



Com a qual são distribuídas todas as tarifas de transporte das linhas ferreas  
**POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES**

**PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:**

ANTUERPIA, 1894 — Medalha de Bronze  
 PORTO, 1897 — Medalha de Prata  
 BRUXELLAS, 1897 — Medalha de Prata  
 LISBOA, 1898 — Grande diploma d'honra  
 S. LUIZ (Est. Unidos), 1904 — Medalha de bronze  
 PILSEN, 1904 — Medalha de ouro (collaborador)

**ASSIGNATURA** — PORTUGAL: anno 24500; semestre 12400.  
 ESPANHA: anno 20 pesetas. — UNIÃO POSTAL: anno 18 fr. — AFRICA: 2000 réis — BRAZIL: 45000 réis  
 Avuls: Numero simples, até a publicação do seguinte 120 réis; annexor, 10 réis por folha — atrazado o duplo  
**DIRECÇÃO** — RUA NOVA DA TRINDADE, 48, 1.º — LISBOA

**Telephone, 27**  
**End. telegraphico — CAMIFERRO**

17º do 18º anno | de Setembro de 1905 | Numero 425

**MATERIAL FIXO E CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO**

DE VIA NORMAL E REDUZIDA PARA POVOAÇÕES, FAZENDAS AGRICOLAS, MINAS E INDUSTRIAS, FORNECE EM BOAS CONDIÇÕES A FABRICA DE

**ARTHUR KOPPEL**

BERLIM — N. W. 7

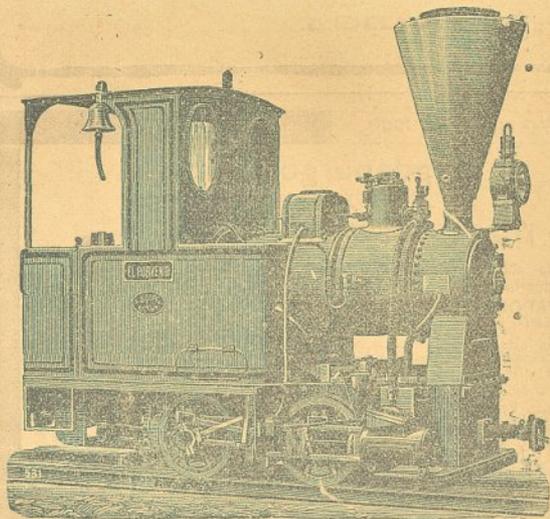
Succursaes em Londres, Paris, Nova York, Bruxellas,  
 S. Petersburgo, Hamburgo, Bochum, Johannesburgo e Madrid

Agencias em todas as cidades do mundo  
 Premiado em todas as exposições em que tomou parte

Succursal em MADRID — Calle de Atocha, 20  
 Succursal em BILBAO — Gran Via, 34  
 Succursal em GIJON — Marqués de S. Esteban, 12

Agentes para Portugal — **F. STREET & C.**  
 156, Rua do Poço dos Negros — LISBOA

Agente para as Colonias — **ROBERTO PEGADO**  
 77, Rua dos Capellistas, 81 — LISBOA



**C. MAHONY & AMARAL**

**ESCRITORIO — RUA D'EL-REI, 73, 2.º — Lisboa**

Metaes em bruto e em obra. — Vigamentos de ferro em T I I L e todos os mais para construcções. — Chapas galvanizadas, lisas e onduladas. — Tubos e arame de ferro, cobre e latão. — Folha de Flandres. — Material fixo e circulante para caminhos de ferro. — Locomotivas, carruagens, vagon, tenders, etc., etc. — Vias portateis. — Rails d'aço de diversos perfis e pesos. — Chapas tubulares para caldeiras. — Ascensores hydraulicos e electricos, Monte-charges, unicos agentes de Edoux & C.ª, de Paris. — Motores, caldeiras. — Machinas-ferramentas, etc., etc. — Pontes e todas as construcções metallicas. — Espelhos, vidros polidos, foscos e de phantasia. — Lages de vidro (dalles). — Cimento Candiot (deposito em Lisboa) unicos importadores.

Endereço telegraphico — MAHONY — Lisboa

Numero telephonico 586

# EUGEN LIEBRECHT & C.<sup>A</sup>

FABRICA DE VIAS FERREAS, PORTATEIS E FIXAS

MANNHEIM (ALLEMANHA)

Succursal em Barcelona: PLAZA TÉTUAN. 39

## VIAS PORTATEIS E FIXAS

Carris e seus accessorios, cruza-  
mentos de vias, rodas d'aço

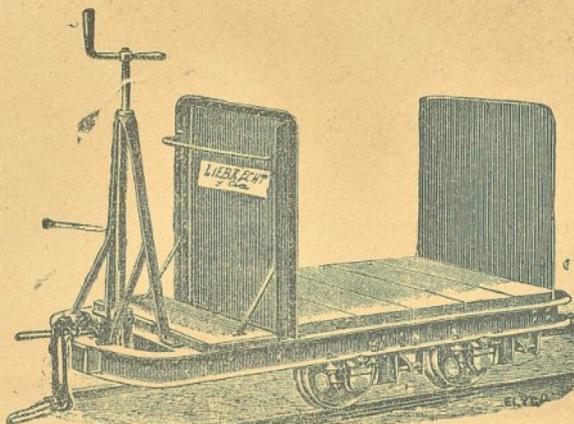
## VAGONETES DE VIRAR

## Locomotivas

## PLANOS INCLINADOS

Vagonetes de todos os sistemas,  
para agricultura, silvicultura,  
pedreiras, fabricas, minas, etc.

apropriados ás diferentes applicações



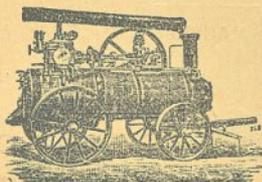
Representantes para Portugal e colonias: **C. MAHONY & AMARAL**

Rua d'El-Rei 73, 2.<sup>o</sup> — LISBOA

GRAND PRIX—Paris 1800

# R. WOLF

Magdeburgo - Buckau  
ALLEMANHA



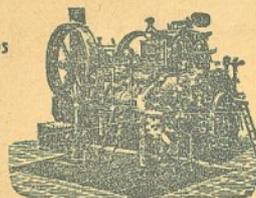
Machinas de vapor SEMI FIXAS E LOCOMOVEIS  
com caldeiras do systema tubular amovivel e cylindros  
alojados na cupula  
SEMI-FIXAS DE VAPOR SOBREAQUECIDO  
até 400 cavallos

Os melhores motores para centras electricas, officinas de  
construção e reparação, serrarias, moagem, fabricas de cimento e telha,  
caminhos de ferro aereos, etc.

Instalação economica. Grande duração. Fndamento regular e  
silencioso. Segurança absoluta. Economia incontestavel. Grande  
reserva de força. Emprego de qualquer combustivel.

Fornecidas aos Caminhos de ferro Allemães, Austriacos, Russos e Hollandezes

Mais de 80 machinas R. WOLF com a força de 2.700 cavallos



# Société Anonyme des Anciens Ateliers Van den Kerchove

GAND—BELGICA

Machinas de vapor Corliss, Corliss-Bonjour Pistons, Valves

Machinas rapidas Willans

para ataque directo de dynamos, bombas, ventiladores, etc.

Representantes geraes em Portugal:

*Almeida Santos, Lino & C.<sup>ia</sup>*

ENGENHEIROS

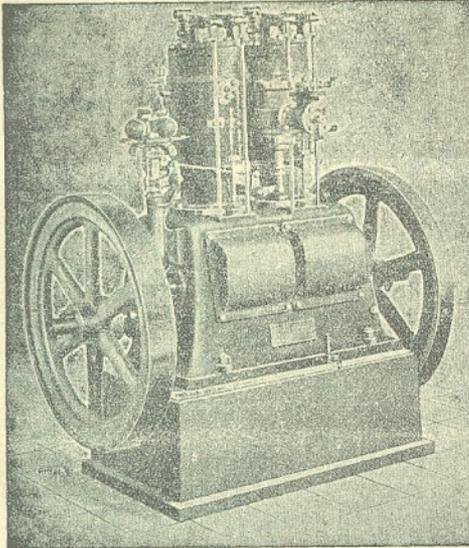
RUA AUREA, 127, 2.<sup>o</sup>

LISBOA

# MOTORES

da celebre fabrica  
americana

## Marinette Iron Works Manufacturing Co.



Para gaz de iluminação, gaz  
pobre e gazolina, com  
inflamação electrica garantida

**RUBEROIDE** e productos P. & B. para substituir os  
telhados ordinarios, para coberturas de edificios, estações,  
narracas, vagons, terraços, chalets e pavilhões ornamen-  
tados, para confecção de camaras frigorificas, tanques,  
discinas e depositos de agua, para tornar as habitações  
confortaveis e abriga-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.

**Apparehos especiaes para carga e descarga** de mate-  
riaes nos portos, estações de caminhos de ferro, etc.

**Cabos-vias denominados BLONDIN** para movimento de ter-  
ras em obras de terraplenagens.

CATALOGOS E PROPOSTAS GRATIS

Representantes exclusivos para Espanha e Portugal

**FRANCISCO RIVIÈRE É HIJOS**

Ronda de San Pedro, 58 — BARCELONA

## AGUAS CHLORETADAS DA AMIEIRA

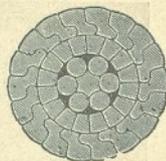
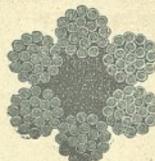
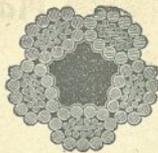
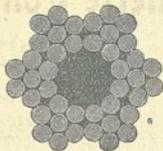
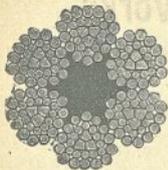
Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

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

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

FELTEN & GUILLEAUME LAHMEYERWERKE ACTIEN-GESELLSCHAFT MULHEIM NO RHENO

A fabrica mais antiga do continente da Europa para a fabricação de  
**CABOS METALLICOS EM TODOS OS GENEROS**  
 EM ARAME DE FERRO, AÇO E COBRE



Para minas, transportes aereos funiculares, transmissão de força, ascensores, guindastes, usos maritimos, para-raios, etc.

**FIOS CONDUCTORES E CABOS**

Para Telegraphos, Telephones, Luz e Transmissão electrica de Força

REPRESENTANTES EM PORTUGAL:

Para o SUL (compreendendo Coimbra e Beira Baixa) H. F. CAST, 160, Rua da Alfandega, 2.ª — Lisboa

Para o NORTE F. HENRIQUE VON HAFE, Rua da Paz, 32 — Porto

**J. B. FERNANDES & C.ª**

SUCCESSORES DE **JOSÉ GREGÓRIO 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 anti-  
 monio, 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 pa-  
 lha. Pasta brilhante HMOR, para limpar toda a qualidade de metaes  
 garantindo-se um brilho inextinguível.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 18

**Machina de escrever em livros** AMERICANA

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

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

**Tabolador automatico aperfeiçoado**

**Mesa de carvalho, elegante e solida**

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

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

Póde ser examinada e encontra-se á venda nesta redacção

**RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA**

**Aos srs. subscriptores dos telephones**  
**MEMOTELEFONIO**

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

Especialidade d'esta redacção

**PREÇO 1\$000 RS.**

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

A. VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

## ANNEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa especial n.º 18 g. v. do Minho e Douro.

## SUMMARIO

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES (Subsidios para a sua historia), por J. Fernando de Sousa.....	Paginas
CONTRIBUICÃO INDUSTRIAL, por O. S.....	257
PORTE OFFICIAL — Portaria de 21 de agosto do Ministerio das Obras Publicas e nova publicação da portaria de 21 de julho do Ministerio da Marinha.....	258
NOTAS DE VIAGEM — VII — A difficuldade das linhas directas — S. Francisco a Nova York — As quedas do Niagara — Uma travessia arriscada — Uma tempestade sem o ser — A cidade de Montreal.....	259
CAMINHO DE FERRO DE S. THOMÉ.....	260
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	261
A LINHA DO VALLE DO VOUGA.....	261
ESTATISTICA INDUSTRIAL, por O. S.....	262
O AR LIQUIDO.....	263
DO CABO AO CAIRO — O TRUST DOS TELEPHONES.....	264
AOS QUE VIAJAM.....	264
PORTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Recettes dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	264 e 265
TRACÇÃO ELECTRICÁ — AUTOMOBILISMO.....	266
LINHAS PORTUGUEZAS — Valle do Nado — Mossamedes — Minho e Douro — Swazilandia — Frelxo de Espada à Ginta à ponte de Barca d'Aiva — Admissão de revisores de bilhetes — Depuração das aguas — Aquisição de fourgons.....	266
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Italia — Alemanha — China.....	267
NOTAS VARIAS.....	267
COMPANHIA REAL — Relatório do conselho de administração (conclusão).....	267
ARREMATACOES.....	268
AVISOS DE SERVIÇO.....	269
AGENDA DO VIAJANTE.....	270
HORARIO DOS COMBOIOS.....	271
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	272

## Caminhos de ferro portuguezes (Subsidios para a sua historia)

Sob este titulo publicou agora o sr. Conde de Paçõ-Vieira um grosso volume, em que faz a historia dos actos da sua administração no que respeita à construção e exploração de caminhos de ferro.

