Almeida & Irmão. — *Fabrica de Cortumes.* José Maria Leite J.^o — *Fabrica de Cortumes.* Bento José Leite. — *Fabrica União.* Cunha Marinho & C.^a — *Pela Companhia Geral Bracarense.* O conselho d'administração, José Antonio Velloso, Manuel Antonio Esteves e José Fernandes Valença. — *Fabrica Social Bracarense.* Almeida Martins & C.^a — *Fabrica de Sabão e Perfumaria Confiança.* Affonso d'Almeida. — *Fabrica a Vapor de Chapéus.* Taxa & Faria. — *Fabrica de Sabão a Vapor.* J. M. Martins & Irmão. — *Fabrica a Vapor de Cutelaria Portuguesa.* Antunes Guimarães Martins & C.^a — *Serralheria Mecanica.* Marques & Marques.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição dos Caminhos de ferro

Por ter sido publicada com algumas inexactidões, novamente se publica a seguinte portaria :

Tendo a Companhia Nacional de Caminhos de ferro, concessionaria da linha ferrea de Santa Comba Dão a Vizeu, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro relativa á exploração d'esta linha durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1905 (segundo semestre do anno economico de 1904-1905) na importancia de 29:051\$185 réis ;

Mostrando-se da mesma conta, e da do primeiro semestre do referido anno economico, que o rendimento kilometrico liquido annual d'esta linha foi de 909\$445,4118 réis superior em réis 209\$445,4118, ao minimo fixado para despesas de exploração, sendo assim o Estado responsavel pelo pagamento da quantia de 51:983\$567 réis, differença entre o juro do capital garantido na totalidade de 62.363\$158 réis e 10:379\$591 réis, proveniente d'aquelle excesso ;

Considerando que da referida quantia de 51:982\$567 réis ha a deduzir a de 22:932\$382 réis, já paga pelo Estado, em virtude da liquidação relativa ao primeiro semestre do mesmo anno economico, aprovada por portaria de 31 de janeiro ultimo :

Ha Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 20 do corrente mez, aprovar a mencionada liquidação e ordenar que, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á Companhia Nacional de Caminhos de ferro, como complemento da liquidação da garantia de juro do anno economico de 1904-1905, aquella differença na importancia de 29:051\$185 réis.

O que se communica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro para os devidos effeitos.

Paço, em 28 de julho de 1905. — D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Por terem saído com inexactidões no *Diario do Governo* n.º 151, de 10 de julho ultimo, novamente se publicam os dois seguintes decretos :

Propondo a Administração dos Caminhos de ferro do Estado que para execução dos trabalhos de construção do primeiro lanço do caminho de ferro do Pocinho a Miranda seja declarada a urgencia da expropriação por utilidade publica de tres parcelas de terreno, a primeira entre os perfis 7 e 167, pertencente ao dr. Adriano Cavalheiro, sita no districto da Guarda, concelho e freguezia de Villa Nova de Fozcoa, compreendendo as parcelas n.ºs 2 e 3 da planta cadastral com a superficie de 3.160 metros quadrados e as outras duas, ambas sitas no districto de Bragança, concelho e freguezia de Moncorvo, pertencendo a primeira : parcelas n.ºs 11 e 14, com 15.529 metros quadrados, a D. Adriana de Sá Margarido, e a segunda, parcella n.º 25, com 1.401 metros quadrados, a Manoel Antonio da Silva ;

Considerando que estas expropriações se acham compreendidas nas disposições do artigo 2.º da carta de lei de 17 de setembro de 1857 :

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 15 do corrente, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859, as mencionadas expropriações marcadas nas plantas parcelares que baixam com o presente decreto assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar Paço, em 19 de junho de 1905. — REI. — D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.

Propondo a Administração dos Caminhos de ferro do Estado que para execução dos trabalhos de construção da 1.ª secção do caminho de ferro do Pocinho a Miranda seja declarada a urgencia da expropriação por utilidade publica de duas parcelas de terreno, situadas no districto de Bragança, concelho e freguezia de Mon-

corvo, a primeira com o n.º 37, pertencente ao dr. Antonio Joaquim Ferreira Margarido, com a superficie de 738^m2,50 e a segunda com o n.º 38, pertencente aos herdeiros do Visconde de Marmelleiro, Viscondessa de Marmelleiro, Antonio Eugenio de Carvalho e Sá e dr. José Braz Ribeiro, com a superficie de 7.715 metros quadrados ;

Considerando que estas expropriações se acham compreendidas nas disposições do artigo 2.º da carta de lei de 17 de setembro de 1857 ;

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, com data de 23 de junho, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859, as mencionadas expropriações, marcadas nas plantas parcelares que baixam com o presente decreto assignadas pelo ministro e secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 4 de julho de 1905. — REI. — D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da comissão que examinou o troço da linha de Evora, entre Estremoz e Villa Viçosa :

Ha por bem determinar que o mesmo troço de linha seja desde já aberto provisoriamente á exploração publica.

Paço, 29 de julho de 1905. — D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.

ALFREDO KRUS

Acaba a Companhia Real dos Caminhos de ferro portuguezes de perder em Alfredo Krus um dos seus mais brilhantes funcionarios.

A morte tem-se mostrado feroz para o pessoal superior da Companhia pois que em pouco tempo, e sem mencionarmos mais do que chefes de serviço, arrebatou J. Rocca, Julio Monteiro, Arthur Perdigão, Candido Xavier Cordeiro, e Alfredo Krus.

Os primeiros 25 annos de vida d'este nosso malgrado camarada decorreram para elle alegremente, no meio da sociedade que está convencida que se diverte: muito bem educado, muito bem dotado, gozou dos prazeres que aquella vida proporciona.

Subitamente, porém, viu-se forçado a recorrer ao trabalho entrando para a Companhia Real e então se viu a extraordinaria facilidade com que aquelle espirito se adaptou ao novo e arduo genero de vida que para elle começava e que só devia acabar pela morte.

Ao principio simples empregado de secretaria, conquistou em cinco annos de labor e de manifestações de intelligencia o cargo de secretario do Conselho d'Administração, assistindo como tal aos historicos acontecimentos de 1884, e compartilhando a sorte do Conselho derrotado.

Voltou, depois de acalmadas as paixões, ao serviço da Companhia, e quer occupando-se dos assuntos relativos á exploração da linha de Madrid-Caceres-Portugal então a cargo da Companhia Real, quer mais tarde como chefe adjunto e depois, em 1890, chefe titular do serviço do trafego, Alfredo Krus mostrou sempre a sua sagacissima intelligencia e inegaveis qualidades de trabalho.

Tendo abandonado quasi a vida de sociedade, deixando mesmo de frequentar o theatro lyrico de que fóra, em tempo, não só um constante frequentador mas tambem um sensato e apreciado critico, Alfredo Krus, installou-se na ridente collina da Senhora do Monte e ali, dedicado a intimos affectos, e á sua paixão pelas flores, e pela musica, passava as horas de descanso de um trabalho violento exercido com uma proficiencia notavel e uma maleabilissima intelligencia.

Ha poucos annos tomou tambem parte na Administração da Companhia de Moçambique.

Neste labor o surpreendeu a traçoeira doença; a morte approximava-se e elle, que a sentia, não queria

reconhecer-lhe o direito á preza, não queria render-se ainda, com 51 annos apenas, e com a energia que o levou a trabalhar ininterruptamente, mesmo quando já não podia mover-se.

Como Nelson, ferido de morte, com os membros decepados, empregou ainda no commando da sua esquadra que batalhava, os ultimos sopros de vida, Alfredo Krus, applicou até o ultimo momento da sua existencia os esforços da sua actividade e intelligencia na direcção do serviço que a Companhia Real lhe confiára e que só abandonou quando a vida o abandonou a elle.

E' que tambem nas luctas do trabalho ha d'estas heroidades.

NOTAS DE VIAGEM

VI

O Illinois Central — Chicago, a inventora — Rapidez no trabalho — Uma classe que produz quatro — Os carros Pullman — A companhia — Uma machina num throno — A cidade incommoda e a cidade bella.

Antes de tudo uma correcção d'um erro geographico commettido no passado artigo, em que se diz ser Chicago a capital do Illinois, — principal cidade e centro commercial não ha duvida de que o é, — mas a capital official do estado é Springfield, de que já nesse artigo se falou. Esperamos desculpa d'este erro em artigos feitos no meio d'uma longa e precipitada viagem, todos por meio de notas mentaes, porque rarissimos apontamentos escritos costumamos tomar.

A linha por onde se seguiu d'esse ponto Chicago sendo uma das mais pittorescas da grande republica pertence a uma das mais poderosas companhias que dispõe d'uma enorme rede de 5.462 milhas (8.740 kilometros) estendendo-se desde os grandes lagos do NE até o Missouri, e o Sul até o Golpho do Mexico, pelo valle do Mississippi, servindo treze estradas e nellas os principaes centros productores e consumidores.

Na exploração d'estas grandes linhas o Illinois Central, que assim se chama a companhia, tem aperfeiçoado o material e o sistema de signaes a ponto de offerecer ao passageiro a maior commodidade e a maior segurança. O andamento do comboio quasi passa despercebido mesmo durante a noite, graças á resistencia do carril cujo peso foi ha pouco elevado de 72,78 libras por jarda a 85 libras (42 kilos por metro corrente).

Quanto ao panorama que se disfructa no transitio, é dos mais interessantes, começando pela enorme ponte á saída de S. Luiz e passando-se mais tarde a segunda ponte do mundo, em extensão (a primeira é a Tay, na Escocia, sendo esta de 4 milhas ou 6.400 metros).

Chicago, o termo norte da linha principal é uma cidade enorme, das maiores e mais activas dos Estados Unidos.

Quasi todas as grandes invenções, os novos machinismos, esses milhões de differentes artigos que o paiz exporta e nós vemos por toda a parte, são fabricados em Chicago. E' innumeravel a quantidade das suas fabricas como estonteadora a faina que se nota no trabalho.

Vê-se bem porque o operario americano ganha mais que o europeu — porque tambem produz immensamente mais.

O sistema, em geral, é o de empreitadas; cada trabalho tem o seu preço; o engenheiro projecta e faz desenhos a peça que o operario tem que executar; o mestre da officina escolhe o que entende competente e fixa-lhe o preço; o operario procura desempenhar-se do trabalho o mais breve possível, sem, todavia, fazer obra má porque sabe lhe será recusada.

Assim, vemos executar trabalhos, de que num golpe

de vista podemos apreciar o andamento, com uma rapidez pasmosa.

Surpreendeu os visitantes de uma officina da importantissima fabrica de material de Pullman, a presteza com que dois pintores deixaram completamente pintado um vagon, sem se importarem que a tinta lhes cobrisse tambem a cara e os braços, comtanto que cubrisse rapidamente a superficie do vehiculo.