Poderiam ser taxados de suspeitos louvores e encomios, que se attribuiriam à gratidão inspirada pela gentileza, com que esse livro me foi dedicado, como a um collaborador leal embora humilde.

Limitar-me-hei pois a fazer uma rapida analyse do livro, que não pôde passar sem referencia nesta publicação.

É racional e singelo o plano. Obedecendo ao criterio de prudente ecletismo, com que na progressiva constituição da nossa rede ferroviaria convém aproveitar a iniciativa particular a par da acção directa do Estado, divide-se o livro em duas partes, consagradas a primeira aos caminhos de ferro do Estado e a segunda ás linhas concedidas a companhias. Em cada uma das partes historia-se em capitulos separados o que ultimamente se tem feito em cada zona do paiz.

A primeira parte abre com um capitulo em que são reconhecidas as principaes providencias tomadas para melhorar a administração das linhas do Estado. O segundo capitulo é consagrado ao importante e espinhoso

problema suscitado pela necessidade de as dotar com estações terminaes dignas do seu papel.

Nos dois capitulos seguintes encontramos historiados os esforços empenhados para a construção das linhas complementares nas regiões extremas do paiz, pela acção directa do Estado.

A segunda parte abrange tres capitulos referentes ás linhas das tres zonas: norte, centro e sul, concedidas a companhias.

Cada capitulo divide-se em paragraphs, em que se faz a historia de cada uma das linhas.

No proposito de referir e justificar os actos da sua administração, foi mais longe, e ainda bem, o sr. Conde de Paçõ-Vieira, recordando os antecedentes de cada uma das questões de que se occupara, constituindo assim o seu livro utilissimo repositório de dados historicos.

Em appendice são publicadas as propostas de lei sobre caminhos de ferro, a sentença arbitral da Beira Alta e outros documentos d'igual importancia.

A singeleza e verdade com que os factos são referidos e commentados fazem d'esse livro a mais cabal justificação de uma administração tão notavel pela excellencia das intenções e pela isenção politica, como pela energia e perseverança na realização do plano formado.

O sr. Conde de Paçõ-Vieira, conscio da importancia economica da viação accelerada, crente nos recursos de que o paiz dispõe, quiz impulsioná-la vivamente. Não enveredou, porém, pelo caminho infelizmente tão querido dos nossos homens publicos.

Não obedeceu ao purido reformador, que não deixa pedra sobre pedra da obra dos antecessores, para erigir em sistema a detestavel instabilidade e incoherencia, de que em geral enferma a nossa administração. Adoptou para criterio fundamental o lemma de que a administração não deve ser sacrificada à politica e que a melhor politica é uma boa e honesta administração.

Por diversas vezes se acharam em conflicto as exigencias partidarias e as conveniencias publicas: não hesitou o illustre ministro, sacrificando as primeiras ás segundas. Sirva de exemplo, entre outros, a annullação da concessão do caminho de ferro americano de Valença a Monsão e a recusa da garantia de juro a uma linha de via reduzida entre esses pontos, pela qual se pretendia substituir o prolongamento de via larga da linha do Minho, classificado em 1900. O estudo que acaba de ser feito, mostrando que esse prolongamento custará apenas 15.000.000 por kilometro e dando logar pela identidade da largura de via a uma exploração economica com o mesmo material circulante, vem justificar a tenacidade com que o sr. Conde de Paçõ-Vieira resistiu ás instancias dos seus correlegionarios politicos, adoptando a solução que mais convinha aos interesses do Estado. Exemplo não menos frisante é o da escolha da directriz do primeiro lanço da linha do valle do Tamega.

Estava em vigor o regimen instituido pela lei de 14 de julho de 1899. A despeito das enormes difficuldades inherentes ao periodo de transição e devidas em grande parte à deficiencia de pessoal idoneo, a transformação ia-se operando e anteviam-se já os fructos do sistema. Teve nelle fé o illustre ministro. Confiou plenamente na corporação encarregada de gerir as linhas do Estado. A continuidade da acção administrativa, fundamento essencial de progresso seguro, julgou-a imprescindivel. Por

isso poude fazer muito em pouco tempo, encontrando no Conselho de administração dos caminhos de ferro o que esperava: a mais leal e dedicada cooperação, isenta de preocupações partidárias, como era proprio do caracter e devoção cívica dos seus membros e especialmente do seu digno presidente, o sr. conselheiro Pereira de Miranda.

Nesta boa terra, em que escasseam os trabalhadores e superabundam os críticos, armados do inevitavel instrumento optico que lhes apresenta deformadas as melhores intenções, não faltou quem amesquinhasse a acção governativa do novo ministro, attribuindo aos seus subordinados os projectos por elle apresentados.

Como se os ministros podessem dispensar a collaboração technica e burocratica, quando perflham ideias uteis, ou procuram realizar as suas proprias! Ao ministro cumpre apreciar o alcance e a oportunidade de uma providencia, aquilatá-la com a sua critica, e depois da resolução tomada, abrir-lhe caminho, aplanando e vencendo as difficuldades politicas e administrativas. Sem a cooperação dos especialistas de cada ramo da administração, impossivel seria ao ministro desempenhar cabalmente a sua missão, ainda quando fosse dotado d'exceptionalissimas faculdades de trabalho e possuísse copioso cabedal de conhecimentos mais variados, e ter tempo para a gerencia de uma pasta tão complexa como a das obras publicas, commercio e industria.

Assim o compreendeu o sr. Conde de Paçõ-Vieira. Desejando desenvolver a viação accelerada, apenas se inteirou do partido que podia tirar do regimen vigente, fez todos os esforços para num final de sessão apresentar e fazer discutir a sua proposta, convertida em lei de 1 de julho de 1903.

Mudaram então de tactica os zollos. «Poeirada! caminhos de ferro no papel para armar ao effeito, como se fosse possivel obter recursos para os construir!».

Não tardou o desmentido aos vaticínios pessimistas. Não descansou o ministro enquanto não realizou o primeiro emprestimo, deixando as negociações entabuladas para o segundo, quando saiu do poder.

De todas as suas diligencias e trabalhos dá conta exacta o livro, sem jactancias nem falsas modestias.

A eloquencia dos factos dispensa amplificações laudatorias, mórmente quando agrupados e ordenados methodicamente. Aos que pretenderam amesquinhar a sua administração ou apoucar os serviços prestados, responde o livro, e contra factos e datas não ha má vontade que prevaleça.

E tanta foi ella que rastejou até, como sempre venosa, infamando a medo. Ha no livro desdenhosas mas claras allusões a esses manejos viperinos.

Uma d'ellas merece mais minuciosa referencia:

Por erro de officio da Agencia Financieira de Londres o deposito de Blackwood, concessionario das linhas do Minho que devia ser feito lá em dinheiro, realizou-se por um cheque de £ 3.500 em meu nome, que a Agencia recebeu e o Ministerio da Fazenda enviou officialmente. Foi mandado cobrar ao Banco Lisboa e Açores pela Thesouraria da Direcção do Sul e Sueste e depositada a quantia recebida na Caixa Geral de Depositos em nome de Blackwood.

Passado algum tempo, ao referir estes factos a um amigo meu, teve este ensejo de me contar, o que se acañhára de fazer antes, que alguém estranhára o facto de vir de Londres um cheque para mim e tivera o cuidado de tirar mysteriosamente copia d'elle como arma para futuras campanhas. Não se sabia bem se a importancia do cheque era para mim, se para o ministro por meu intermedio, E cochichava-se a surpresa causada pela fragilidade humana na minha pessoa, recebendo de conta propria ou alheia tão vistosas luvas.

Não é comica, a força de ser vil, a conjectura?

E a arbitragem da Beira Alta?!

Como se procurou diffamar o ministro, dando-o como vendido á entidade financeira de interesses oppostos aos do Estado! Até se apontava o objecto que constituiria a peita. O ingrato ministro não a agradeceu como se prognosticava, porque ás suas diligencias se deve em grande parte a solução, favoravel para o Estado, de tão importante questão, ameaça pendente sobre o Theouro havia tantos annos.

Se até um amigo e redactor de um jornal de larga circulação foi *caridosamente* prevenir o ministro de que se preparava contra elle uma campanha de diffamação, se resolvesse determinado negocio pela forma que mais convinha aos interesses do Estado! Ao que elle respondeu com o desdem que o caso merecia de quem caminha pela estrada real da honestidade.

Outra nota characteristic, de timbre diverso, mas não menos comica, convém referir, para se avaliar de quanta força de animo precisam os homens publicos para não descorçoarem perante as paixões mesquinhas que desnor-teiam a opinião.

Dormia Braga o somno da indifferença, quando foi aberto concurso para a concessão dos caminhos de ferro que interessavam á cidade e cujo trafego provavel aconselhava o recurso a uma empresa concessionaria.

Procurou a cidade angariar concorrentes e fazer propaganda em favor do empreendimento para affrontar capitaes? Não. Formou commissões de vigilancia mais platonicas que as dos classicos palmipedes do Capitolio; formulou exigencias pueris sobre a sede da companhia e das officinas. A cada concurso deserto, descompuham o ministro os irados e não facundos correspondentes de jornaes, como se lhe incumbisse o dever de prender capitalistas para concessionarios.

Realiza-se terceiro concurso. A custo se obtém um concorrente. Depois de mil difficuldades e contrariedades, consegue-se fazer realizar o deposito e assignar o contrato. Pois as moscas bracaenses, ufanas, como as da fabula, por terem levado o carro ao alto da ladeira, zumbiam pouco depois que tudo era phantasmagoria para os illudir, que o deposito fóra feito com dinheiro do Estado, que tudo era burla. E quando um dia as linhas se construíam, ha de dar gosto vê-los, consciós do serviço que prestaram, exclamarem na intimidade: «Se não fossemos nós, nada se teria feito!».

A rocha Tarpeia depois do Capitolio: estava na logica da ingratitude.

Inutil se torna alongar estas divagações a proposito de um livro que me não propuz apreciar, para que me não taxassem de parcial, mas que não podia passar sem referencia.

Do muito que fez tem o sr. conde de Paçõ Vieira a melhor recompensa no testemunho da sua consciencia. Quem lêr o seu livro não lhe poderá contestar que no periodo curtissimo da sua administração serviu o seu paiz bem e honestamente. Os homens imparciaes assim o confessarão. Aos zollos e invejosos, deixá-los obedecer á triste lei da sua natureza!