Na exposição de S. Luiz foi dada publica prova d'esta rapidez no trabalho, sendo numa carruagem Pullman, de que apenas existia o leito de ferro, toda fabricada a obra de marcenaria, pintura, estofos, envidraçamento e ornamentação, no curto espaço de 4 horas e 40 minutos.

Foi uma das inspecções mais interessantes que os excursionistas fizeram ás grandes officinas d'esta companhia, uma verdadeira instituição na America do Norte.

Precisamos aqui explicar o ponto caracteristico dos caminhos de ferro da America em relação ao Pullman.

Não se usa aqui mais que uma classe de bilhetes, mas é a differença do material que separa os passageiros em tres e até em quatro classes.

O passageiro de 1.^a tem o Pullman que anda em todos os comboios (excepto nos suburbanos) esse que traz as commodidades de creado (preto ou mulato), toalhas, compartimento para fumar, cama durante a noite, etc. Paga por isso uma sobretaxa.

O que sacrifica a commodidade á economia vae na carruagem ordinaria, estufada de velludo ou de carneira, em geral muito commoda; nalgumas companhias o assento transforma-se, de noite, em cadeira de braços, estendida, indo o passageiro quasi deitado.

Tem o inconveniente do movimento de entradas e saídas de gente, do transitio dos empregados e do vendedor de toda a classe de bugiarias que continuamente as offerece — o chamado agente de publicações. Póde considerar-se a 2.^a classe.

A 3.^a classe é o material mais velho ou menos rico, onde se juntam sem que a isso os forcem, os individuos mais ordinarios, fumando, cuspiendo, atirando para o chão com as cascas dos fructos que comem.

Muitas vezes, quando ha imigrantes a transportar, ou gente de côr, nativos, mais pobres e menos limpos, põe-se-lhe um vehiculo ainda mais ordinario, onde elles se accumulam muito contentes, e vivem a seu modo.

Deve-se notar que em muitas linhas não é permittido a gente de côr ir nas carruagens dos brancos. Até em carros electricos das cidades ha uma taboleta que se põe no encosto dos bancos separando os *white* dos *colored*.

As grandes distancias entre os mais importantes centros obrigam as viagens a prolongarem-se por muitos dias; de S. Francisco a Nova York ou vice-versa ha 4 a 5 noites a passar no comboio; de Vancouver a Quebec, no Canadá, 6 noites, etc.; não podia deixar de haver vagon dormitorio, o que torna indispensavel o vagon Pullman, que todo o passageiro de 1.^a procura, tendo em geral, que marcar o seu logar com antecedencia.

Para um europeu que visita a America e vê as cousas imparcialmente e sem enthusiasmos de pasmador, naturalmente lhe ocorre a comparação entre os vagon Pullman e os vagon-leitos europeus, e, sem preocupação continental devemos declarar que, á parte os Pullmans de compartimentos fechados, como alguns que faziam parte dos comboios-palacios em que se fez a viagem do congresso, os carros abertos ficam muito á quem em commodidade aos Sleepings-cars europeus.

Durante o dia, nos Pullmans, os leitos superiores recolhem para cima, sistema que tem o inconveniente não só de deixar uma curva do leito a um palmo do occiput do passageiro quando assentado, constituindo uma fabrica de cabeçadas que nos ameaça fracturar o craneo, como obriga as vidraças a serem baixas e ainda a não abrirem senão uns 20 centimetros, o que em tempo de calor é um martyrio, e para se ver o horisonte um inconveniente.

De noute, o passageiro que fica em baixo não tem meio de se despir e vestir senão sobre a cama, e nem mesmo tem espaço para o fazer assentado; não tem onde pôr a roupa, tendo a pequena mala de mão que ficar escondida debaixo da cama.

O misero que occupa o leito superior esse tem apenas um pouco mais de espaço em altura, mas não tem luz, nem ar, nem onde pôr cousa alguma. Se quer levantar-se de noite é obrigado a fazer gymnastica, arriscando-se a apoiar os pés sobre o nariz do visinho de baixo.

A companhia Pullman não só construe d'estes vagon mas de todas as qualidades, incluindo carros de mercadorias, e como as suas installações tão enormes e completas como são, lhe permitem fabricar economica e rapidamente, podendo produzir até a enormidade de 6 *sleepings-cars*, 15 outros carros de passageiros e 400 vagon para mercadorias por semana; e como ella tem o privilegio de vestibulo resistente e que se fecha do lado interior impedindo por completo o accesso ao comboio (o que, no tempo em que as viagens ainda estavam ali sujeitas ao perigo de ataques dos indios e malfeitores, era de grande vantagem); quasi todas as companhias lhe encomendam a maior parte do material, especialmente o de passageiros.

E' assim que ella tem prosperado, desde a sua fundação, em 1867, e sendo então creada com o capital de 1.000 contos, gira hoje com o de 74.000.

Não é demais, já que citamos cifras, dar mais algumas que demonstram a importancia d'esta companhia.

Os carros em circulação, de conta d'ella, eram no anno passado 4.095, circulando numa rede de 180.035 milhas (288.056 kilometros); o numero de empregados, nos carros e escriptorios e operarios das officinas era de 20.355, recebendo nesse anno de salarios 12.571 contos, o que dá a enorme média de 617.500 réis ou cércia de 15900 réis por dia.

As officinas, onde vimos fabricar os mais importantes trabalhos de ferro e aço como os mais delicados do mosaico de madeira, dispõem de 1.400 machinas-ferramentas, e 29 motores com a força total de 5.800 cavallos, sendo a machina principal da força de 2.500 cavallos. Esta rainha das motrizes está num salão de chão polido e vidros de côres como num throno, no alto do qual gira magestosamente o eixo que move o volante de 56 metros de circumferencia.

Em volta das officinas, onde 6.900 operarios trabalham annualmente 100.000 toneladas de ferro e aço, erguem-se numa cidade de 12.000 habitantes, cidade que fica a algumas milhas de Chicago, constituindo um bello arredor e um extremo dos lindos *boulevards* d'esse importante centro.

E é essa a maior belleza da cidade, que tendo edificios sumptuosos e de bom gosto architectonico, tem o defeito d'elles estarem todos enegrecidos pelo fumo, produzindo um effeito de sujudade que impressiona mal, em conjuncto do seu movimento incessante de carros, na rua e nas linhas elevadas, com um ruido que ensurdece.

Mas os jardins são tantos, os parques tão bellos, que a poucos passos do ruido e do negrume os ouvidos e os olhos se deliciaem naquellas esplendidas avenidas, naquelle socego só alterado pelo puf-puf dos 20.000 automoveis que circulam por toda a parte, naquella onda verde do arvoredado que purifica o ar, e por entre o qual vemos as luxuosas e elegantes vivendas dos ricos commerciantes e industriaes.

De Chicago continuou-se a viagem á visita das cataratas do Niagara, uma das impressões mais extraordinarias que o viajante pôde receber, pelo que não cabe neste artigo falarmos d'ellas.

Dos grandiosos hoteis de Chicago a descripção seria interessante, mas longa. Para dar d'elles uma ideia diremos que o «Auditorium» tem 2 igrejas e 3 theatros, um dos quaes leva mais de 3.000 espectadores.

Aos que viajam

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

A vertigem dos transportes em Nova York

Em Nova York seja qual fôr o trajecto que se faça em tremvia, a viagem custa cinco *cents*—qualquer cousa como 45 réis.—Não ha bilhetes nem revisores nem inspectores: o tempo é muito precioso para desperdiçá-lo em formalidades.

Sóbe a gente para o tremvia aberto ou fechado, que ao som de campainhadas á bruta, abre caminho pela Broadway, sem parar nem mesmo para deixar passar um enterro.

O conductor vae agarrado ao estribo. Quando o passageiro sóbe paga o correspondente níkel, os taes 45 réis, ao cobrador, este pucha um cordão, e num quadrante apparece um numero. E pronto. O carro já vae na sua carreira desenfreada.

Se por acaso o passageiro quer bilhete de correspondencia grita: *Transfer*, e então o conductor dá-lhe um pequeno bilhete de cartão que lhe permite tomar qualquer outro carro sem pagar mais cousa alguma.

Ha tambem o Manhattan Elevated Railway, que occupa as ruas com as suas horriveis superestructuras.

Por cima das nossas cabeças passam os comboios fazendo uma inferneira medonha, e impestando o ar com o fumo negro das suas locomotivas.

Os viaductos metallicos e o fumo dão ás casas um aspecto sordido e repugnante. O viajante naquelles comboios disfructa os mysterios da vida intima dos habitantes.

O centro commercial de Nova York é de uma animação e movimento de que não se pôde fazer ideia. Veem-se ali dois espectaculos dos mais interessantes da actividade commercial humana. O primeiro é o que proporciona a immensa multidão que atravessa London Bridge todas as manhãs, entre as nove e as dez horas, em direcção á City. Esta é correcta, comedida, bem vestida. O segundo é o que se vê todas as tardes entre as cinco e as seis, é a multidão que se apressa para atravessar a ponte de Brooklyn; esta é ainda mais curiosa, por movimentada; toda aquella immensa multidão grita, gesticula, como se estivesse endemoinhada.

Em Nova York os negocios começam das sete para as nove da manhã, e de verão, ás cinco horas todas as officinas fecham as suas portas.

O habitante de Nova York, como o de Londres ou de Paris, é em geral boa pessoa; mas não pôde perder tempo com cortezias. Se quer tomar logar num tremvia e para isso é necessario empurrar alguém e fazê-lo ir parar ao meio da rua, não hesita um momento. Quem lá está que se previna; elle não quer saber d'isso.

A acção é grosseira, mas todos se riem do caso, e ninguém se admira se lhe acontecer o mesmo.

O americano quando procede assim não tem intenção de offender; o que tem é pressa de chegar a casa.

E assim se explica o andarem os tremvias sempre cheios; lá dentro como sardinha em canastra; de fóra passageiros pendurados em cachos.

E' pouco commodo, nada *comfortable* mas é rapido. E a rapidez é o ideal do americano.

As senhoras fazem o mesmo que os homens e defendem com equal denodo os seus logares.

E' raro vêr-se um passageiro sentado levantar-se para dar o seu logar a uma senhora. Ella tambem não espera uma tal galanteria. Se puder empurrá-lo e deitá-lo á rua, muito bem; se não pôde, agarra-se á valentona a uma columna do carro, ás costas d'um banco, ao casaco do visinho, e ficaria muito surpreendida se alguém lhe cedesse um logar.

Os numerosos *ferryboats*, vapores sem quilha que parecem cidades fluctuantes, atravessando incessantemente o Hudson de uma para outra margem, entre Nova York e Jersey City, enchem-se a ponto de fazer temer que se afundem, com uma multidão de empregados que ás cinco horas da tarde se dirigem para suas casas.

Pela ponte de Brooklyn precipitam-se, desenvolvendo

uma energia selvagem, milhares de pessoas empurrando-se umas ás outras. Brooklyn é um bairro suburbano onde habitam os empregados que vencem salarios de operarios, mas trajam como patrões.