J. Fernando de Sousa.

## Contribuição industrial

Com as perturbações politicas de desoladora gravidade e com as deploraveis questões de que tem sido theatro as côrtes portuguezas, fez-se um verdadeiro parenthesis na actividade do governo e na acção administrativa que lhe compete.

A sua attenção está dirigida para as discussões sobre uns episodios, que pôdem ter grande importancia na vida d'um partido militante mas que nenhuma tem na vida da nação.

Os graves problemas que urge resolver, estão de lado, á espera da serenidade e do tempo propicios.

A larga copia de propostas ministeriaes com que alguns membros do governo pertenderam demonstrar que tinham iniciativa, condição e faculdades de trabalho, puzeram-se de banda.

Parece que apenas se quiz evidenciar que havia folego para reformas, o que aliás se deprehende tambem de algumas d'essas propostas de reformas, feitas mais para acrescentar o numero, do que para realmente se discutirem e votarem.

E assim nos vamos illudindo mutuamente, deixando decorrer um tempo precioso, esterilizando-nos em pu-

gnas, infelizes e despreziosas luctas, emquanto lá fóra outros povos progredim e avançam.

Graves problemas affligem a vida nacional. Quem viaja pela provincia, fóra do meio artificial da politica e em contacto com os productores da riqueza publica, com os que pagam para as cigarras parlamentares, a breve trecho se convence da necessidade urgente de atalhar varios males, que se tornam maiores á medida que se lhes protela o remedio.

A crise vinicola tem uma importancia real e grande. A ruina bate á porta de muitas familias, que não realizam na venda das colheitas o bastante para satisfazer aos encargos da propria lavoura.

A industria, e especialmente a industria textil, ha annos se debate afflictivamente numa crise angustiosa, que reclama a maior attenção dos poderes publicos tanto pela importancia dos capitães que nella estão applicados, como pelo numero de braços que d'ella ganham o sustento.

A primeira industria mundial, a primeira tambem no nosso paiz, fecha os seus balanços com largos prejuizos de ha cinco annos para cá.

E estes prejuizos acrescentam-se ainda com a verba devida ao Estado por uma contribuição injusta, de pauperante e exhauctiva — a contribuição industrial pelo sistema que se adopta.

Parece que onde não ha lucros não ha materia tributavel.

Se um senhorio tem devoluto as suas casas ou nelas sem rendimento alguns compartimentos, não paga por elles contribuição predial.

Se uma vinha se perdeu pela ruina das cêpas devastadas pela filoxera ou um pinhal ardeu, não ha rendimento, não é devida a contribuição, que se annulla.

Uma das condições indispensaveis para o imposto é a de ser justo e equitativamente distribuido.

A contribuição industrial, porém, na industria fabril paga-se embora haja prejuizos e prejuizos grandes.

Como é lançada, mais parece uma multa contra a produção, do que um imposto.

Nada mais justo do que, quem auferir interesses ou os póde auferir por qualquer modo, contribua com a sua quota parte para as despesas geraes; nada mais extranhavel do que ser o proprio Estado quem, em vez de proteger e auxiliar o desenvolvimento do trabalho nacional, tonificando-o, impulsionando-o, o estrangula e mata.

Dizer a uma empresa industrial que sacrifica o seu activo mantendo-se em laboração á espera de melhores dias, perdendo todos os annos, para garantir o salario aos seus operarios, para não inutilizar o tempo e o dinheiro que representa a sua aprendizagem ou instrução professional, para não dispersar a sua clientella; que defrauda os seus fundos de reserva e não póde distribuir um ceutil de dividendos aos seus accionistas; dizer-lhe que avolume ainda o seu desequilibrio pagando um pesado imposto por cada orgão de trabalho que tiver em laboração, é contraproducente, é iniquo e absurdo. Não se vê claramente que isso corresponde a matar a gallinha dos ovos de ouro? que essa contribuição assim arancada não é rendimento mas é capital eliminado á empresa? que sem capital ella não póde laborar, e que não laborando o Estado secca a fonte de receita?

O sistema de imposição pelos chamados *indicadores industriaes*, que ainda podia defender-se para os casos em que a produção é normal, sem sobresaltos, não se comprehende em industrias que pelas convulsões do mercado hoje tem umas machinas em trabalho amanhã outras.

E depois, se ao menos houvesse eserupulo, attenção e equidade na classificação dos taes indicadores! Se as taxas fossem moderadas!

As representações e instancias das classes interessadas justificando eloquentemente essas incoherencias e estes inconvenientes encontraram echos nos governos, que sem discrepancia concordaram em modificar uma tão anormal e tão insustentavel situação.

O sr. Mattoso Santos, o sr. Teixeira de Sousa, o sr. Pequito, o proprio sr. Espgueira entendiam que devia alterar-se a lei e diziam-o publicamente, nos seus reatorios ou pelas suas propostas.

Mas os tempos vão passando.

Surgem as questões politicas, os parlamentos que mais parecem orgãos para fazer e desfazer ministerios do que para redigir e votar leis sabias e justas, discutem porque saiu ou entrou tal ministro e a lei da contribuição industrial por indicadores subsiste com todas as suas iniquidades com todas as suas nefastas consequencias.

Parece que para a vida nacional é mais importante saber-se se o sr. presidente do conselho levou ou não levou a conselho de ministros o projecto de contrato dos tabacos, do que a alteração de uma lei, que, a continuar, acaba por levar á fallencia grande numero de empresas fabris.

Prefere-se demonstrar que os desidentes do partido progressista tiveram ou não tiveram rasão na sua desidencia, a estudar as alterações que devem introduzir-se na pauta das alfandegas, o factor que tão profundamente affecta a economia d'uma nação.

A discussão de tratados com que porventura se logre algum pequeno beneficio para a nossa exportação minguada, antepõe-se o constatar o facto do reviramento de opinião do sr. general Espgueira, resignadamente silencioso e singularmente paciente.

Abrem-se as camaras e surge uma esperanza, mas a questão politica apparece e logo essa esperanza se esvae.

Adiam-se as côrtes, confia-se em que as paixões se acalmem e possa emfim tratar-se de cousas uteis. Mal reabrem, porém, logo se pensa em dissolução, em mudanças de situação, e os problemas capitães jazem esquecidos, no esteril abandono das causas perdidas.

E, quando se reclama com voz mais alta um pouco de attenção para as necessidades publicas, ha logo palavras inflammadas contra a industria nacional que só sabe produzir mercê da pauta, para a lavoura nacional que se sotcorre a leis de excepção, sem se attender a que ha leis iniquas que pesam sobre as classes productoras com densidade de chumbo, e que ha politicos que sustentam pela palavra e pelas obras que a missão que mais lhes compete é a de defender e atacar determinados homens embora eminentes, que não a de pugnar por ideias e pelo bem da nação.

D'ahi vem o desdem que as classes productoras mal encobrem pelas chamadas dirigentes.

Não se enganem capitulando de interesse publico o mobil que attrae ás camaras numerosos espectadores em dias de escandalo. As salas do parlamento não se enchem com os que mourejam na lucta do trabalho.

E' a curiosidade doentia que accumula as galerias, d'onde ainda por vezes sae alguma exclamação suggestiva. Os que trabalham, os que tem responsabilidade de dar salario a numerosas familias, nas officinas, nas vinhas, nos campos, esses, desalentados e descrentes, sem surpresas nem admiração, entristecem-se quando veem o que somos e o que podiamos ser, quando sabem do que se faz lá fóra e que aqui não chega a fazer-se; desfallecem na lucta; retraem-se sem confiança nas suas iniciativas; e até se indignam ao saher a que chegou o decóro do poder.

O. S.

## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral do Commercio e Industria

Repartição do Trabalho Industrial

Tendo os aferidores de pesos e medidas, em virtude das obrigações impostas pelos regulamentos, de aferir os pesos e balanças das estações de vias ferreas que muitas vezes ficam a consideraveis distancias das sedes dos concelhos;

E não sendo justo que por este serviço cobrem somente o dobro da taxa, como manda o regulamento de 23 de março de 1869, para as aferições fóra da officina, mas dentro da sede do concelho:

Determina Sua Magestade El-Rei que, em harmonia com o dis-

posto na circular de 14 de julho de 1880 para os ex-fiscaes aferidores, os aferidores de pesos e medidas cobrem das empresas ferro-viarias a quantia de 33 réis por cada kilometro que houver, por via ordinaria, entre a séde da officina de aferição e a respectiva estação, devendo passar o competente recibo em que seja discriminado quanto cabe pela aferição e quanto pelo subsidio de marcha.

Paço em 21 de agosto de 1903. — D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

## Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

### Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos

Por ter saído inexacta no *Diário do Governo* n.º 181, de 14 do corrente, se publica novamente a seguinte portaria:

Sua Magestade El-Rei, attendendo ás informações do governador geral da provincia de Moçambique: que por bem determinar que o n.º 1.º da portaria de 22 de novembro de 1901 fique tendo a seguinte redacção:

1.º As indemnizações que a administração do caminho de ferro de Lourenço Marques haja de pagar por perdas ou avarias de mercadorias de valor, especificadas na clausula n.º 9 do livro de tarifas do caminho de ferro de Lourenço Marques e não seguradas, não poderão exceder 10 libras por cada volume, ficando a fixação da referida indemnização ao arbitrio da administração do caminho de ferro.

Paço, em 21 de julho de 1905. — Manoel Antonio Moreira Junior.

## NOTAS DE VIAGEM

A dificuldade das linhas directas — S. Francisco a Nova York — Publicações — As quedas do Niagara — Uma travessia arriscada — Uma tempestade sem o ser — A cidade de Montreal.

### VII

A linha mais directa de Chicago para Montreal (Canadá) é evidentemente a do chamado *Grand Trunk*.

Que isto de achar, na America, qual é a linha mais directa entre dois pontos é problema que não se resolve pelas simples noções de geometria elemental.

*Hay que distinguir*, como se diz numa conhecida zarzuela.

Como as companhias são muitas e varias as linhas que servem os mesmos pontos, todas essas companhias publicam uns folhetos (*folders*) em que, apresentando o seu traçado em recta tratam de entortar o das outras, de forma que comparando-se quatro ou mais d'esses pequenos mappas fica-se numa perplexidade desesperadora, porque todos os caminhos são mais directos do que os outros.

Ha até quem demonstre, graphicamente, que a linha mais curta de S. Francisco a Nova York é por Nova Orleans enquanto outros provam que o mais rapido percurso de Chicago para o Mexico é por Kansas e El Paso.

E não deixam, por vezes, de ter razão. Como a competencia é enorme, o caminho mais curto, em tempo, ou mais commo em confortos, succede ser o mais tortuoso e arrevezado.

Mas o trajecto pelo *Grand Trunk* reúne ás condições de rapidez as de segurança e commodidade, de uma forma inexcédível.

Com andamento rapidissimo o comboio desliza não suavemente sobre os pesados carris que, ao acordar-se, de noite, julgavamos que o trem estava parado.

Impressionou agradavelmente, logo á partida, todos os excursionistas, a apreciavel offerta de dois lindissimos livros descriptivos da linha, expressamente feitos para os delegados do congresso.

Não seguiu a companhia o exemplo da casa Pullman que aproveitou a visita dos congressistas para aliviar os seus armarios d'uns velhos folhetos que lhe haviam sobrado das ultimas exposições.

O unico senão que notamos nestas e noutras publicações que foram distribuidas, é o serem só em inglez, idioma que nem todos os congressistas conheciam tão

bem que a leitura de numerosas paginas não lhes fatisse o espirito, E' facto que se a America procura alargar o seu commercio nos mercados europeos, na questão de viagens conserva-se num exclusivismo restricto, fazendo millhões de publicações de reclamo, mas só no idioma patrio, como só tratando de chamar os seus compatriotas.

Nesta viagem, como tinha que se ir ás quedas do Niagara, o comboio em vez de seguir o troço de linha directo, entre Port Huron e Toronto, tomou a linha de Hamilton.

Mal rompia a manhã e já os viajantes se levantavam, encantados com a perspectiva do lago Outario que se lhe apresentava á esquerda, e ansiosos por admirarem as extraordinarias quedas d'agua, as maiores e mais bellas do mundo.

Quando mais tarde, depois de um passeio ás grandiosas forças hydraulicas, que fornecem uma energia de 80.000 cavallos-vapor, das suas 21 turbinas, e de uma visita a uma interessante e bellamente montada fabrica de biscoitos e bolachas, em que só a machina trabalha os productos, desde a operação da amassadura até a do seu empacotamento, quando mais tarde, diziamos, os viajantes foram conduzidos deante d'aquellas enormes massas d'agua que, com um ruído ensurdecedor precipita com furor selvagem de 50 metros de altura, na extensão de 330 metros, um volume de 275.000 pés cubicos por segundo, a impressão dos visitantes não pôde deixar de ser extraordinaria, esmagadora.

Ante aquella voragem continua sentimo-nos pequenos, como que medimos mentalmente a impotencia do nosso esforço para deter na sua queda aquella enormidade de liquido que se lança enfurecido a nossos pés, se a vemos do Prospect Point; quasi sobre a nossa cabeça, se a contemplamos do rio.

E mesmo por sobre a nossa cabeça podemos admirar-lhe a bravura, se nos arriscarmos a passar a chamada *Gruta dos ventos*, travessia arriscada, por debaixo das aguas da cascata, que, de tantos excursionistas só o bravo San Laurent, do Norte de Espanha, se aventurou a fazer.

Não veio de lá muito satisfeito, pelo mau quarto d'hora que passou, mas veio coberto d'agua e de gloria que aqui lhe completamos inscrevendo-lhe o nome e louvando-lhe a coragem... que não tivemos.

E' viagem d'americano — não se imagine que é carro electrico por que se faz a pé por uma estreita enfiada de pedras.

Não ha no mundo outra maravilha que se eguale a estas cascatas nem que tantas condições reunam para o publico commodamente as admirar.

Uma bella estrada conduz aos promontorios que se lhes interpõem; ao rio desce-se num ascensor, ali encontramos um vapor em que se toma logar, e envargando um falo d'oleado ahí vamos até perto das quedas, abrindo os olhos a custo sobre as rajadas de vento que nos arremessa a agua pulverizada contra o rosto; finalmente, tomam-se as linhas electricas da *Balt Line e Great Gorge Route* e por ellas se percorre toda a garganta, vendo-se as quedas sob todos os aspectos, sendo encantador o triplice arco iris que, á hora do sol, se produz na chamada «ferradura».

A mesma linha do *Grand Trunk* conduz de Burlington, entroncamento da linha directa, a Montreal, a bella cidade canadense, terminando pela notavel ponte sobre o rio de S. Lourenço, de 2.043 metros em 24 tramos de 75 metros, e um, o central, de 102 metros, sendo o peso do ferro 22.000 toneladas (inglezas) e o custo da construcção 7.000 contos de réis.

Mas quem quizer ter outro passeio sensacional passará, em Lachine para um vapor que conduz d'ahi a Montreal, passando sobre os rapidos, passagem que dá a illusão de se estar no alto mar sob tormentosa tempestade.

Montreal é a maior cidade do Canadá, e o centro commercial das suas provincias do leste.

Se não é a capital effectiva, titulo que pertence a Quebec, é a capital commercial, como Nova York para os Estados Unidos.

Recostada sobre o monte que lhe dá o nome, as suas ruas são em forte rampa, formando as tranversaes como

que uma colossal escada cujo patamar superior é o bello parque, de onde é esplendido o panorama que se gosa, de toda cidade, o rio de S. Lourenço, alcançando a vista até enorme distancia.

Cidade catholica, é grande o numero das suas egrejas; cidade franceza de origem ouve-se fallar a cada momento o idioma de Victor Hugo; cidade hoje inglesa, junto da grande republica, parece-se com todas as cidades d'esta, nas suas edificações pequenas, ajardinadas na frente; nos seus edificios officiaes e grandes armazens, pesados e vastos, no cosmopolitismo da sua população em que o menos que ha são Ingleses; nas suas ruas e avenidas cheias de elegantes damas, circulando apressadamente, sós, o corpo todo vestido de branco, os dentes todos vestidos de ouro.

## Caminho de ferro de S. Thomé

Uma das propostas apresentadas ás côrtes pelo sr. ministro da marinha refere-se ao estabelecimento da viação accelerada na ilha de S. Thomé, sem duvida a mais prospera de todas as nossas colonias, cujo desenvolvimento é devido á iniciativa e actividade particular.

Desde 1896 que os governos tem procurado desenvolver a viação naquella ilha, mas as condições topographicas do terreno erriçam de difficuldades a realização de todos os projectos.

D'esta vez o governo para superar embaraços appela para os proprietarios agricolas da ilha.

E' baseada na conjugação dos dois esforços, o do Estado e o dos particulares, o actual projecto apresentado ás Camaras.

Como já dissemos as condições topographicas da ilha e as suas reduzidas dimensões fazem pôr de lado a ideia de uma rede geral de caminhos de ferro em S. Thomé, pelo grande dispendio a que chegaria a sua construcção, difficuldade do traçado e prejuizos certos da exploração.

Apresenta-se pois naturalmente a ideia de pequenos troços de caminhos de ferro disseminados pela ilha para cuja construcção e exploração concorrerem quasi exclusivamente os capitães interessados na ilha.

O grande perimetro molhado da Ilha de S. Thomé, que é guarnecido de excellentes bahias, como sejam Praia Melão, Angolares, Agua Izé, Praia Grande, S. Miguel, Fernão Dias e outras, por onde até já fazem escala regular os vapores de circumnavegação, indica naturalmente, e até impõe, a via maritima como principal modo dos seus transportes para o porto principal, na bahia Anna de Chaves. Como ligação indispensavel dos diferentes centros agricolas, representados por grupos maiores ou menores de propriedades, com essas bahias secundarias, é que apparece a necessidade dos *caminhos de ferro radiaes* que, quanto possivel, virão a seguir os valles dos rios mais importantes da ilha.

Outros iriam ligá-las transversalmente, procurando assim servir os interesses de todos os pontos importantes pela sua produção, pois que pela população, excepção feita da capital, nenhum ha que mereça menção.

Para facilitar a realização d'este projecto confere o Estado vantagens maiores ou menores em harmonia com a importancia dos interesses a servir.

E' regulada pela quantidade e valor do seu trafego a protecção ou regalia, concedida a esta ou aquella região para lhe facilitar o estabelecimento do caminho de ferro. Os particulares interessados procuram as vantagens que o Estado se presta a proporcionar-lhes, e este attende-os dentro dos limites dos recursos financeiros da provincia.

E' assim que se estabelecem os dois principios de favorecimento na construcção dos *caminhos de ferro collectivos* e dos *caminhos de ferro restrictos*. A base adotada para a classificação foi, como não podia deixar de ser, o trafego que concedem as propriedades interessadas, o que, dada a extensão média das propriedades em S. Thomé é a densidade da sua produção, facilmente se transforma no numero minimo das propriedades que se pôdem agrupar para requerer ao governo o seu caminho de ferro.

Aos caminhos de ferro que sirvam o minimo de dez

propriedades, representando pelo menos 1.000 toneladas de productos de exportação, o que corresponde a mais de 1.500 de trafego total, concedeu-se as maiores vantagens. São os caminhos de ferro collectivos.

Fazendo para estes o governo á sua conta, toda a infraestrutura, o que é mesmo mais do que a simples construcção de uma estrada com a mesma directriz geral, a parte de capital que os particulares ali vão applicar, na *superestrutura e material circulante*, é de tal modo reduzida que nem merece ser considerada num balanço serio dos lucros totaes, indirectos principalmente, que o sistema lhes proporciona.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

*Tarifa de despesas accessorias dos caminhos de ferro do Estado.* — Foi auctorizada a eliminção do § 2.º do art. 14.º que prescrevia o augmento do minimo de carga por vagon para os de mais de 10 toneladas, quando requisitado pelo expedidor, tornando-se assim mais libera a tarifa e uniformizando-se com as condições de applicação das tarifas especiaes de pequena velocidade.

## A linha do Valle do Vouga

Do «Diario do Governo» extraímos o relatório que precede a proposta para a approvação do contrato da concessão d'esta linha.

Senhores. — Foi apresentada na passada legislatura pelo governo transacto a proposta de lei n.º 2-B, de 7 de outubro de 1904, relevando-o da responsabilidade em que incorreria pela publicação do decreto com força de lei de 2 de maio e celebração do contrato, de 27 de setembro do mesmo anno, de concessão das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monção e Vianna a Ponte da Barca, com garantia de juro. Chegou essa proposta a ter parecer favoravel da commissão respectiva, que a transformou no projecto de lei n.º 7, de 11 do mesmo mez.

No relatório que a antecedia eram expostas as razões que levaram o governo a assim proceder, excedendo as suas facultades legais para attender as representações dos povos interessados na construcção d'aquellas linhas.

Ponderava-se que, pela productividade das mesmas e augmento de rendimento que vão determinar nas linhas do Estado, não traria a concessão encargos ao Thesouro. Recorrera-se á garantia de juro por não terem surtido effeito as diligencias empenhadas para a concessão nos termos da lei vigente. Publicára-se o decreto para não perder, em resultado de circunstancias occasionaes e imprevistas, o ensejo da construcção das linhas, para o que houvera uma proposta.

Perante esse facto consummado e traduzido num contrato definitivo julgou que a continuidade da acção governativa e o respeito dos preceitos constitucionaes exigem que equal proposta vos seja apresentada para regularizar o que de anormal houve na elaboraçã d'esse contrato.

A intima afinidade de assuntos leva naturalmente a incluir na mesma proposta a approvação do contrato provisorio, celebrado em 25 de abril ultimo com o concessionario da linha do Valle do Vouga, para substituir a *cedencia do producto dos impostos de transitio e sello*, durante os primeiros trinta annos de exploração, pela *garantia do complemento do juro de 5 por cento em relação ao capital de 20.000.000 réis por kilometro em determinadas condições.*

A concessão feita em 1889, a que o alvará de 23 de maio de 1901 applicára as vantagens que a base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899 assegura ás linhas da rede complementar, não surtira effeito até o presente, a despeito das multiplas e prolongadas diligencias do concessionario para angariar capitães, e da manifesta productividade da linha.

A seriedade do proposito estava demonstrada pela realização do deposito e pela apresentação do projecto, approved por portaria de 30 de outubro de 1903.

Requeru o concessionario a substituição da *cedencia de impostos* pela *garantia de juro* em termos analogos aos estipulados no decreto com força de lei de 2 de maio de 1904 para as linhas do Minho, comprometendo-se a construir a linha logo que essa modificação afoitasse o capital, garantindo-lhe a remuneração.

Estava provado que sem garantia de juro não podia levar-se por deante a construcção. Não convinha empreendê-la, depois de caducar a actual concessão, por conta do Estado, que tomou já so-

bre si nas regiões extremas do paiz a construcção de numerosas linhas a que tem de applicar os recursos que ao credito podem rasavelmente ser pedidos.

Abriu concurso para base de um contrato provisorio, não era possível enquanto não caducasse a concessão, sendo incerto o resultado a não se elevar muito a base de licitação. Protrahir-se-hia assim a realização de um melhoramento ha tanto tempo solicitado, e que longe de onerar o Thesouro desenvolverá a riqueza publica.

Os elementos de trafego provavel da linha do Vouga levam á previsão segura de que a garantia de juro será mais apoio moral que adiantamento effectivo, aliás de diminuta cifra, que cabe folgadoamente nas disponibilidades crescentes da verba respectiva do Orçamento Geral do Estado.