E' para aquella ponte que corre todas as tardes uma immensa multidão de empregados e empregadas como se fosse um rebanho acossado pelos lobos, e aquella multidão amontoa-se, redemoinha, acotovella-se, atropella-se, na ancia indiscriptivel de passar.

Os tremvias percorrem sem cessar esta ponte. Chegam de Brooklyn como um cyclone descrevem uma curva do lado de Nova York e tornam a seguir numa velocidade vertiginosa outra vez para Brooklyn.

Trava-se então uma lucta epica.

E' a verdadeira *struggle for life*. Parece que um cataclysmo cosmico espalhou o panico naquella multidão.

As pessoas acanhadas, comedidas, cheias de cortezia e urbanidade não devem pensar em metter-se naquelles tremvias. Correriam risco de vida. Só os fortes e os audazes pôdem sair incolumes d'aquella lucta de feras.

Não é raro haver mortes na refrega; mas não é caso que mereça importancia. Uma simples noticia num jornal como se se tratasse do caso mais vulgar e banal d'este mundo.

E' para facilitar o transito derivando-o para outra via, que se está construindo o metropolitano subterraneo.

Neste a tracção será electrica ou d'ar comprimido. A tarifa unica para qualquer percurso é de 45 réis, como nos tremvias á superficie.

O CANAL DO PANAMA'

O conhecido e abalizado engenheiro americano Ycomans que por varios annos fez parte da Commissão do Commercio Interior dos Estados Unidos, declara que o canal do Panamá nunca ha de passar de projecto.

A' realização da sua abertura oppõem-se inconvenientes de toda a ordem.

Os caminhos de ferro transcontinentaes, como o canal lhes causaria prejuizos incalculaveis, empregam todos os meios e intrigas para contrariar a empresa; e o seu poder é immenso.

Diz Ycomans que o engenheiro Wallace foi um ingenho expondo as causas da sua demissão. A sua opinião é que o canal do Panamá ha de ser uma burla que atravessará os seculos, e que o isthmo do Panamá nunca será rasgado por um canal.

Nenhum engenheiro americano de valor aventaria a opinião de que o canal poderá abrir-se, a não ser que lhe paguem para dizê-lo. O relatorio dos trabalhos feitos, quando lido com attenção, mostra que são precisos ainda 110 annos para que fique concluida a obra.

Diz ainda Ycomans que se o traçado por Nicaragua foi posto de parte foi porque as companhias viram que naquelle ponto era praticavel, e como isso lhes não convinha voltaram outra vez ao antigo plano pelo Panamá, pois que ali será impraticavel. Termina repetindo: O Panamá é uma burla que atravessará os seculos.

TRACÇÃO ELECTRICA

Lisboa

Como a rede da linha da companhia Carris de ferro se vae estendendo, levando por toda a cidade os beneficios de uma viação accelerada indiscutivelmente comoda e que não é inferior ao que de melhor neste genero se vê pelo estrangeiro, tambem os desmandos do seu pessoal vão tornando-se mais frequentes.

Sabido é que os carros, a não ser quando chove, sómente páram nos locais para isso determinados. Póde um passageiro vêr desaparecer o chapéu nas pandas

azas dos traidores ventos, póde vêr cair-lhe a bengala, a bolsa, um embrulho, qualquer cousa que não queira perder, que o carro não pára. Só nas paragens, diz o conductor fleugmaticamente.

Se é de noite, a maior parte das vezes o objecto caído não mais torna ás mãos do antigo possuidor; se é de dia, o carro vae-se embora e o passageiro perdeu o dinheiro da passagem, o tempo e muitas vezes o objecto que caíra. E' a ordem; é preciso cumpri-la. Não ha indulgencia possivel.

O rigor, porém, torna-se em paternal carinho quando se trata do pessoal dos carros. Quer algum dos dois empregados ir beber agua? O carro pára e os passageiros que esperem. Já não ha rigor, ha só benevolencia.

Ora nós estamos de accordo em que o pessoal dos carros electricos não póde ser formado por passarinhos d'Angola, cujas propriedades de todos são bem conhecidas, mas assim como para o caso de, extraordinariamente, por causa do pessoal parar o carro ha uma natural condescendencia dos passageiros, parece que essa mesma condescendencia, e talvez com mais rasão, deve haver do pessoal para com os passageiros nas circumstancias que atraz deixamos ditas.

Espanha

Vae constituir-se uma sociedade para a exploração de um tremvia electrico de Pamplona a Cinco-Vilas, Aragão, passando por varias localidades importantes.

Estão concluidos os estudos do projecto para uma linha electrica subterranea em Madrid, pondo em communicação a estação de Atocha com o mercado da praça da Cebada.

Argentina

Foi apresentada aos poderes competentes uma proposta para a construcção de um tremvia electrico subterraneo em Buenos Aires.

As obras importarão em 15 milhões de pesos.

Publicações recebidas

O Progresso de Lourenço Marques. Do sr. Clemente Nunes de Carvalho e Silva, recebemos um memorandum em que explica os motivos da suppressão d'aquelle jornal, que justifica com varias notas e documentos annexos.

Agradecemos a offerta.

Associação das Escolas Moveis pelo Methodo de João de Deus. — Recebemos o relatorio da gerencia abrangendo o periodo decorrido de 1897 a 1904. Por elle se vê quanto esta benemerita associação tem trabalhado pela instrucção popular, luctando quanto em suas forças tem cabido contra o analfabetismo.

Além de evidenciar os esforços da Direcção, o relatorio é um eloquente appello a todos os que pelas suas circumstancias pôdem concorrer para o bom resultado da cruzada organizada contra a ignorancia, cruzada para que todos, ricos ou remediados, devem concorrer.

O mais pequeno obulo offerecido á Associação das Escolas Moveis, é um tiro efficaç que vae ajudar a fazer ruir uma pedra do alteroso baluarte da ignorancia.

Ser homem é saber lêr, disse João de Deus; pois bem, empreguem os nossos esforços para que em Portugal todos saibam lêr e assim inocularemos novas energias, galvanizaremos este organismo depauperado que é a nossa patria.

Todo o louvor á benemerita Associação é assaz mesquinho para o que ella merece.

Companhia das Docas do Porto e Caminhos de ferro Peninsulares. — Recebemos o relatorio da gerencia dizendo respeito ao anno de 1904. Auspiciosa se mostra a situação d'esta companhia; os seus rendimentos augmentaram sensivelmente comparados com os de 1903. E é

tanto mais para notar este augmento, quanto nas outras linhas espanholas que lhe ficam proximas, a receita de 1904 foi muito menor do que tinha sido no anno anterior.

Vista a situação desafogada em que se encontra a companhia, vae adquirir a propriedade do edificio em que estão installados os seus escriptorios.

Conversão da divida interna

Do *Economista* cuja visita hebdomadaria recebemos com prazer, transcrevemos com a devida vénia do seu artigo acerca das propostas de fazenda, os seguintes trechos relativos á divida interna:

«Uma das propostas sem duvida de maior alcance é a da conversão da divida interna, cuja situação demandava, effectivamente, ser regularizada. Os titulos que andam em circulação contem indicações que não correspondem á verdade dos factos, porque o juro que actualmente recebem é inferior á taxa nelles inscrita. Assim, aos 3 % perpetuos são pagos 2,1 % e aos de 4 e 4 1/2 % amortizaveis 2,8 e 3,15 % respectivamente. Feita a conversão da divida externa, a da interna impunha-se, não só pelas mesmas razões, mas tambem por um principio de equidade. Era de toda a conveniencia, além d'isso, reduzir o seu capital nominal, bastante distanciado do capital effectivo, e transformar em amortizavel toda a divida. Neste momento deve ainda notar-se que o curso mantido pelas inscrições torna a operação particularmente opportuna, constituindo quasi um dever para o governo o fazê-la.

Segundo o ultimo relatório da Junta de Credito Publico datado de 31 de outubro de 1904, o capital nominal da divida interna era então o seguinte:

Consolidado 3 %	499.895:037.5336
Amortizavel 1/2 % 1888 e 1890	5.900:242.5500
" 4 1/2 % 1888 e 1889	21.230:280.5000
" 4 1/2 % 1903	1.747:260.5000
	<u>528.772:839.5836</u>

Durante o anno economico de 1903-1904 pagaram-se de encargos da divida interna, conforme o mesmo documento, réis 16.455:079.189, incluído o correspondente aos titulos na posse da fazenda, ou, deduzido este, 9.858:905.502 réis.

A conversão proposta pelo sr. conselheiro Espregueira não abrange, porém, ao que parece, a totalidade da divida interna, uma parte da qual tem effectivamente um caracter especial, que aconselha a sua manutenção.

Outra proposta igualmente importante é a relativa á reforma dos contratos existentes entre o governo e o Banco de Portugal. Como se sabe, quando o actual ministerio subiu ao poder encontrou já votado nas duas casas do parlamento, um projecto de lei autorizando o governo a realizar essa reforma em determinadas bases, e teve até, em obediencia ás praxes constitucionaes, de referendar a respectiva carta de lei. Uma das bases d'essa auctorização referia-se ás 72.000 obrigações dos caminhos de ferro do Norte e Leste, que pertencem ao thesouro e que passariam para a posse d'aquelle banco. O sr. Espregueira julga, porém, inutil, seja como penhor, seja como pagamento, entregar ao Banco essas obrigações que constituem a todo o momento de qualquer eventualidade um recurso valioso, que, para esse mesmo motivo, não convém alienar.

Supomos ser opinião do actual ministro que a circulação fiduciaria não é presentemente desproporcionada ás necessidades do paiz, não havendo por isso razão ou necessidade de diminui-la, principalmente quando o cambio melhora tão sensivelmente. O pensamento do sr. Espregueira parece ser, tambem, realizar o pagamento da divida do estado ao Banco por meio de uma amortização regular.

Não podemos garantir a absoluta certeza d'estas informações, que, em todo o caso, cremos não se distanciareem demasiado da realidade dos factos.»

Banco de Portugal

Reuniu o mez passado com a representação de capital na importancia de 1.944.400.5000 réis, a assembléa geral do Banco de Portugal, convocada para tratar da reforma de estatutos.

O sr. Augusto José da Cunha expoz as razões da convocação, especialmente baseadas num officio do governo, datado de 30 de janeiro de 1905, para se accordar com este na reforma dos estatutos quanto á constituição das assembléas, para o caso da celebração de qualquer contrato entre o Banco e o Estado, propondo depois a nomeação de uma commissão de 12 membros, para dar

parecer sobre um projecto de reforma de estatutos, apresentado pela direcção e pelo conselho fiscal do Banco.

Procedeu-se á eleição da commissão, que ficou composta dos srs. Vicente Rodrigues Monteiro, Antonio da Costa Carvalho, conde de Burnay, Alfredo Mendes da Silva, Antonio José Gomes Netto, Julio Henrique de Seixas, João da Motta Gomes Junior, Henrique Matheus dos Santos, Manuel Joaquim Alves Diniz, Duarte Augusto de Abranches Bizarro e Augusto José da Cunha.