Para o Thesouro havia ainda manifesta vantagem na troca de um subsidio, consistindo na cedencia, sem restituição, de receitas importantes e equivalentes a 7 por cento do rendimento bruto da linha durante trinta annos, por um adiantamento reembolsavel com juros, que poderá não ser necessario, e quando o seja attingirá modestas proporções. Foi pois celebrado um contrato provisorio, modificando o actual ponto indicado.

As condições a que essa garantia fica sujeita são as mais vantajosas que até hoje se tem estipulado. Com effecto, o desembolso do Estado é limitado a 3 por cento de 20:000\$000 réis por kilometro, como nas do Alto Minho, em vez de 4,5 por cento sobre 25:990\$000 réis na linha de Mirandella a Bragança, ou sobre 26:000\$000 réis conforme foi autorizado por lei de 24 de maio de 1902 para a linha da Regoa a Chaves, e 5,5 por cento sobre 19:692\$000 réis para a linha de Foz Tua a Mirandella, 22:880\$000 réis para a de Santa Comba a Vizeu e 33:800\$000 réis para a da Beira Baixa.

O minimo da despesa de exploração, computado em 650\$000 réis, é tambem o mais baixo, pois se estipulára 1:000\$000 réis para a Beira Baixa e 700\$000 réis para as linhas da Companhia Nacional e do Alto Minho.

As regras fixadas constituem incentivo para a empresa desenvolver o seu trafego, assegurando-lhe o maximo lucro no periodo em que a garantia de juro deixa quasi de ser precisa, e corrigindo assim o defeito de que pôde enfermar esta forma de subsidio.

Sobre o contrato das linhas do Alto Minho ha ainda a vantagem de ser o deposito de garantia muito mais avultado, 50:000\$000 réis em vez de 24:000\$000 réis.

Razões de equidade e de conveniencia publica tão ponderosas não podiam deixar de levar o Governo ao convencimento de que modificando o contrato de concessão prestava um bom serviço ao paiz. E porque não cabia nas suas facultades legais fazê-lo definitivamente, limitou-se a uma promessa de contrato, cujo valor fica dependente da resolução soberana do poder legislativo.

Antes de findar esta breve exposição, e para desfazer qualquer equívoco, devo ponderar que no contracto se faz referencia aos termos do alvará primitivo, que dava por origem á linha as proximidades da Torre da Eita, para aproveitar um troço da linha de Santa Comba Dão a Vizeu.

O estudo do projecto teve porém a cidade de Vizeu por origem, sendo assim attendidas as conveniencias regionaes, e nesses termos foi approved por portaria de 30 de outubro de 1903. E' pois Vizeu ponto obrigado do traçado.

## ESTATISTICA INDUSTRIAL

Costuma frequentemente dizer-se que o nosso funcionalismo não trabalha, que os logares publicos são méras sinecuras, que a obra produzida não corresponde ao dispendio que ella custa, adduzindo-se outras affirmações de igual jaez segundo o costume portuguezissimo de desdenharmos das cousas portuguezas e só acharmos bom o alheio.

Todavia, quem, desprevenido e sem premeditação ou pessimismo, quizer examinar o que se produz em diversos serviços publicos, e quem reflectir nos meios de trabalho que tem os nossos funcionarios, deve antes admirar-se pelo que se consegue fazer nalguns ramos e da obra util que executam, obra infelizmente pouco conhecida e mal utilizada.

Para confirmação da nossa these basta indicar algumas publicações que se estão fazendo em tres ministerios.

Na secretaria dos negocios estrangeiros o boletim mensal com informações dos consules sobre o commercio e a industria dos paizes ou circumscrições onde se encontram é uma publicação de valor que merecia e devia ser lida e estudada attentamente pelos nossos negociantes e exportadores que comprehendem a necessidade da lucta commercial nos diversos mercados e sabem que não podemos, sem grave risco, conservar a rotina dos nossos processos mercantis.

O ministerio da Fazenda, pela direcção geral da estatística e dos proprios nacionaes, offerece-nos publicações de valor, essas mais geralmente consultadas principalmente as que se referem ao movimento commercial e maritimo organizadas pelas alfandegas.

No ministerio das obras publicas a Repartição do trabalho industrial da Direcção geral do commercio e industria, vae contribuindo d'uma maneira efficaz para o conhecimento dos diversos factores economicos e sociaes que interessam d'um modo muito directo ao problema da riqueza, da vida, da actividade d'um povo.

Esta repartição pelos seus agentes externos—as 5 circumscrições industriaes em que está dividido o reino com as ilhas adjacentes vae a um tempo recolhendo informações, dados e factos que é indispensavel conhecer para se poder apreciar o valor da nossa industria em geral ou de cada uma das industrias fabris que se exercem entre nós; vae inquirendo da sua capacidade productiva, do capital nellas empenhando, do pessoal que nellas labora e por ellas ganha o pão de cada dia, da sua potencia mecanica e sua natureza e portanto do aproveitamento que fazem das forças naturaes; e está organizando trabalhos e estudos especiaes, que não sendo publicados, por onde se demonstra a orientação scientifica e moderna que sabe imprimir-lhes o illustre funcionario de grande cultura e competencia que nas suas missões pelo estrangeiro muito tem visto e muito tem sabido ver, o conselheiro Madeira Pinto.

Basta recordar os trabalhos publicados pela direcção geral do commercio e industria em curto prazo de tempo para isto se reconhecer.

A 1.ª circumscrição, que é a do Norte com séde no Porto, deu a lume um estudo sobre as instituições de previdencia e de beneficencia do districto do Porto.

Está alargando esse estudo a toda a circumscrição e ao mesmo tempo procedendo á organização das monographias especiaes da industria algodoeira e da industria das conservas.

A 2.ª circumscrição, com séde em Coimbra, tem no prelo uma vasta e interessante monographia sobre a industria ceramica, desde a olaria rudimentar e grosseira da louça de cosinha e utensilios domesticos usados pelo povo, á faiança ordinaria, á porcelana da Vista Alegre, aos materiaes de construcção das importantes fabricas da Pampilhosa e outras.

A 4.ª circumscrição, com séde em Evora, actualizando uma memoria sobre a industria corticeira, está procedendo a um vasto inquerito indirecto que se estenderá a todo o paiz recolhendo informações preciosas, de ordem technica, commercial e economica sobre esta interessante industria mixta, porque é agricola e fabril, que reclama a maior attenção da parte dos poderes publicos porque affecta uma numerosa classe de operarios, um dos melhores elementos de riqueza do nosso paiz.

A par d'isto acaba de publicar um interessante e methodico estudo estatistico descriptivo da industria dos conselhos comprehendidos na area da circumscrição que constitue como que um levantamento d'uma carta ou planta topographica em escala reduzida na qual um simples golpe de vista nos faz reconhecer a feição de um vasto terreno que mal se difiniria no nosso espirito com longas e penosas viagens através da area, representada graphicamente em uma simples folha de papel.

E não páram aqui os utilissimos trabalhos d'estes poucos funcionarios, que procedem ás provas das caldeiras de vapor, que estão organizando o recenseamento technico com as caracteristicas de todos os motores a vapor, de todos os motores d'explosão e de todos os motores hydraulicos; que tem a seu cargo a sympathica e altruista missão de inspectores do trabalho e que nesta qualidade, pouco a pouco, sem reacções graves vão conseguindo implantar o regimen benefico da protecção tutelar do Estado aos menores e ás mulheres.

Pela acção conjugada d'estes prestantes funcionarios que desempenham modesta e utilmente o seu papel, intervindo na conciliação das avaliações operarias, obrigando aos resguardos e precauções contra desastres operarios, colhendo informações estatisticas, póde a repartição que centraliza estes trabalhos ir pouco a pouco compendiando os summaries, organizando methodica-

mente os recenseamentos e as estatísticas que são a melhor e a mais segura base para os complexos estudos pelos quaes os governantes e os governados logram influir nos phenomenos sociaes e facilita os progressos d'uma nação.

Alguna cousa se vae fazendo entre nós portanto e bem merece o nosso modesto applauso os engenheiros como Adriano Monteiro, Visconde de Villariinho de S. Romão, Fernando Gião, Ferreira Themudo, e magistrados como o dr. Victor dos Santos, o illustre presidente do tribunal d'arbitros avidores de Lisboa.

Não é todavia bastante o que se faz ou o que se pôde fazer com os escassos recursos de que se dispõe.

As estatísticas industriaes assim organizadas são por sua natureza morosas.

Mesmo com a boa vontade, competencia e actividade da 4.ª circumscripção industrial, a estatística agora publicada dos districtos de Evora, Beja e Faro em que a densidade industrial apenas tem algum relevo neste ultimo districto, levou tres annos a levantar.

Nas restantes circumscripções do reino com o pessoal limitado de que dispõe, levará mais tempo.

Falta a esta estatística a simultaneidade. Refere-se a epochas diferentes.

Com tal methodo pôde conhecer-se a evolução porque passam as industriaes, não se pôde saber qual o valor industrial do paiz num dado momento.

Só os inqueritos industriaes realizam este fim.

Fizeram-se dois e estava determinado que se repetissem periodicamente.

Depois que se effectuou a mudança ou reforma das pautas, não se realizou ainda nenhum; apenas a exposição industrial feita no malogrado museu industrial e commercial de Belem, extinto não se sabe bem porque, deu alguns elementos d'estudo sobre a influencia que tiveram nas industriaes portuguezas as novas pautas.

Depois d'isso a crise, o premio do ouro que d'ella resultou, lançaram perturbações grandes — desconhece-se o modo porque incidiram.

Aperfeiçoam-se notavelmente alguns motores, vulgarizam-se os de explosão, surgem os de gaz pobre, utilizam-se com excellentes turbinas algumas quedas de agua, melhoram-se as transmissões, começam a estender-se os transportes electricos da força, dão-se crises extraordinarias nalgumas industriaes como a da fiacao e tecelagem do algodão. E todos estes factos passam sem o devido registo e sem que possa estudar-se nelles as suas consequencias.

Os inqueritos industriaes periodicos são uma verdadeira necessidade.

Não bastam os trabalhos estatísticos habituaes e continuos das inspecções. Respondem elles a outros quesitos e além d'isso são limitados porque, sem que isso possa bem explicar-se, é facto que escapam á investigação e á alçada das inspecções grande numero de industriaes que a burocracia acantonou noutras divisões.

Não pertencem as inspecções nem mesmo para effeitos estatísticos as industriaes exercidas pelo Estado, ou com fiscalizações especiaes, arsenaes, imprensas, officinas ferroviarias.

Não lhe pertencem as industriaes que laboram em generos agricolas moagem de cereaes, queijarias, etc.

Não lhe pertencem ate aquellas fabricas em que houver transmissões electricas!

É claro que nestas circumstancias o apuramento estatístico tem de ser incompleto, não podendo assim saber-se qual o numero de caldeiras de vapor empregadas na industria, e qual a extensão da superficie de aquecimento dos geradores; qual o numero de cavallos vapor indicado ou effectivos dos motores industriaes, como não pôde tambem saber-se qual o numero de desastres operarios que ha a lamentar em cada anno, qual a frequencia d'esses desastres por determinadas profissões e tantos outros factos que é essencial reconhecer quando se trata por exemplo de seguros operarios contra desastres, das doenças profissionais, da mortalidade na industria, da alimentação das classes operarias, das suas instituições de previdencia, etc., etc.

Por tudo isto se vê que ha ainda muito a fazer nesta

ordem de trabalhos apesar da boa vontade que se revela nalguns apresentados já em publico.

Parece-nos todavia que era da maior conveniencia que a repartição official respectiva fizesse a publicação do boletim segundo os moldes do que publica o ministerio da industria e trabalho na Belgica, em que os relatorios, as monographias, as notas estatísticas de diversas ordens fossem apresentadas, e onde os estudiosos soubessem que encontravam tudo o que entre nós se vae fazendo relativamente ás magnas questões do operariado e da industria, que lá fora preoccupam os mais altos espiritos porque se referem á riqueza e prosperidade nacional e á situação d'uma numerosa classe de cidadãos que vae sendo uma verdadeira força no Estado e tem direito á protecção do poder central.