Os artigos dos estatutos a reformar são os n.ºs 75, 77, 79, 82 e 83.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de agosto de 1905.

Com a proxima abertura das Camaras começa de novo a faltar-se com insistencia do contracto dos tabacos: Ha quem espere surpresas, ou antes, quem preveja uma forçada mudança ministerial. As influencias antagonistas á actual Companhia dos Tabacos, ao que se diz, preparam as cousas para collocar o ministerio em situação difficil.

E assim os capitalistas estrangeiros influem na politica portugueza elevando e derrubando ministerios.

Curvemo-nos perante S. M. El-Rei Milhão.

Apesar da epoca calmosa que atravessamos a qual tem sempre influencia sobre a actividade dos negocios, devido á partida para o campo e thermas da maior parte dos habitantes de Lisboa, a quinzena não decorreu muito desanimada, regulando o dinheiro para descontos entre 5 e 6, tendo subido as inscrições e mostrando firmeza o papel dos Bancos.

Os papeis das Companhias é que tiveram pouco movimento. O apparecimento de grande quantidade, em desproporção com as necessidades do mercado, de papel do Brazil, fez com que o cambio descesse sensivelmente, ficando a libra com o premio de 250 réis.

A seguir damos as cotações com que ficaram os papeis no mercado de Lisboa no final da quinzena.

Eis a nota das vendas realizadas pelos corretores, que melhor dirá o que foram os negocios durante a semana linda:

Inscrições, assentamento 42,35; coupons a 42,20; titulos pequeno assentamento a 41,95; coupons a 42,25.

Obrigações 4 % com premios, a 20.300 réis; 4 1/2 %, assentamento a 61.500 réis; 3 % de 1905 a 9.450 réis.

Divida externa, 1.ª série, a 66.200 réis; 3.ª série a 65.200 réis.

Accções de Bancos:

Portugal a 177.800 réis.

Lisboa & Açores a 118.500 réis.

Commercial a 133.000 réis.

Ultramarino a 100.500 réis.

Accções de Companhias:

Tabacos, coupon a 121.000 réis.

Gaz, assentamento a 67.500 réis; coupon a 72.800 réis.

Companhia Real a 67.000 réis.

Fosforos, assentamento a 64.800 réis; coupon a 64.500 réis.

Assucar de Moçambique, a 57.300 réis.

Companhia Nacional, a 10.500 réis.

Moçambique, 5.450 réis; Zambesia, 3.700 réis; Luabo, 1.5150 réis

Obrigações de Companhias:

Aguas, 4 1/2 % assent., a 82.600 réis; coupon, a 82.000 réis.

Prediaes, 5 % assent., a 88.500 réis; 4 1/2 % a 85.000 réis. Municipaes, 5 % assent., a 88.500 réis. Ultramarino 6 % a 91.400 réis.

Companhia Nacional, coupon 1.ª série, a 72.300 réis. Atravez d'África, a 89.000 réis. Companhia Real, 3 % 1.º grau, a 74.200 réis; 2.º grau, a 52.200 réis. Carris de ferro, a 9.800 réis. Beira Alta, a 35.000 réis.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	50 ¹⁵ / ₁₆	—	Desconto no Banco de Portugal...	5 ¹ / ₂
" cheque...	50 ¹¹ / ₁₆	50 ³ / ₈		
Paris 90 d/v.....	558	—	No mercado....	5 ⁰ / ₁₀
" cheque.....	563	565	Cambio do Brazil.	17 ³ / ₈
Berlim 90 d/v.....	229	—	Premio da libra...	5250
" cheque...	231	231 ¹ / ₂		e
Francfort 90 d/v.	—	—		5260
" cheque...	—	—		
Madrid cheque....	710	715		

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	AGOSTO												
	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	—
Lisboa : Inscrições de assent.	-	41,50	41,60	41,75	41,80	42	42,40	42,40	42,30	42,30	42,35	42,25	-
» coupon ..	41,08	41,20	-	-	41,80	42	42,30	42,20	42,10	42,20	41,95	41,85	-
Obrig. 4 0/0 1888	-	-	-	20.200	-	-	20.250	20.250	20.300	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 assent	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon	-	-	52.500	-	52.700	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent	-	-	-	61.500	-	62.000	-	62.000	61.500	61.500	-	-	-
» 4 1/2 0/0 coupon int ..	61.000	-	-	-	61.000	-	-	-	61.300	-	-	-	-
» externo 1.ª série	66.200	66.200	66.300	66.400	-	66.400	66.300	66.300	66.300	66.200	-	66.000	-
» 3 0/0 1905	9.450	-	-	-	-	-	9.450	9.450	-	9.450	-	9.450	-
» Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal	117.800	177.800	177.800	177.800	-	177.800	177.800	177.800	177.800	177.800	-	-	-
» » Commercial	-	-	-	-	-	133.000	-	-	133.000	133.000	-	-	-
» » Nac. Ultramarino	-	-	99.800	100.000	100.000	100.000	100.000	100.500	100.500	100.500	100.500	100.500	-
» » Lisboa & Açores	-	-	-	-	-	118.500	118.500	-	118.500	-	-	-	-
» Tabacos coupon	120.800	121.000	120.500	122.500	-	122.500	122.000	-	121.900	121.500	121.000	-	-
» Comp. Phosphoros	64.500	65.000	64.800	64.800	65.000	65.000	61.800	64.600	64.500	64.800	64.500	-	-
» » Real	-	66.900	-	66.800	-	-	67.000	-	-	-	-	67.000	-
» » Nacional	-	10.300	-	-	-	10.400	10.600	10.500	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0	-	94.700	-	95.000	95.000	-	-	-	-	-	-	94.750	-
» » 5 0/0	88.500	88.650	88.650	88.650	88.500	88.650	88.650	88.650	88.650	-	-	88.650	-
» C.ª Beira Alta	-	35.000	34.900	-	-	-	-	35.000	35.000	-	-	-	-
» » Real 3 0/0 1.º grau	73.000	73.000	-	-	-	-	74.200	-	-	-	-	-	-
» » » 3 0/0 2.º »	51.800	-	-	52.500	52.450	52.450	52.600	52.450	-	52.200	-	-	-
» » Nacional 1.ª série	72.000	-	-	-	72.300	72.300	72.300	-	-	-	-	-	-
» » Atravez d'Africa	88.400	88.600	88.700	-	88.800	89.000	89.200	89.500	89.500	89.000	-	88.800	-
Paris : 3 0/0 portuguez 1.ª série	68,20	68	68,32	68,50	68,60	68,85	68,82	68,85	68,82	68,75	69,10	-	-
Acções Comp. Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Zaragoza	281,50	-	-	280	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes	168	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	385	-	386	388	390	388	391	390	-	388	-	-	-
» » » 2.º »	271,50	271,50	271,50	272	273	273	-	275	271	274	-	-	-
» » Beira Alta	179,50	180	180,75	182	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » Madrid-Caceres	-	121,50	120	-	120	120	115,50	116	119,50	117	-	-	-
Londres : 3 0/0 portuguez	68,12	-	68,50	68,30	-	-	69	69	69,12	69	69	-	-
Amsterdã : Obr. Atrav. Africa	-	92,87	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1905		1904		Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilom.	Totaes	1905	1904	1905	1904		
		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis		
COMPANHIA REAL	16 22 Jul	693	97.996.000	141.408	693	98.770.181	142.525	2.449.772.000	2.450.503.304	-	731.304
	23 29 »	»	99.540.000	143.636	»	98.770.181	142.525	2.519.312.000	2.519.273.485	38.515	-
	30 5 Ag	»	111.064.000	160.265	»	109.795.428	158.431	2.660.376.000	2.659.068.913	1.307.087	-
	16 22 Jul	380	13.683.000	36.007	380	13.853.819	36.457	344.557.000	349.906.696	-	5.349.696
	23 29 »	»	14.139.000	37.207	»	13.853.819	36.457	358.696.000	363.760.515	-	5.061.515
	30 5 Ag	»	15.894.000	41.826	»	15.294.572	40.248	374.590.000	379.055.087	-	4.465.087
Sul e Sueste	16 22 Jul	70	1.452.000	20.742	70	1.689.000	24.128	49.881.000	39.828.000	10.053.000	-
	23 29 »	»	1.428.000	20.400	»	1.689.000	24.128	51.309.000	41.517.000	9.792.000	-
	30 5 Ag	»	1.440.000	20.571	»	1.801.000	25.728	52.749.000	43.318.000	9.431.000	-
Minho e Douro	11 20 Jun	550	28.925.030	52.590	528	31.913.075	60.441	498.176.991	523.714.451	-	25.537.463
	1 10 Jun	343	39.632.678	115.517	343	47.237.455	137.718	597.825.758	546.983.869	50.841.889	-
Beira Alta	11 20 »	»	37.838.667	110.316	»	39.202.966	114.291	635.664.425	586.186.835	49.477.590	-
	25 1 Jul	253	11.766.269	46.506	253	12.460.224	49.249	193.608.056	188.825.777	5.782.279	-
Nacional — Mirandella e Vizeu	2 8 »	»	5.856.669	23.148	»	9.340.138	36.917	200.461.575	198.165.915	2.298.810	-
	9 15 »	»	6.457.850	25.525	»	7.526.690	29.749	206.922.575	205.692.605	1.229.970	-
Guimarães	21 30 Jun	34	2.739.962	80.587	34	2.904.143	85.415	41.331.108	40.664.456	666.652	-
	1 10 Jul	»	6.192.085	182.120	»	5.883.560	173.045	47.523.193	46.548.016	975.177	-
Porto á P. e Famalicão	1 30 Jun	64	12.624.754	197.261	64	10.206.210	159.472	61.023.117	59.026.956	1.996.161	-
	8 14 Jul	3681 Ps.	2.182.011	592	3681 Ps.	2.237.705	612	53.741.135	56.339.793	-	2.598.658
Norte de Espanha	9 15 Jul	3650	1.856.452	508	3650	1.855.529	508	53.079.030	54.001.277	-	922.247
	16 22 »	»	1.908.415	522	»	1.790.770	490	54.987.445	55.792.047	-	804.602
Madrid — Zaragoza — Alicante	23 29 »	»	1.684.494	461	»	1.669.853	457	56.671.939	57.461.900	-	789.961
	9 15 »	1067	376.177	352	1067	396.702	371	11.110.728	11.272.785	-	162.057
Andaluzes	9 15 Jul	429	88.326	205	429	87.421	203	2.396.106	2.547.671	-	151.565
	16 22 »	»	100.729	234	»	98.663	229	2.496.836	2.646.331	-	149.495
Madrid-Caceres	23 29 »	»	98.405	228	»	110.615	257	2.595.241	2.756.946	-	161.705
	23 29 »	180	59.208	328	180	42.101	233	1.452.026	1.188.326	-	263.700
Zafra a Huelva	30 5 Ag	»	46.385	257	»	41.842	233	1.498.410	1.230.167	-	268.243

LINHAS PORTUGUEZAS

Braga a Monsão. — Os estudos para a construção d'esta linha que ha tempos tinham sido suspensos, vão agora recommençar.