O. S.

## O AR LIQUIDO

Era até ha pouco ainda um producto de problematica utilidade, mas de um momento para o outro começaram a apparecer vantajosas applicações d'este invento que não só é importantissimo para as investigações scientificas, mas tambem para a industria.

Deixou de ser por isso um producto de laboratorio, para ser produzido aos milhares de litros em varios estabelecimentos para esse fim creados tanto na America como na Europa.

Até agora na America para transportar as materias alimenticias a grandes distancias, sem que ficassem sujeitas á decomposição empregavam-se os vagons frigorificos em que a baixa temperatura era produzida pelo gelo. Mas para se obter essa temperatura era necessaria uma quantidade de gelo que occupava a terça parte do vagon o que fazia encarecer o preço do frete.

Além d'isso com o emprego do gelo o ambiente do vagon torna-se humido o que facilita a decomposição das substancias a transportar.

Agora o ar liquido substitue o gelo, obtendo-se assim notaveis vantagens e evitando os inconvenientes apontados acima.

Bastam uns poucos litros de ar liquido collocados na parte superior do vagon para se manter por largo tempo uma temperatura tão baixa quanto seja necessaria. O ambiente do vagon conserva-se secco, o que quasi tanto como o frio concorre para a conservação das materias alimenticias a transportar.

Para a America principalmente esta descoberta é de grandissima importancia por causa da grande distancia a que ficam os centros de producção das pontes de embarque e de consumo.

Por meio do ar liquido poder-se-ha exportar economicamente em bello estado de conservação tanto os productos agricolas mais mimosos como as carnes mais delicadas, a grandes distancias.

E' de esperar que dentro em pouco se possa adoptar o ar liquido nos navios para o transporte de carnes, manteigas, peixes, fructas, hortaliças, etc., o que para nós será de grande vantagem, podendo assim enviar os nossos productos agricolas e o peixe das nossas costas aos mercados mais afastados, economicamente e em perfeito estado de conservação.

Outras applicações pôde ter ainda o ar liquido, como é a da ventilação dos hospitaes, theatros, egrejas, navios e minas.

Como explosivo, tem a vantagem de não ser preciso transportar grandes pesos. Para a guerra tem a grande vantagem de poder ser fabricado no proprio theatro da acção, fazendo desaparecer a necessidade de paioes, tão perigosos para as cidades e fortalezas.

Ao ar liquido está reservado o fazer uma verdadeira revolução na industria, com a construcção de motores especiaes baseados na extrema durabilidade d'aquelle producto.

O espirito humano não descança nunca; cada dia, cada hora que passa marca uma nova conquista da Humanidade.

## Do Cabo ao Cairo

A linha do Cabo ao Cairo é considerada por um correspondente do *London Economist* apenas como um sonho.

Eis o que elle diz a tal respeito.

Nunca a actual geração verá o caminho de ferro do Cabo ao Cairo.

Tal empresa não se justifica, nem sob o ponto de vista financeiro, nem sob o ponto de vista commercial. E' materialmente impraticavel, e a Africa desenvolver-se-ha em todas as direcções antes que o sonhado caminho de ferro chegue a ser uma realidade.

A linha do Cabo á Rhodesia, a linha de Uganda e a linha do Egypto e Sudão, constituem a base do projecto. Mas para ligá-las entre si são precisos milhares e milhares de kilometros de novas linhas.

Nada justifica as immensas despesas a que este plano obriga. Ao contrario do que succedia com o Transiberiano e com as linhas do Pacifico, o commercio não sente a falta d'um transafricano: a via marítima é mais comoda e menos cara.

Claro é que se torna indispensavel abrir linhas ferreas em Africa, e hão de ser abertas dentro d'um praso mais ou menos longo. Mas essas linhas hão de ir directamente ao mar.

Por enquanto o commercio entre a Zambesia e Karum é insignificante, e quando se desenvolva, a maior parte do trafego será absorvido pelo caminho de ferro de Uganda, agora em construcção que o levará á costa.

Ha ainda outra difficuldade: as tres linhas tem larguras diferentes: a do Cabo á Rhodesia 1<sup>m</sup>.67; a de Uganda 1 metro; as do Egypto e Sudão 1<sup>m</sup>.435. Além d'isso os carris são de resistencia differente, não podendo os da Uganda e do Egypto e Sudão resistir ao esforço das locomotivas da linha do Cabo.

Finalmente, levanta-se um obstaculo natural: a zona immensa de terrenos pantanosos que se estende entre Gondokoro e o lago Victoria é que é impossivel vencer.

## O trust dos telephones

Constituiu-se ha dias nos Estados Unidos, por iniciativa da Companhia «American Telephon and Telegraph», um *trust* a que adheriram quarenta e tres das mais importantes empresas telephonicas.

O capital é de 1.327 milhões de francos. Tem por fim crear uma rede telephonica que se estenda por todo o territorio norte-americano, proporcionando relações faças e rapidas entre Nova-York e S. Francisco e entre Tejas e Canada, isto é, de norte a sul, de este a leste, ligando assim os pontos mais distantes do vastissimo territorio dos Estados Unidos norte-americanos.

## 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 acerca de hotéis e seus preços, bem como de trens e theatros nas localidades que desejem visitar.

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia dos Caminhos de ferro Meridionaes

Anuncia-se que no dia 9 de setembro de 1905, pelas duas horas da tarde, se procederá em sessão publica, na sede d'esta com

panhia, rua de El-Rei n.º 99, 3.º andar, ao sorteio das noventa e nove obrigações que tem de ser amortizadas neste anno.

Lisboa, 24 de agosto de 1905 — Pela Companhia dos Caminhos de ferro Meridionaes, os Administradores, Antonio Francisco da Costa Lima — M. Emgídio da Silveira.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de agosto de 1905.

A quinzena finda foi fraquissima de negocio. A Bolsa esteve desanimada. Apenas o suprimento quebrou a monotonia.

Quinzena de cirios e romarias, para os pobres; quinzena de campos e praias para os ricos; e quinzena de amargos de bocca para o governo.

De negocios é que ninguem quiz saber.

No parlamento, a proposito do celebre contrato dos Tabacos vieram a saber-se cousas estupendas que no dizer de muitos farão com que não seja ainda o actual gabinete quem corte o nó gordio do contrato.

A questão tem ecoado por todo o paiz e ha quem diga que se não resolverá sem a abertura de novo concurso, mas concurso de portas abertas, a que todos possam concorrer.

No mez de julho findo foram exportadas pela nossa praça 183.665 kilogrammas de sardinha em conserva de azeite, no valor de réis 16:710\$800.

Nos primeiros sete mezes d'este anno, desembarcaram nos caes de Santa Apollonia, Santos e Alcantara 361.813 toneladas de mercadorias estrangeiras, colonias africanas, Açores e Madeira.

Confrontando com o movimento de igual periodo do anno pasado, apresenta um augmento de 21.332 toneladas.

Desde o dia 15 de setembro até 17 de outubro do corrente anno em todos os dias não santificados ou feriados, das dez horas e meia da manhã ás duas e meia da tarde, effectuar-se-ha na Junta do Credito Publico, o sorteio das relações para pagamento de juro da divida interna consolidada de 3 por cento relativas ao segundo semestre do corrente anno.

As relações, cuja importancia do juro, liquidada do imposto de rendimento, não fór superior a 10\$500 réis, não carecem de sorteio e serão pagas em todos os dias designados para pagamento.

Não serão admitidas ao sorteio nem ao pagamento as relações que não se apresentarem devidamente processadas, bem como todas aquellas cuja ordem de pagamento não se apresentar preenchida em todos ou alguns dos seus dizeres.

Os fundos externos ficaram a 65\$800 e as inscrições ficaram com a ultima cotação a 42.

O papel da Companhia dos Tabacos, coupon, ficou a 114\$500.

Os coupons dos Fosforos oscillarão entre 64\$100 e 64\$500, ficando nesta ultima cotação.

As acções da Companhia Nacional ficaram a 10\$500.

As da Companhia de Moçambique tendo estado a 5\$350, ficaram a 5\$300.

As da Companhia da Zambesia ficaram a 3\$600.

As da Companhia do Gaz passaram de 72\$700 a 73\$000.

Quanto a obrigações:

As da Companhia das Aguas, de 4 1/2 % ficaram a 82\$200; as Prediaes tiveram uma ligeira subida ficando a 87\$800.

As da Companhia Carris de ferro fecharam a 9\$800.

Em obrigações de caminhos de ferro, as da Companhia Real, 2.º grau, 3 % ficaram a 52\$700.

As do caminho de ferro através d'África a 87\$500.

As da Companhia Nacional, 2.ª serie, a 70\$300.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v...	51 1/4	51 1/4	Desconto no Banco
» cheque...	51	50 7/8	de Portugal....
Paris 90 d/v.....	557	559	No mercado.....
» cheque.....	560	562	Cambio do Brazil.
Berlim 90 d/v....	228 1/2	229 1/2	Premio da libra...
» cheque....	230	231	\$200
Francfort 90 d/v.	229	230	e
» cheque....	230 1/2	231 1/2	\$210
Madrid cheque...	705	715	