Malange. — Foi já entregue no respectivo ministerio o relatório referente ás propostas apresentadas por diversas casas estrangeiras para o fornecimento do material circulante d'esta linha.

Algarve. — Já foi estudado o local em que deve ser construida a estação do caminho de ferro em Lagos.

Lobito. — Continuam activamente os trabalhos nesta linha. A estação de Catumbella está já pronta; a balastragem entre Catumbella e Lobito está bastante adeantada.

Na secção de Lengue tambem já começaram os trabalhos; a construção d'este troço da linha apresenta grandes difficuldades.

São esperados ali brevemente 700 volumes de material para aquella linha.

Quelimene. — Parece que o novo traçado d'esta linha traz a modificação de ir ao Chire e não ao Ruu.

Coimbra a Louzã. — Para os trabalhos de balastragem d'esta linha começou a extracção de areias do rio Mondego.

Os trabalhos principiaram na estrada da Beira.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Trata-se da construção d'uma nova linha ferrea do Porto de Santa Maria ao Campo de Gibraltar. A empresa é constituída por uma companhia franceza que já procedeu aos devidos estudos e se propõe realizar a construção com a maior rapidez e actividade.

FRANÇA

Foi aberto ao serviço publico o mez passado o troço da linha de Castres a Murat, compreendido entre Castres e Varbe, na extensão de 26 kilometros e meio.

ARGENTINA

Estão concluidos os primeiros estudos para a construção de duas linhas ferreas partindo de S. Rafael (Mendoza) e terminando, uma em Buena Esperanza, S. Luiz, e a outra entroncando com a linha da Bahia Branca, na Pampa Central.

A de S. Rafael a Buena Esperanza mede 280 kilometros; a outra 500 kilometros, approximadamente.

CHINA

O vice-rei de Hu resolveu adquirir para o Estado a linha Cantão-Hankou, mediante a somma de sete milhões de taels. A linha era propriedade de uma companhia americana.

Companhia Real

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

(Continuação do n.º 423)

Fundo de reserva extraordinario

Este «fundo de reserva» foi augmentado de 250 obrigações de 3 %, que existiam em carteira, cuja proveniencia já em outro lugar deixámos indicada.

A sua dotação actual é como se segue:

Obrigações de 3 % privilegiadas de 1.º grão.....	9.486
Obrigações de 4 % privilegiadas de 1.º grão.....	56
Obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 1.º grão...	507

Numero total de obrigações..... 10.049

Fundo de reserva especial

Saldo crédor em 31 de dezembro de 1904, lbs.	46.652-3-11 ao par	209:934\$881
Deducção segundo alinea b) do art. 61.º dos estatutos	51:531\$880	
Deducções segundo alinea c) do indicado artigo:		
Em 1899.....	8:440\$387	
Em 1900.....	29:990\$300	
Em 1901.....	42:474\$848	
Em 1902.....	62:341\$884	
Em 1903.....	56:752\$581	
	200:000\$000	
Producto da venda d'immovéis em Lisboa (a)	6:302\$091	
Juros do nosso deposito em Londres, desde 24 de outubro de 1902 até 31 de dezembro de 1904. Lbs. 1.099-10-1 ao par ..	4:947\$769	
Somma — Réis.....	262:781\$740	
Deduzindo:		
Inversão em ouro, a saber:		
Lbs. 1 a 4\$500...	4\$500	
Lbs. 1.777-8-0 a 5\$330...	9:473\$540	
Lbs. 2.000 a 5\$370...	10:740\$000	
Lbs. 4.235-12-6 a 5\$393,24	22:843\$806	
Lbs. 2.000 a 5\$400...	10:800\$000	
Lbs. 10.000 a 5\$510...	55:100\$000	
Lbs. 500 a 5\$575...	2:787\$500	
Lbs. 9.250 a 5\$585...	51:661\$250	
Lbs. 1.749 a 5\$690...	9:951\$810	
Lbs. 7.000-10-0 a 5\$870...	41:092\$935	
Lbs. 791-13-4 a 5\$875...	4:465\$000	
Lbs. 3.232 a 6\$190...	20:006\$080	
Lbs. 1.500 a 6\$250...	9:375\$000	
Lbs. 1.500 a 6\$290...	9:435\$000	
Lbs. 15-10-0 a 6\$294...	97\$550	
Total Lbs. 45.552-13-10 que custaram réis	257:833\$971	
A mesma quantidade de Lbs. ao par	204:987\$112	
Diferença de cambio	52:846\$859	
Saldo crédor como acima.....	209:934\$881	

(a) Os immovéis em Lisboa, vendidos até 31 de dezembro de 1903, produziram

Em 1904, venderam-se:

a Eduardo José Gaspar. — Terreno onde existiram os predios 9 a 19 da rua de Santo Antonio da Gloria, e 34 a 38 da rua de S. Sebastião das Taipas, por	553\$851	
a David Manuel da Fonseca. — Terreno onde existiu o predio 4 a 18 do largo da Oliveira, por.....	1:283\$420	1:837\$091

Somma indicada como producto da venda de immovéis em Lisboa

6:302\$091

Prejuizos por diferenças de cambio

Os prejuizos cambiaes na gerencia de 1904 continuaram a diminuir, como se vê, comparando os dois exercicios.

	Exercicios		Diferenças em 1904	
	1903	1904	Para mais	Para menos
No fornecimento de carvão *..	56:388\$244	61:162\$611	4:774\$367	—
Em outros fornecimentos.	116:374\$209	94:118\$051	—	22:256\$158
Na remessa de fundos a paizes estrangeiros para pagamento de coupons e outros encargos de administração....	339:564\$771	298:746\$745	—	40:818\$026
Sommas	512:327\$224	454:027\$407	4:774\$367	63:074\$184
Diferença para menos			58:299\$817	

A diferença contra provém de termos pago em 1904 Lbs 62.263-10-2 e em 1905 só Lbs. 50.487-9-1.

Resultados da exploração em 1904

As receitas geraes da exploração incluindo as garantias de juro das linhas subsidiadas pelo governo portuguez, como consta

da «Conta geral da exploração» junta ao presente relatório em documentos n.ºs 5 a 14, foram:

Receitas do trafego.....	5.483:295\$576	
Garantias de juro.....	360:592\$788	
Receitas fóra do trafego.....	14.318\$650	
		5.858:207\$014
As despesas ordinarias no mesmo exercicio foram de.....		2.291:300\$253
Receita liquida.....		3.566:906\$761
Addicionando:		
Juros das nossas inscripções da vida interna.....	333\$900	
Coupons prescriptos.....	1:029\$444	
Saldo crédor da conta «Juros, Comissões, Despesas de Banco e e outras».....	2:590\$854	
Saldo crédor da conta «Construcção da linha de Vendas Novas»....	554\$820	
		4:509\$018
Somma — Réis ..		3.571:415\$779
Deduzindo:		
Impostos em Portugal.....	71:711\$414	
Despesas complementares do Esbelecimento desde 1895.....	509:787\$653	
Menos: Provisão para aquisição de vagon em 31 de dezembro de 1903.....	120:000\$000	
		389:787\$653
Renovação da via.....	10:111\$580	
Renovação de taboleiros metalicos.....	11:530\$218	
Perda por destruição de material circulante.....	7:208\$363	
Provisão para o assentamento da segunda via do Norte.....	150:000\$000	
Liquidação de reembolso do exercicio de 1904.....	40:000\$000	
Saldo devedor da conta «Differenças de Cambio».....	7:229\$070	
Provisão para compra de material circulante.....	60:000\$000	
Custo de accões proprias para substituição de extraviadas.....	104\$328	
		747:682\$626
Liquido.....		2.823:733\$153
Aplicação:		
a) Juro das obrigações de 1.º grau.....	1.740:733\$495	
b) Amortização de obrigações de 1.º grau.....	181:993\$687	
c) Amortização de obrigações de 2.º grau.....	122:053\$768	
		2.044:780\$950
		778:952\$203
Juntando o saldo dos exercicios anteriores, a saber:		
Saldo da conta «Ganhos e Perdas» em 31 de dezembro de 1903.....	610:639\$529	
Deduzindo (aplicação em 1904):		
Juro distribuido aos obrigatarios do 2.º grau.....	547:850\$367	
Amortizaç.º suplementar de 1903 das obrigações de 2.º grau.....	44:442\$676	
		589:293\$043
		21:346\$486
Total — Réis.....		800:298\$689
O vosso Conselho propõe que seja distribuido, captivo de impostos, por obrigação:		
A's 356.438 obrigações de 3 % — frs. 7,50.....	Frs. 2.673.285,00	
A's 62.795 obrigações de 4 % — frs. 10.....	Frs. 627.950,00	
A's 30.610 obrigações de 4 1/2 % — frs. 11,25.....	Frs. 344.362,50	
Somma... Frs. 3.645.597,50 a 629.684\$364		765:191\$915
Saldo crédor da conta «Ganhos e Perdas» para 1905.....		35:106\$774

Factos geraes

Não houve venda alguma de terrenos conquistados ao Tejo, durante o exercicio de 1904, sendo portanto o mesmo o estado das

vendas, e a amortização das obrigações de 4 %, publicado no relatório da gerencia de 1903, a saber:

Area vendida, 30.471 ^m 2,16 por.....	143:048\$710
Deduzindo:	
Custo de 1.075 obrigações de 1.º grau e 877 ditas de 2.º grau, todas do typo de 4 %.....	143:013\$088
Minimo por applicar — Réis.....	5\$622

O vosso Conselho, d'accordo com os Estatutos, propõe que se mantenham em 1905 os mesmos vencimentos do exercicio de 1904, fixados aos corpos gerentes da Companhia, Commissario Régio e seu adjunto, em sessão de 20 de junho de 1904.

A antiga questão com a Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, que vinha desde 1890, terminou finalmente pelo modo que vereis nas escripturas de contractos que vão appensos a este Relatório.

No processo de fallencia d'aquella Companhia nomeou o Tribunal do Commercio a Companhia Real como um dos membros do respectivo Conselho Fiscal, em harmonia com a lei. O processo foi sempre acompanhado por parte do Conselho de Administração, como lhe cumpria.

Em 15 de fevereiro de 1901 a Companhia do Mondego apresentou á Companhia Real uma proposta de contrato provisorio de exploração por 25 annos da linha de Coimbra a Louzã. D'esta nasceram e seguiram-se varias negociações sem que nunca se conseguisse chegar a um accordo, o que obrigou a Companhia do Mondego a suspender pagamentos e a requerer a sua fallencia. Este facto, no emtanto, deu finalmente, logar ao convenio accete e effectuado na conformidade das escripturas referidas, devidamente approvadas pelo governo e homologado pelo Tribunal do Commercio de Lisboa, por onde correu o processo de fallencia.

Tem o Conselho a deplorar este anno o fallecimento do sr. Arthur de Souza Tavares Perdigão, que foi chefe do Serviço de Fiscalização e Estatística, e do sr. engenheiro Candido Xavier Cordeiro, que serviu primeiro como chefe da construcção das nossas linhas, depois como chefe do Serviço de Via e Obras e ultimamente como engenheiro consultor.

Estes distinctos empregados dedicaram sempre a sua boa vontade e todo o seu saber aos interesses da nossa Companhia, e por isso o vosso Conselho lamenta a sua perda.

Tendo o sr. engenheiro Paulo Chapuy dado a sua demissão de director geral da Companhia, logar que exerceu com zelo e intelligencia, foi nomeado para o substituir o sr. engenheiro André Leproux.

O vosso Conselho confia que o actual director geral, de quem teve as melhores referencias, desempenhará tambem zelosa e intelligentemente o cargo que assumiu em fevereiro d'este anno.

Em conformidade com o que dispõem os artigos 13.º, 24.º e 49.º dos nossos Estatutos, terminam este anno o seu mandato:

No Conselho de Administração, por parte dos obrigacionistas, os ex.ºs srs. A. Rostand, visconde de Richemont e Victorino Vaz Junior; por parte dos accionistas o ex.º sr. João Pedro Diogo Patrone Junior, e no Conselho Fiscal os ex.ºs srs. Alfredo Mendes da Silva e dr. Francisco Teixeira de Queiroz.

Em virtude dos artigos citados a reeleição é permittida; e temos a honra de propôr aos srs. accionistas, pela parte que lhes compete, a reeleição do vogal do Conselho de Administração, e dos dois vogaes do Conselho Fiscal.

Tendo o sr. Victorino Vaz Junior, representante dos accionistas no Conselho de Administração, sido nomeado na assembléa que se realizou em Paris em 11 de julho do anno proximo passado, representante dos obrigacionistas no mesmo Conselho para preencher o logar que ficára vago pelo fallecimento do sr. conselheiro Pereira Carrilho, foi nomeado, nos termos do artigo 17.º dos Estatutos, para a vagatura deixada pelo sr. Victorino Vaz no grupo dos accionistas o sr. Carlos Maria Eugenio de Almeida, que exercia o cargo de presidente da Assembléa Geral.

Em virtude do disposto no dito artigo temos a honra de propôr que confirmeis esta nomeação.

O vosso Conselho de Administração entende dever comunicar-vos que continua a encontrar nos empregados de todas as classes da Companhia leal e honrada cooperação, sendo por isso dignos d'esta prova de reconhecimento.

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Empreitada B — Construção de obra de pedreiro do viaducto de S. Lazaro, entre os perfis 18 e 22 além do kilometro 12, na extensão de 80 metros.

Pelo presente se faz publico que no dia 31 do corrente mez, pelas duas horas da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua sede nesta cidade, ao concurso publico para a adjudicação de uma empreitada de construção do referido caminho de ferro acima designada.

O deposito provisorio para ser admittido como licitante será de 137\$500 réis, e poderá ser feito até as tres horas da tarde da vespera do concurso nas thesourarias de qualquer das Direcções dos Caminhos de ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

O definitivo, que deverá ser feito na mesma thesouraria onde o houver sido o primeiro, será de 5 por cento do preço da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo que a praça estiver aberta, podendo tambem os licitantes enviar a esta direcção, em carta fechada, as suas propostas acompanhadas do recibo do deposito provisorio e do documento exigido na alinea b) da 2.ª condição da arrematação, constante do respectivo programma, entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a 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 uteis, desde as onze horas da manhã às tres da tarde, no serviço de construção d'esta direcção, em Campanhã, Rua da Estação n.º 106, e em Lisboa na Direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste.

Porto, 3 de agosto de 1905.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Venda de sucata

No dia 28 de agosto, pela uma hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda da seguinte sucata:

1.º lote — Aparas de ferro, 137.000 kilos; aros de aço, 138.000; carris de aço, 76.000; chapas de ferro onduladas, 26.000; eixos de aço, 68.000; ferro forjado, 530.000; ferro fundido, 99.000; fio de ferro, 6.500; metralha de ferro e aço, 10.000; bolas de aço, 47.000; rodas de aço, 11.000; tubos de aço, 50.000.

2.º lote — Bronze, 50 kilos; cobre, 3.500; latão, 12.000; limalha de bronze, 3.600; limalha de cobre, 1.200; limalhas diversas (misturadas), 6.000; zinco, 900.

A sucata pôde ser examinada nas estações de Alcantara e de Santa Apollonia.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio do estação de Santa Apollonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã às 4 da tarde, e em Paris no escriptorio da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

O deposito de 200\$000 réis, para ser admittido a licitar, deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 18 de julho de 1905.

Avisos de serviço

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Serviço a começar em 6 de agosto de 1905

Durante a vigencia do actual horario, aos domingos e dias santificados são estabelecidos mais dois comboios tramways, entre Faro e Tavira e vice-versa, com o horario que se segue:

Comboio ascendente n.º 217 — Tarde — Faro (partida), 5 h. — S. Francisco (paragem), 5,5 — Garganta (paragem), 5,11 — Meia Legoa (paragem), 5,16 — Olhão, 5,27 — Marim (apeadeiro), 5,37 — Bias (apeadeiro), 5,43 — Fuzeta, 5,54 — Livramento (apeadeiro), 6,2 — Luz, 6,10 — Pedras d'El-Rei (paragem), 6,15 — Varanda (paragem), 6,19 — Tavira (chegada), 6,25.

Comboio descendente n.º 218 — Tarde — Tavira (partida), 4 h. 15 m. — Varanda (paragem), 4,21 — Pedras d'El-Rei (paragem), 4,25 — Luz, 4,31 — Livramento (apeadeiro), 4,39 — Fuzeta, 4,47 — Bias (apeadeiro), 4,56 — Marim (apeadeiro), 5,2 — Olhão, 5,12 — Meia Legoa (paragem), 5,21 — Garganta (paragem), 5,27 — S. Francisco (paragem), 5,35 — Faro (chegada), 5,38.
Lisboa, 29 de julho de 1905

A partir do dia 6 do proximo mez de agosto e durante a vigencia do actual horario, os comboios de mercadorias n.º 65 e 89, que partem, respectivamente, da estação de Casa Branca ás 2 horas e 42 minutos da madrugada e de Beja ás 9 horas e 19 minutos da manhã, levarão, diariamente, uma carruagem de 3.ª classe para conduzir passageiros que se destinem de Casa Branca e estações intermédias até Beja ou para a linha do Algarve até Faro.

No primeiro domingo de cada mez (dia de mercado) ou quando se effectuarem festas e feiras, devidamente annunciadas, na cidade de Beja, além da carruagem de 3.ª, seguirá no mesmo comboio n.º 65 e para identico fim, uma de 2.ª classe.

Egualmente será atrelada uma carruagem de 3.ª classe ao comboio de mercadorias n.º 88, que parte de Faro á 1 hora e 30 minutos da tarde.

Os passageiros que de Villa Viçosa e estações intermédias até Casa Branca desejarem seguir para a linha do Algarve, deverão tomar o comboio n.º 34 que liga, em Casa Branca, com o n.º 65 e este com o n.º 89 em Beja, onde demora 3 horas e 35 minutos.

Comboio n.º 65 — Tarde — Casa Branca (partida), 2 h. 42 m. — Alcaçovas, 3,13 — Vianna, 3,35 — Villa Nova, 4,3 — Alvito, 4,23 — Cuba, 5,2 — S. Mathias, 5,26 m. — Beja (chegada) 5,44.

Comboio n.º 89 — Manhã — Beja (partida), 9 h. 19 m. — Represas ap.º, 9,36 — Outeiro, 9,57 — Figueirinha, 10,27 — Carregueiro, 11,7 — Casevel, 11,36 — Ourique, 11,51 — Panoias, 12,5 — Garvão, 12,24 — Amoreiras, 12,46 — Valle d'Isca, 1,2 — Odemira, 1,41 — Saboia, 2,16 — Pereiras ap.º, 2,38 — S. Marcos, 3,15 — Messines, 3,50 — Tunes, 4,55 — Albufeira, 5,11 — Boliqueime, 5,34 — Loulé, 5,57 — Almansil, 6,12 — Faro (chegada), 6,30.

Comboio n.º 88 — Tarde — Faro (partida), 1 h. 30 m. — Almansil, 1,50 — Loulé, 2,9 — Boliqueime, 2,32 — Albufeira, 2,52 — Tunes, 3,18 — Messines, 3,57 — S. Marcos, 4,37 — Pereiras ap.º 5,5 — Saboia, 5,38 — Odemira, 6,7 — Valle d'Isca, 6,41 — Amoreiras, 6,54 — Garvão, 7,13 — Panoias, 7,31 — Ourique, 7,47 — Casevel, 8,2 — Carregueiro, 8,29 — Figueirinha, 9,7 — Outeiro, 9,30 — Represas ap.º, 9,51 — Beja (chegada) 10,9.

Se por qualquer causa deixar de fazer-se algum ou alguns dos comboios de mercadorias citados, não haverá motivo para reclamação do publico. — Lisboa, 29 de julho de 1905.

Apeadeiro de Valdera

Faz-se publico que, a partir de 15 do corrente, é aberto ao serviço de passageiros, grande e pequena velocidade, o apeadeiro de Valdera, situado entre as estações de Pinhal Novo e Poceirão, devendo os transportes procedentes d'este apeadeiro serem pagos como se proviessem da estação anterior e aquelles que a elle se destinem como se seguissem á estação seguinte, no sentido da marcha do comboio. — Lisboa, 7 de agosto de 1905.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Novas tarifas

Desde o dia 25 de julho de 1905 serão postas em vigor as tarifas especiaes de grande velocidade P. H. F. n.º 7 e 8, combinadas com as Companhias dos caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta, de Salamanca á fronteira portugueza, de Medina del Campo a Salamanca, do Norte de Espanha, do Meio-dia da França, de Orleans e das Messageries Maritimes para transporte de passageiros e bagagens (bilhetes simples, uma só viagem, e bilhetes de ida e volta) de Paris-Quai de Orsay para o Rio de Janeiro, Santos Montevideu e Buenos-Ayres ou vice-versa.

Nas estações d'esta Companhia pôde o publico consultar e obter por compra as referidas tarifas. Lisboa, 15 de julho de 1905.

Festas a Nossa Senhora da Agonia em Vianna do Castello, nos dias 18 a 21 de agosto de 1905

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos validos para: ida, nos dias 16 a 20 de agosto; volta, de 18 a 21 de agosto, pelos comboios ordinarios, com excepção do expresso Lisboa-Porto.