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	AGOSTO													
	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	31
<b>Lisboa</b> : Inscrições de assent.	42	41,85	41,50	-	41	40,90	40,85	41	41,10	41,20	-	41,75	41,85	42
» coupon .....	41,90	41,50	41,30	40,90	40,85	40,85	40,80	40,85	41	41,05	41	41,45	41,45	-
Obrig. 4 % 1888 .....	-	20,900	20,250	-	20,200	-	20,150	20,150	20,150	-	20,150	20,100	20,150	-
» 4 % 1890 assent .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 % 1890 coupon .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 % assent .....	-	62,000	61,500	61,600	-	62,200	62,200	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 % coupon int .....	-	-	-	-	-	62,000	62,000	62,000	-	-	61,800	61,800	-	-
» externo 1.ª série .....	65,900	65,300	65,300	-	65,300	65,400	65,300	65,300	65,500	65,500	-	65,800	-	65,800
» 3 % 1905 .....	9,450	9,450	-	9,400	9,450	9,450	9,450	9,450	9,450	9,450	-	9,450	9,450	9,450
» Tabacos coupon .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Ações B. de Portugal</b> .....	-	177,800	-	177,800	177,800	177,800	177,800	-	-	-	-	177,800	177,800	-
» Commercial .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	133,000	133,000	-	133,000	133,000
» Nac. Ultramarino .....	-	100,600	100,500	100,500	-	-	100,500	-	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	-
» Lisboa & Açores .....	-	-	-	120,000	120,000	-	120,500	-	-	118,500	120,000	120,500	-	-
» Tabacos coupon .....	121,000	120,500	-	-	-	117,500	119,000	-	-	-	115,400	-	-	114,500
» Comp. Phosphoros .....	64,500	-	-	-	-	63,500	63,500	-	63,900	64,000	-	64,500	-	64,000
» Real .....	-	68,000	-	-	-	66,900	-	66,800	67,500	-	66,800	67,500	65,000	65,000
» Nacional .....	-	-	10,500	-	-	-	-	10,300	10,300	10,500	-	10,500	-	10,450
Obrig. prediaes 6 % .....	-	-	-	-	-	95,150	-	95,000	-	95,000	-	95,000	-	-
» 5 % .....	88,650	-	88,150	88,150	88,150	88,150	88,000	88,150	-	-	88,000	-	87,700	87,800
» C.ª Beira Alta .....	-	-	-	-	-	-	35,200	-	-	35,000	-	35,000	-	34,900
» Real 3 % 1.º grau .....	-	-	-	72,500	-	-	-	-	72,500	-	71,800	-	-	70,300
» 3 % 2.º .....	52,400	52,500	52,700	52,700	52,700	52,550	-	-	52,600	52,700	52,500	52,700	52,700	52,700
» Nacional 1.ª série .....	-	-	-	-	-	-	71,500	-	-	-	-	-	-	73,100
» Atravez d'África .....	88,400	88,000	87,000	-	86,500	86,500	86,500	86,400	86,400	86,400	86,700	86,900	87,300	87,300
<b>Paris</b> : 3 % portuguez 1.ª série	69,75	69,80	70	70	70	69,95	69,70	68,90	69,85	69,57	69,45	69,55	69,55	-
<b>Ações Comp. Real</b> .....	356	-	363	365	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres .....	280	281	283,50	283	285	285	284,50	285	285	-	-	-	-	-
» Madrid-Zaragoza .....	-	163	-	-	-	-	163	166	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes .....	385	390	386	386	385	387	387	385	-	386	386	-	387	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	280	280	284	289	285,50	286	-	-	288	-	-	-	-	-
» 2.º .....	185	188	190	190	188	-	187	186	186	-	-	-	-	-
» Beira Alta .....	118	118	118	118	-	-	121	120,50	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres .....	69,87	70	69,87	-	69,87	69,75	70	70	70	70	69,87	69,87	70	-
<b>Londres</b> : 3 % portuguez .....	92,87	92	-	-	-	-	-	-	93	-	-	92,50	-	-
<b>Amsterdã</b> : Obr. Atrav. Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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.	Kil.	Totaes	Kilom.	1905	1904
COMPANHIA REAL	08 a 6 12 Ag	693	113 541.000	693	114 197.649	161 787	2 773 917.000	2 773 266.562	650 438
	13 19 a	»	115 235.000	166 284	»	114 197.649	164 787	2 889 152.000	2 887 464.211
	6 12 Ag	380	14 953.000	39 350	380	15 863.351	41 745	389 523.000	394 918 438
	13 19 a	»	15 377 000	40 465	»	15 863 351	41 745	404 920 000	410 781 789
Vendas Novas	6 12 Ag	70	1 468.000	20 971	70	1 842 000	26 314	54 217 000	45 160.000
	13 19 a	»	2 188.000	31 257	»	1 842.000	26 314	56 405 000	47 002.000
Sul e Sueste	-	550	-	-	528	-	-	-	-
Minho e Douro	21 30 Jun	343	46 645 239	135 991	343	44 094 868	128 556	682 309 664	630 281 703
	1 10 Jul	»	36 110 650	105 278	»	37 574 391	109 546	718 420 314	667 856 091
	16 22 a	253	6 734 178	26 616	253	7 785 566	30 772	213 656 754	213 478 171
Beira Alta	23 29 a	»	6 618 284	26 159	»	7 785 807	30 773	220 275 038	221 263 978
	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional — Mirandella e Vizeu	25 Jul	105	1 611 972	15 352	105	1 734 616	16 520	42 967 068	43 264 667
	2 a	»	1 403 869	13 371	»	1 653 454	15 741	44 370 937	44 918 121
	9 15 a	»	1 636 437	15 58	»	1 861 358	17 727	46 007 374	46 779 474
Guimarães	11 20 Jun	34	3 114 565	91 604	34	3 386 306	99 008	50 637 758	49 914 316
Porto á P. e Famalicão	-	64	-	-	64	-	-	-	-
Norte de Espanha	15 21 Jul	3681 Pa.	2 215 923	601 3681 Pa.	2 198 403	601 Pa.	55 957 058	58 538 196	2 581 138
	22 28 a	»	2 129 057	578	»	2 077 091	568	58 083 115	60 615 287
	29 4 Ag	»	2 270 379	616	»	2 268 075	620	60 356 455	62 883 363
Madrid — Zaragoza — Alicante	30 5 a	3650	1 929 052	528 3650	1 985 098	543	58 600 991	59 446 997	846 006
	6 12 a	»	1 842 907	504	»	1 888 946	517	60 443 898	61 335 943
Andaluzes	16 22 Jul	1067	405 533	380 1067	410 500	384	11 516 322	11 683 285	166 963
	23 29 a	»	352 048	329	»	398 426	373	11 868 370	12 081 711
	30 5 Ag	»	394 944	370	»	425 986	399	12 263 315	12 507 698
Madrid-Caceres	30 5 a	429	90 418	210 429	96 989	226	2 685 659	2 853 935	168 276
	6 12 a	»	80 289	187	»	81 948	191	2 765 948	2 935 883
	13 19 a	»	93 592	218	»	81 251	189	2 859 540	3 017 134
Zafra á Huelva	6 12 a	180	55 011	305 180	46 203	256	1 553 421	1 276 371	277 050
	13 19 a	»	47 431	263	»	50 449	280	1 600 851	1 326 820

## TRACÇÃO ELECTRICÁ

### Lisboa

A Companhia Carris de ferro continua a alargar a sua rede com manifesta vantagem para o publico que assim dispõe de facil e rapido meio de transporte para os pontos excentricos da cidade.

E o que, porém, a Companhia não encetou ainda foi o recrutamento de pessoal capaz de fazer o serviço de maneira a não levantar a todo o momento conflictos com os passageiros por mais pachorrentos e faceis de accommodar que elles sejam.

Todos os dias se dão occorrencias em que a descortezia dos srs. guarda-freios e conductores põem a paciencia do publico á prova.

Umaz vezes é o guarda-freio que desata em litanias de fazer corar um municipal de cavallaria contra os carroceiros que se lhe põem á frente. Outras vezes, é o mesmo sr. que linge não vêr os signaes que lhe fazem para parar. O carro vae atrazado e se pára toda a vez que lhe fazem signal a que horas chegará ao fim da carreira.

Outras vezes é o sr. conductor que faz ouvidos de mercador ás perguntas dos passageiros.

Um episodio. Vem um carro de Belem. São onze horas da noite. Um passageiro pede bilhete para o Rocio e ao mesmo tempo pergunta se ha correspondencia para o Principe Real.

O conductor dá fleugmaticamente o bilhete pedido, cortando-o vagarosamente.

O passageiro insiste na pergunta. O conductor insiste no mutismo. Continua cortando pachorrentamente o bilhete e inutilizando-o com todo o vagar. O passageiro formula terceira vez a pergunta. O conductor olha para elle, estende a mão e recebe o dinheiro. Pucha da bolsa e vae fazendo o troco. Quarta vez o passageiro faz a mesma pergunta. Commoveu-se emfim o homemsinho.

Com ares aborrecidos responde:

— A's vezes!

— !

— Umaz vezes ha, outras não ha. Quando me dão bilhetes de correspondencia, ha; quando não dão, não ha.

— E hoje não ha?

— Hoje não ha. Se os houvesse tinha-os aqui; e dizendo arranca meia... caderneta, e mostra:

— Vê? se m'os tivessem dado, estavam aqui marcados.

Ou o conductor esteve mangando com o passageiro ou quiz comprometter a Direcção.

Segunda feira começa a vigorar o novo serviço dos carros electricos pela rua do Alecrim.

No percurso da linha ascendente, virão de Santos pelo Aterro e rua do Alecrim a entroncar no largo do Rato; os descendentes entrarão no largo do Rato, na linha do Principe Real, voltando ao Caes do Sodrê, pelo Aterro, a entroncar com a linha que actualmente está em exploração.

Durará 20 minutos o trajecto do largo das Duas Egrejas para a Estrella, em qualquer dos sentidos, ascendente ou descendente, partindo os carros d'aquelles pontos de 10 em 10 minutos.

### Allemanha

O ministerio dos caminhos de ferro da Allemanha continua os seus trabalhos para que a Prussia tenha todas as suas linhas com tracção electrica.

A velocidade minima será de 220 kilometros á hora. Viu-se já pelas experiencias realizadas na linha Berlim-Rossen que não ha difficuldade em obtê-la.

### Austria

As companhias ferroviarias mais importantes da Austria, estudam actualmente o meio de transformar a tracção a vapor em tracção electrica nas principaes linhas, principalmente nas de Arlberg, Alpes, e metropolitano de Vienna.

## AUTOMOBILISMO

### Allemanha

Está annunciada para o dia 9 de outubro e seguintes um grande concurso internacional de resistencia para omnibus e grandes transportes.

Realizar-se-ha o annunciado concurso nos arredores de Berlim, em estradas bem conservadas.

São admittidas carruagens de todos os paizes, com quaesquer meios de propulsão: benzina, vapor, alcool, petroleo, electricidade, etc.

Em Colonia, ha mezes que andam no serviço de regas das ruas carros automoveis electricos, tendo dado excellentes resultados. Cada um transporta dez metros cubicos d'agua.

A despesa diaria de cada carro é de 25 francos.

Para produzir o mesmo trabalho em carros puchados a cavallos eram precisos cinco, com a despesa de 12.50 francos cada um o que elevava a despesa diaria total a 62.50 francos.

O custo de cada carro electrico automovel foi de 18.125 francos.

### Estados Unidos

O Automovel Club de Long Island, proximo de Nova York, projecta a construcção de uma estrada especial reservada para automoveis, correndo ao longo da bahia de Long Island, numa extensão de 100 kilometros dos quaes cincoenta serão em linha recta.

### Argentina

A «German Transatlantic Electric Company», de Buenos Ayres, vae proceder á acquisição de cem carruagens automoveis electricas, para, a titulo de experiencia, fazerem serviço nas grandes avenidas da capital argentina.

As carruagens são de construcção ligeira e são cobertas com um toldo para pôr os passageiros a salvo das chuvas ou dos ardores do sol.

Como naquella cidade as ruas são todas planas e asphaltadas, é de crer que a tentativa seja coroada do melhor exito.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Valle do Sado** — O respectivo ministro determinou a máxima urgencia na conclusão dos estudos d'esta linha, a partir de Setubal.

O projecto definitivo será depois submettido á apreciação e approvação do conselho superior de obras publicas, que tambem deverá apreciar o da variante de Palmella.

**Mossamedes** — Continuam com grande actividade os trabalhos de construcção d'esta linha, procurando-se um avanço de doze kilometros em cada mez, o que torna possivel fazer chegar no proximo junho a linha até a base do Chella.

**Minho e Douro** — Na direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, realizou-se o concurso publico para a arrematação da empreitada das obras de ampliação da estação do caminho de ferro da Alfandega, consistindo na construcção de um muro acostavel e de suporte da plataforma da estação da alfandega; construcção de rampas de acesso e respectivos patamares desde o rio Douro até a rua da Nova Alfandega, bem como uma escada de ligação com a rua de Cima do Muro; e aterro da plataforma da estação na parte conquistada ao rio Douro com as obras e o das rampas e patamares acima indicados.

Foi aberta uma unica proposta, do sr. Léon Reynaud, que se prontifica a realizar as obras pela quantia de 220.000\$000 réis, devendo as construcções ficar concluidas no prazo maximo de dois annos.

**Swazilandia** — Foi addiada a construcção da segunda

secção d'esta linha, tratando-se por agora apenas dos trabalhos na primeira secção, até o rio Umbeluzi.

**Caminho de Freixo de Espada-a-Cinta à ponte da Barca d'Alva**—Foi concedida a dotação de 2.200.500 réis para a reparação e regularização d'este caminho a fim de facilitar as comunicações do concelho de Freixo com a estação de Barca d'Alva.

**Admissão de revisores de bilhetes**—Foi approvedo um regulamento para a admissão de revisores nos caminhos de ferro do Estado, fixando as regras para a escolha dos candidatos, e sujeitando-os á pratica por 30 dias nos comboios e á frequencia de uma escola durante egual periodo.

**Depuração das aguas**—Foi encommendado um aparelho depurador automatico para a estação d'Estombar cujas aguas são muito calcareas. O aparelho da *Société Dépuración des eaux* póde depurar 100<sup>ms</sup> por 24 horas e custa 4.100 francos.