Preços dos bilhetes: de Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados a Vianna do Castello, 2.ª classe 5\$010 réis, 3.ª classe, 3\$420 réis.

Nos preços supra está incluído o imposto do sello para o Governo.

Demais esclarecimentos, ver os cartazes affixados nas estações e logares do costume. — Lisboa, 9 de agosto de 1905.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

CINTRA **Hotel Nunes.**— Expendidos 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 hotéis mais bem situados e que mais convém aos numerosos banhistas. — Propr., Serafim Pereira

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

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

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

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

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

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

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

MAFRA **Hotel Moreira.**— No largo, em frente do convento.— Bellas accommodações desde 1,500 reis por dia até 5,000.— Reducção de preços para caixeiros viajantes.

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

NAZARETH **Grande Hotel Club.**— As melhores commodidades e economia.— Preços: em agosto e outubro, de 1,500 a 1,700 réis; em setembro, desde 1,700 réis; na succursal, desde 800 réis.— Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr Antonio de Sousa Romão.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

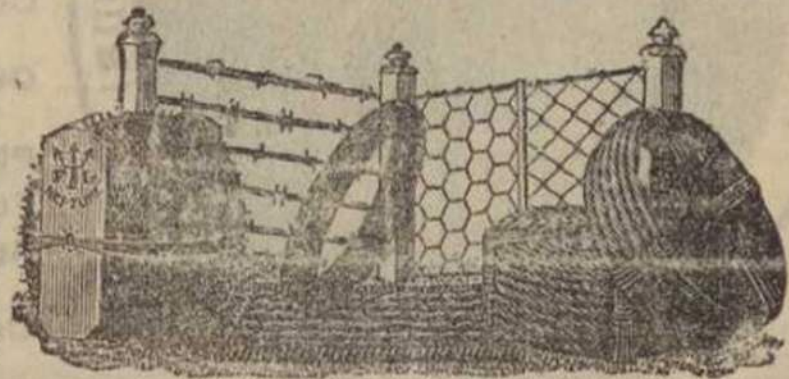
VALENCIA D'ALCANTARA **Justo M. Estellez.**— Agente internaciona de aduanas e transportes.

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

Felten & Guilleaume-Lahmeyerwerke Actien-Gesellschaft

MULHEIM NO RHEINO

Fabrica de arame de ferro, aço, cobre, bronze, cordas metallicas e obras diversas em arame. Officinas de galvanização. Fundição de cobre. Cabos de toda a especie para telegraphos, telephones e luz electrica. Fios isolados para dynamos e os destinados ao interior de edificios.



Arame de ferro e cordão para vedações. Arame d'aço e ferro para cordame. Arame d'aço fundido para cordas e cordas d'instrumentos, etc. Molas em espiral. Arame farpado. Rede e capachos d'aramé. Malhas metallicas e aviaduras completas para teares. Cadelas d'aramé d'aço



CABOS METALLICOS EM TODOS OS GENEROS

Para minas, transmissão de força, transportes aereos, ascensores, guindastes, usos maritimos, etc.

FIOS CONDUCTORES E CABOS

Representantes em Portugal:

Para o Sul (comprehendendo Coimbra e Beira Baixa)

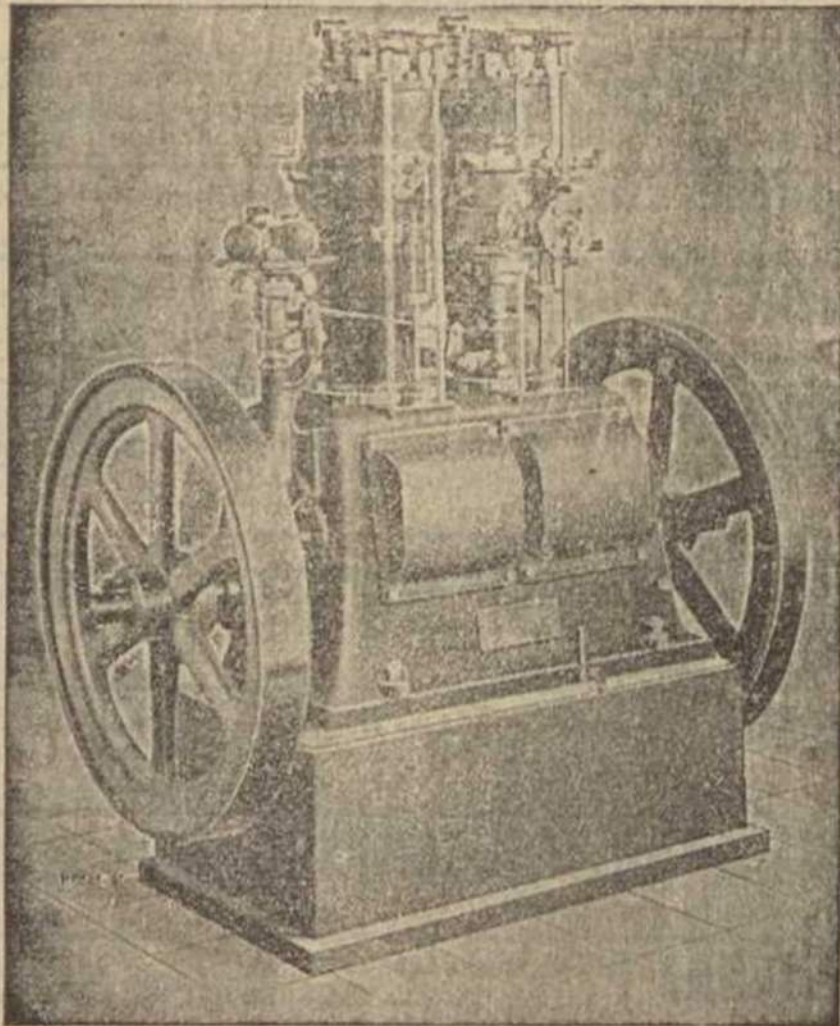
H. F. CAST, 160, Rua da Alfandega, 2.^o — LISBOA

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

MOTORES

da celebre fabrica
americana

Marinette Iron Works Manufacturing Co.



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

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

UNICO REPRESENTANTE EM PORTUGAL

M. HERRMANN

CALÇADA DO LAVRA, 6 a 10

LISBOA



Ceretti & Tanfani

ENGENHEIROS CONSTRUCTORES

MILÃO (ITALIA)

Caminhos aereos de todos os sistemas com um ou com tres cabos.

Carris aereos substituindo vantajosamente as vias portateis-sistema Decauville.

Planos inclinados para explorações de minas e pedreiras.

Funiculares para transporte de pessoas.

Apparelhos especiaes para carga e descarga de materiaes nos portos, estações de caminhos de ferro, etc.

Cabos-vias denominados BLONDIN para movimento de terras em obras de terraplenagens.

CATALOGOS E PROPOSTAS GRATIS

FRANCISCO RIVIÈRE É HIJOS

Representantes exclusivos para Espanha e Portugal

Ronda de San Pedro, 58 — BARCELONA

J. B. FERNANDES & C.^a

SUCCESSORES DE **JOSÉ GREGORIO FERNANDES**

Casa fundada em 1800

19, 1.º LARGO DE S. JULIÃO — LISBOA

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

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

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

Artigos para tratamento de vinhas

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

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 18

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

COMPANHIA REAL

Main railway schedule table with multiple columns for routes like Lisboa-Rocio, Beira Alta, Sul e Sueste, etc., including departure and arrival times.

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

Table showing pricing for automatic numbering machines based on the number of characters (3, 4, 5, 6) and the size of the characters (segundo o tamanho das letras).

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



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 28 de Agosto sairá o paquete **Clyde** para

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

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Tijuca**. Sairá a 16 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez **Saint Barnabé** 16. Sairá a 19 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bordeos vapor francez **Chili**. Sairá a 23 de agosto. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Galic**. Sairá a 22 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodrê, 64, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Cor-dillere**. Sairá a 21 de agosto. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Hamburgo, vapor allemão **S. Paulo**. Sairá a 22 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Hamburgo vap. allemão **Prinz Sigismund**. Sairá a 28 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Paranaguá**. Sairá a 18 ou 19 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



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



Liverpool e Nova York, vap. espanhol **Isla de Luzon**. Sairá de 20 a 22 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Londres (directo) e Antuerpia, vapor inglez **L. uque**. Sairá a 16 de agosto. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Madeira, St.^a Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge, (Villas das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **Funchal**. Sairá a 20 de agosto. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodrê, 84, 2.^o



Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Clyde**. Sairá a 28 de agosto. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



Montevideo, Buenos Aires e Rosario, vapor allemão **Sevilha**. Sairá a 21 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



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



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



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



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Carolina**. Sairá a 18 de agosto. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Frisia**. Sairá a 25 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Santos**. Sairá a 30 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, St.^a Antonio do Zaire, Ambrizete, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Benguella**. Sairá a 22 de agosto. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.^o



S. Thomé, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vapor portuguez **Malange**. Sairá a 1 de setembro. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Panamá**. Sairá a 23 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodrê, 64, 1.^o



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

2.^a AMPLIAÇÃO À TARIFA ESPECIAL A DE GRANDE VELOCIDADE

Approvada por despacho ministerial de 27 de Julho de 1905

BILHETES DE IDA E VOLTA A PREÇOS REDUZIDOS

Desde 1 de Agosto de 1905

Das estações em frente as abaixo indicadas ou vice-versa	LISBOA				SETUBAL				EVORA				BEJA				FARO			
	Preços por classes			Validade	Preços por classes			Validade	Preços por classes			Validade	Preços por classes			Validade	Preços por classes			Validade
	1. ^a	2. ^a	3. ^a		1. ^a	2. ^a	3. ^a		1. ^a	2. ^a	3. ^a		1. ^a	2. ^a	3. ^a		1. ^a	2. ^a	3. ^a	
Estremoz ...	5.300	4.190	3.000	4	4.920	3.840	2.750	4	1.800	1.400	1.010	2	4.250	3.300	2.360	3	8.890	6.920	4.950	7
Borba	5.610	4.430	3.170	4	5.270	4.100	2.930	4	2.160	1.680	1.200	2	4.590	3.570	2.550	3	9.220	7.170	5.130	7
Villa Viçosa.	5.750	4.550	3.260	4	5.390	4.190	3.000	4	2.320	1.810	1.300	2	4.700	3.660	2.610	3	9.330	7.260	5.180	7

As condições são as mesmas da tarifa especial **A**, de grande velocidade, approvada por despacho ministerial de 27 de maio de 1904, em vigor desde 10 de junho do mesmo anno.

Lisboa, 20 de julho de 1905.

O Engenheiro-Director,

Antenico Lourenço da Silveira.



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL H DE GRANDE VELOCIDADE

Viagens de recreio em comboios especiaes de ida e volta e passeios fluviaes em barcos a vapor

(Approvada por despacho ministerial de 27 de julho de 1905)

EM VIGOR DESDE 15 DE AGOSTO DE 1905

TITULO I

VIAGENS DE RECREIO

Preços A — Applicaçào geral

Por passageiro e kilometro percorrido.....	1. ^a classe, 9 réis
	2. ^a » » 6 »
	3. ^a » » 4 »

Preços B — Especiaes

Das estações de Lisboa, Barreiro ou Setubal, para qualquer estação e vice-versa, ou entre estações situadas além de Casa Branca.

Por passageiro e kilometro percorrido.....	1. ^a classe, 6 réis
	2. ^a » » 4 »
	3. ^a » » 3 »

Taxa minima por comboio e kilometro percorrido, preços A e B.....	1\$500 réis
Minimo de cobrança por comboio, preços A e B.....	100\$000 »

Percurso de material vasio.—Tendo o comboio origem em estação onde não haja deposito de locomotivas, accrescerá aos preços precedentes, a taxa de 200 réis por kilometro, tanto á ida como á volta, applicada ao trajecto entre as estações de origem do comboio e o deposito de locomotivas mais proximo, que disponha de machinas de typo apropriado. O minimo de cobrança será de 10\$000 réis por comboio, pela ida e volta da machina.

Barco a vapor em correspondencia com estes comboios, por viagem de ida ou volta..... 15\$000 réis

TITULO II

PASSEIOS FLUVIAES NO TEJO

Dentro do rio, entre Villa Franca e S. Julião da Barra: (a)

Até 6 horas de duração.....	30\$000 réis
Até 9 » » » por cada hora a mais de 6.....	5\$000 »
De 10 a 12 horas.....	50\$000 »
Cada hora a mais de 12.....	5\$000 »

Fóra da barra, entre quaesquer dos pontos acima indicados, e Cascaes ou Estoril, até 12 horas de duração: (b).....	60\$000 réis
Cada hora a mais além de 12.....	5\$000 »

O praso para a duração da viagem é contado desde a hora fixada para a partida até á atracação, no regresso, ao ponto de destino.

A partida realizar-se-ha sempre das estações de Lisboa (Terreiro do Paço) ou Barreiro.



Condições do titulo I

1.^a—As requisições do material para estas excursões, cujos comboios podem ser formados com carruagens de mais d'uma classe, deverão ser feitas com a antecedencia de 15 dias, pelo menos, d'aquelle em que se pretende realizar a excursão e dirigidas ao Serviço do Movimento d'estes caminhos de ferro, no Barreiro, por intermedio da estação d'origem da excursão. Serão devidamente formuladas no competente modelo, fornecido pela estação, e entregues ao respectivo chefe acompanhadas do deposito de 50\$000 réis, como garantia ao aluguer do material requisitado, e ás avarias que, pelos excursionistas, possam ser causadas no material.

Realizada a excursão e verificado o estado do material, será este deposito liquidado, até 8 dias depois d'aquelle em que a excursão terminar.

2.^a—A Direcção reserva-se a faculdade de não satisfazer estas requisições, quando assim julgar conveniente.

3.^a—O requisitante deverá effectuar, na estação de partida, pelo menos 8 dias antes d'aquelle em que se inicia a viagem, o pagamento do custo da excursão.

§ 1.^o—Até realização d'este pagamento, subsiste para a Direcção o direito de a não satisfazer.

§ 2.^o—A Direcção só fará entrega dos competentes bilhetes ao requisitante depois de pago o custo total da excursão.

4.^a—As requisições para estas excursões serão consideradas sem effeito, quando o pagamento a que se refere a condição precedente, 3.^a, não fór realizado com a antecedencia e pela forma n'ella estabelecidas.

§ 1.^o—Se o comboio se não realizar por motivos estranhos á responsabilidade da Direcção, reverterá em favor d'esta a importancia do deposito de 50\$000 réis.

§ 2.^o—A Administração reembolsará ao requisitante as quantias á data recebidas, quando, por sua culpa ou responsabilidade, fór suspensa a viagem ajustada, antes ou depois de começada.

Em caso algum, porém, poderá ser obrigada ao pagamento de qualquer indemnisação.

5.^a—Os bilhetes fornecidos para estas excursões são nullos para quaesquer outros comboios ou barcos a vapor.

6.^a—Os passageiros teem a faculdade de tomar o comboio, á ida, em qualquer estação de transito onde haja paragem, e de se apear, á volta, em qualquer estação de paragem anterior á do destino, pagando, em ambos os casos, o preço completo da viagem, de extremo a extremo. É-lhes prohibido: no primeiro caso, interromper a excursão antes de terminada; no segundo caso, tomar o comboio em qualquer estação que não seja a da origem do regresso da excursão.

7.^a—A viagem de volta deve começar dentro do prazo maximo de 24 horas, contado da hora de chegada da excursão á estação de destino, incluindo-se n'este prazo, as paragens em transito, pedidas pelo alugador do comboio, de duração superior á indispensavel para a entrada e sahida de passageiros.

§ unico. Poder-se-ha exceder este prazo até ao tripulo, mediante pagamento da sobretaxa de 20\$000 réis por fracção indivisivel de 24 horas de augmento. Se o addiamento da volta, dentro dos limites marcados n'este §, fór requisitado depois de ter sido ajustada e organizada a viagem, a Direcção poderá recusal-o; e, em todo o caso, reserva-se plena liberdade de alterar o horario e marcha do comboio de volta, como julgar conveniente para o serviço geral.

8.^a—Não se regista bagagem nem quaesquer outros transportes, para estes comboios. Os objectos de uso proprio dos passageiros, taes como: malas de mão, caixas, latas, saccoes, barris, etc., com comidas ou bebidas para consumo immediato dos excursionistas; velocipedes, pequenos petrechos de caça ou de pesca, aparelhos photographicos ou para observações, instrumentos musicos portateis e mais artigos analogos, quando não possam ser levados nas carruagens, serão gratuitamente transportados, sem responsabilidade para a Direcção, no «fourgon», sempre que n'este houver espaço disponivel, sem prejuizo para o serviço do comboio.

9.^a—A Direcção reserva-se o direito de escolha do material em que se hão-de realizar estas excursões. Unicamente se compromette a realisal-as, fornecendo os logares requisitados e das classes tambem ajustadas.

10.^a—A lotação maxima dos barcos a vapor, é de 400 passageiros.

11.^a—Salvo auctorisação especial, o material não poderá ser ornamentado nem levar distinctivo ou signal particular.

12.^a—Esta tarifa só aproveita a viagens de ida e volta.

Condições do titulo II

1.^a—Nos itinerarios (a), a lotação maxima de cada barco é de 300 pessoas; no itinerario (b), é esta reduzida a 250

2.^a—É obrigatoria a presença de pratico a bordo que, por documento official apresentado ao Serviço do Movimento mostre sel-o: no itinerario (a), pratico de rio; no itinerario (b), pratico de barra. Estes agentes serão contractados e pagos pelos promotores do passeio e de sua conta.

3.^a—As condições 1.^a, 2.^a, 3.^a, 4.^a, 5.^a, 9.^a e 10.^a, restrictas, no que dizem respeito a material, aos barcos a vapor, teem plena applicação a este titulo (II), reduzindo-se de 50\$000 a 10\$000 réis o deposito a que se refere a condição 1.^a

Condições geraes dos titulos I e II

1.^a—Nos preços d'esta tarifa não está incluído o imposto do sello.

2.^a—Não se concedem meios bilhetes nem se permite mudança de classe.

3.^a—Em tudo o que não sejam contrarias ao que na presente se estipula, ficam em vigor as condições da tarifa geral.

Lisboa, 28 de julho de 1905.

O Engenheiro-Director,

António Lourenço da Silveira.



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL N.º 3 — GRANDE VELOCIDADE

6. MODIFICAÇÃO DA TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 13
Aprovada por despacho ministerial de 27 de Julho de 1905

DESDE 15 DE AGOSTO DE 1905

REEMBOLSOS

(Cobranças por conta dos expedidores)

Todas as estações aceitam o encargo de receber dos consignatarios de remessas, tanto de grande como de pequena velocidade, as importancias com que os expedidores desejem sobrecarregar as suas expedições, afim de serem d'ellas embolsados.

As remessas das importancias dos reembolsos são taxadas pela seguinte tabella:

Percursos	Preço por fracção indivisivel de 50\$000 réis
De 1 a 50 kilometros	20 réis
De 51 a 100	30 "
De 101 a 200	60 "
De 201 a 300	90 "
De 301 a 400	120 "
Alem de 400	150 "

A via fluvial é computada em 10 kilometros.

O minimo de transporte é de 100 réis por expedição.

Além dos preços supra indicados, cobrar-se-hão as despesas accessorias de guia, registo e imposto do sello.

CONDIÇÕES

1.ª O pedido de reembolso deve ser feito no modelo para tal fim fornecido pela estação e no acto da apresentação da nota de expedição da remessa, devendo, tanto um como outro documento, ser assignado pela mesma pessoa, sem o que não poderá ser aceite.

2.ª Com o recibo da remessa será entregue ao expedidor a senha de pedido de reembolso, em troca da qual, depois de cobrada a importancia ao consignatario, se fará ao apresentante o pagamento do reembolso, na estação expedidora.

3.ª O expedidor que desejar ser avisado do dia em que póde vir receber o reembolso, deve entregar ao chefe da estação onde fez o pedido, um bilhete postal com a direcção escripta.

4.ª Quando as remessas forem sujeitas a deterioração ou forem abandonadas pelo consignatario, proceder-se-ha de conformidade com o disposto no artigo 108.º das tarifas geraes, ficando sem effeito o pedido do reembolso.

5.ª Ficam em vigor todas as condições da tarifa geral, que não sejam oppostas ás da presente.

6.ª A presente tarifa substitue a tarifa especial n.º 3, de grande velocidade, de 23 de Dezembro de 1895, Lisboa, 1 de Agosto de 1905.

O Engenheiro-Director,

Antonio Lourenço da Silveira.



Gazeta dos Caminhos de Ferro

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

CONTENDO UMA PARTE GERAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

INTERIM PRINCIPAL: A. VAÉDONCELLOS PORTO; INTERIM PRINCIPAL: L. DE ALMEIDA COSTA; INTERIM PRINCIPAL: J. DE OLIVEIRA SIMÕES

6.ª MODIFICAÇÃO À TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 13

DE

ANNEXO D' PEQUENA VELOCIDADE

Approvada por despacho ministerial de 27 de julho de 1905

SUMMARIO

DESDE 1 DE AGOSTO DE 1905

A alinea D dos preços de applicação d'esta tarifa é modificada como se segue:

D) Expedições de mercadorias da 3.ª série das estações de Villa Viçosa a Ameixial para a de Barreiro ou Lisboa:

Por tonelada..... 3\$800 réis

Lisboa, 29 de julho de 1905.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira

Caminhos de ferro portugueses
Subsidios para a sua historia