**Aquisição de fourgons**—Foi adjudicado aos *Ateliers Germain* o fornecimento de 6 fourgons de via larga para as linhas do Minho e Douro por 47.700 francos, sendo os rodados fornecidos pela administração.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### ESPAÑA

Apesar da actividade que se tem desenvolvido nos trabalhos da linha ferrea de Guadix a Baza, só para o fim do anno poderá ser aberta á exploração, e não em setembro como a principio se calculava.

A deputação provincial de Navarra, resolveu subvencionar com quantias que podem chegar a 25.000 pesetas por kilometro, quaisquer empresas nacionaes ou estrangeiras que construam caminhos de ferro secundarios naquella provincia.

Vae ser apresentada ao parlamento uma proposta para o abajamento das tarifas nas linhas ferroviarias.

### FRANÇA

Foi aberta ao serviço publico a secção da linha de interesse local de Nevers a Corbigny, comprehendida entre Saint Saulge e Chitry-les-Mines.

### ITALIA

O conselho superior de obras publicas approvou o projecto definitivo da linha Saline-Valterra.

Uma companhia franceza pediu a concessão de uma linha ferrea de Roma á Ostia, na extensão de dezoito kilometros.

### ALLEMANHA

Estuda-se na Alemanha, de combinação com a Belgica, a construcção de uma linha directa de Berlim a Bruxellas, por Colonia, cujo percurso será feito em cinco horas.

### CHINA

Em consequencia do tratado de paz entre a Russia e o Japão, a China vae ficar com o caminho de ferro da Manchuria desde Karbine a Porto Arthur.

## Notas varias

**A produção da hulha nos Estados Unidos**—É a nação que bate o *record* na produção carbonifera. No anno passado, a hulha extrahida no territorio americano attingiu a enorme cifra de trezentos e cincoenta milhões de toneladas.

Nas suas minas empregam-se os machinismos mais aperfeçoados e os processos mais modernos, o que permite, a despeito da carestia dos salarios, vender a hulha á bocca da mina a preço mais baixo do que em qualquer outra nação; sendo metade do preço por que é vendido em França.

**Inovações no serviço dos comboios**—A Companhia do Great Western Railway inaugurou um serviço de expressos em que introduziu varias innovações tendentes a augmentar as commodidades dos viajantes.

Estes comboios tem apenas primeira e segunda classes, sendo as carruagens illuminadas a luz electrica e munidas de ventiladores electricos.

Os logares são numerados, ficando por isso garantidos e podendo os passageiros abandoná-los sem receio de vê-los occupar por outras pessoas, e mesmo entrar mais tarde na carruagem, sem necessidade de se apressar para tomar os melhores logares; quando compra o bilhete sabe já o logar que lhe pertence.

No comboio ha creados e creadas para serviço dos passageiros, podendo assim viajar com um conforto e commodidade pouco inferior ao que teria em sua casa.

**U na experiencia curiosa**—Segundo diz ter descoberto um sabio allemão, o ruido produzido pelas vibrações dos fios telegraphicos e telephonicos póde ser utilizado para fazer observações metereologicas.

Affirma que indicam, com uma antecedencia de dez horas sobre os thermometros, as variações de temperatura.

Quando o ruido caminha no sentido de oeste para leste, é signal de que a temperatura vae descer; se o ruido se manifesta no sentido norte ao sul, a temperatura vae subir.

O mais curioso é que as experiencias realizadas confirmam a asserção do sabio germanico.

## Companhia Real

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

(Conclusão do n.º 424)

### Terceira parte

#### Caixas de Socorros e de Reformas e Pensões

##### Caixa de Socorros

No anno de 1904 dispendeu esta Caixa em proveito do pessoal :

Escola «Camões» .....	1.229\$157
3.411 subsidios a empregados e operarios doentes .....	8.607\$845
69 funeraes de empregados e operarios .....	1.328\$720
16 donativos a empregados e operarios .....	736\$850
Despesa com o serviço medico, medicamentos e pagamentos a hospitaes .....	1.776\$505
Total .....	13.679\$077
Em 1903 .....	13.123\$478
A mais em 1904 .....	555\$599

##### Adeantamentos :

Em 1904 .....	1.416	58.211\$075
Em 1903 .....	1.343	48.686\$380
A mais em 1904 .....	73	9.524\$695
Saldo em divida dos mutuarios em 31 de dezembro de 1904 .....		37.521\$985
Saldo em divida de mesma origem em 31 de dezembro de 1903 .....		35.605\$100
A mais em 1904 .....		1.916\$885

##### Armazem de viveres :

Importancia dos generos e viveres fornecidos pelos diferentes armazens :	
Em 1904 .....	218.982\$730
Em 1903 .....	204.084\$805
A mais em 1904 .....	14.897\$925

##### Consumidores :

Numero em 1904 .....	39.289
Numero em 1903 .....	38.139
A mais em 1904 .....	1.150

## Porcentagem média sobre as vendas :

	Em 1904	Em 1903
Do producto bruto .....	10,19	11,17
Do producto liquido .....	6,61	7,39

## Balanco da Caixa de Socorros :

Saldo positivo em 31 de dezembro de 1904, que passou para a Caixa de Reformas .....	20:678\$132
Saldo em igual dia de 1903 .....	21:220\$324
A menos .....	542\$192

A totalidade dos saldos que desde 1887 até 31 de dezembro de 1904 tem successivamente passado para a Caixa de Reformas, é de 251:183\$999 réis.

Média annual, 13:95\$611 réis.

Em 1903 essa média havia sido de 13:559\$109 réis.

## Caixa de Reformas e Pensões

## Recetas da Caixa :

Jóias .....	5:042\$670	
Quotas .....	22:307\$900	27:350\$570

## Houve reembolsos de :

Jóias .....	264\$095	
Quotas .....	2:309\$445	2:573\$540
Liquido .....		24:777\$030

## Em 1903 as verbas correspondentes foram :

Jóias .....	4:530\$047	
Quotas .....	21:691\$647	26:221\$694

## Houve reembolsos de :

Jóias .....	159\$345	
Quotas .....	2:706\$945	2:866\$290
Liquido .....		23:355\$404

## As pensões pagas em 1904 foram :

Reformas .....	37:657\$415	
Pensões legadas .....	16:589\$881	54:247\$296

## Em 1903 haviam sido :

Reformas .....	38:704\$420	
Pensões legadas .....	15:191\$263	53:895\$683
Em 1904 — a mais .....		351\$613

O total das reformas e pensões pagas em 1903 fôra superior em 3:197\$955 réis ao do anno de 1902.

O balanco da Caixa de Reformas em 31 de dezembro de 1904, entrando a transferencia, como receita vinda da Caixa de Socorros, de 20:678\$132 réis, accusou o saldo positivo de 271\$224 réis.

Em 31 de dezembro de 1903 o saldo havia sido de 373\$751 réis, entrando nesse balanco, como receita, da mesma fôrma, o producto liquido da Caixa de Socorros na importancia de 21:220\$324 réis.

Empregados e operarios inscritos em 31 de dezembro de 1903 .....	2.810
Inscritos durante 1904 .....	197
Somma .....	3.007
Reformados durante o anno de 1904 .....	14
Eliminados por demissão .....	154
Falleceram .....	20
Ficam existindo em 31 de dezembro de 1904 .....	2.819

## Ficam existindo em 31 de dezembro de 1904 :

Pensionistas :	
a) Reformados existentes em 31 de dezembro de 1903 .....	243
Reformados durante o anno de 1904 .....	14
Somma .....	257
Reformados fallecidos .....	20
Ficam existindo em 31 de dezembro de 1904 .....	237

b) Legatarios existentes em 31 de dezembro de 1903 .....	387
Legatarios admitidos em 1904 .....	49
Somma .....	436

## Perderam o direito :

Por fallecimento .....	6
Por casamento .....	2
Por maioridade .....	7
Ficam existindo em 31 de dezembro de 1904 .....	421

## Encargos resultantes para a Caixa :

Reformados — Importancia annual das reformas concedidas em 1904 .....	1:797\$544
Caducadas por fallecimento em 1904 .....	3:002\$734
Diminuição em 1904 .....	1:205\$190

Legatarios — Importancia annual das pensões concedidas em 1904 .....	1:420\$713
--	------------

Caducadas em 1904 :	
Por fallecimento .....	337\$574
Por casamento .....	83\$779
Por maioridade .....	54\$404
Augmento em 1904 .....	944\$956

## Diferenças de encargos da mesma especie no anno de 1903 :

Reformados — augmento .....	1:102\$196
Pensionistas — augmento .....	1:530\$105

## Vê-se assim e pelos relatorios precedentes que os encargos augmentaram :

Em 1898 .....	+	10:195\$192
Em 1899 .....	+	3:714\$965
Em 1900 .....	+	2:226\$485
Em 1901 .....	+	4:752\$858
Em 1902 .....	+	288\$884
Em 1903 .....	+	2:632\$301
Em 1904 .....	—	200\$234

Isto é, em 1904, em logar de terem tido augmento, os encargos tiveram diminuição.

O fundo de reserva da Caixa de Reformas em 31 de dezembro de 1904 era representado por :

Acções da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes .....	59
Acções da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, de usufructo .....	1
Obrigações de 3 por cento privilegiadas do 1.º grau da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes (nos termos do Convenio) .....	1.282
Obrigações de 3 por cento privilegiadas do 1.º grau da mesma Companhia .....	1.134
Obrigações de 3 por cento do 2.º grau da mesma Companhia .....	268
Obrigações de 3 por cento privilegiadas typo da Beira Baixa .....	100
Obrigações de 4 por cento do Thesouro Portuguez .....	173
Obrigações de 5 por cento do Credito Predial Portuguez .....	28
Obrigações de 4 1/2 por cento do Credito Predial Portuguez .....	45

## Os fundos disponiveis na mesma data, eram :

Existentes em cofre .....	615\$029
Existentes em deposito :	
No Monte Pio Geral .....	6:225\$538
No Crédit Franco-Portugais .....	5:489\$520
	11:715\$058
	12:330\$987

Continúa.

## Arrematações

## Caminhos de ferro do Estado

## Conselho de Administração

## Fornecimento de travessas de pinho

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 6 de setembro proximo futuro, a uma hora da tarde, perante o Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado e na sala das sessões do mesmo conselho serão recebidas e abertas as propostas para o fornecimento de :

- 1.º 100.000 travessas de pinho para via larga á Direcção do Sul e Sueste, divididas em lotes de 10.000 travessas;
- 2.º 40.000 travessas de pinho para via larga á Direcção do Minho e Douro, divididas em lotes de 10.000 travessas;
- 3.º 10.000 travessas de carvalho para via larga á Direcção do Minho e Douro, formando um lote.

As propostas poderão dizer respeito a um ou mais lotes.

As propostas serão feitas em carta fechada e apresentadas pelo proprio concorrente ou seu legitimo procurador e poderão tambem ser enviadas sem comparancia dos mesmos, entendendo-se neste caso, que o concorrente desiste do direito de licitação verbal e de qualquer reclamação relativa aos actos do concurso.

Para ser admitido a licitar é preciso que o concorrente mostre ter feito em alguma das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio correspondente ao lote ou lotes que se propõe fornecer, sendo a sua importancia de 170\$000 réis para cada lote.

As condições do concurso e respectivo caderno de encargos, poderão ser examinados todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás quatro da tarde, em Lisboa, na secretaria do Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado ou na secretaria da Direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste e no Porto na secretaria da Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Secretaria do Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado, 14 de agosto de 1905.

## Direcção do Minho e Douro

**Lanço da estrada de serviço de Almendra á estação de Almendra, comprehendido entre a Portella dos Garrochos e a estação de Almendra**

Pelo presente se faz publico que no dia 18 de setembro, á uma hora da tarde, na sala da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para a adjudicação da empreitada de construção do pavimento entre perls 95 e 216 do lanço da estrada de serviço de Almendra á estação de Almendra, comprehendido entre a Portella dos Garrochos e a estação de Almendra.

O deposito provisorio para ser admittido á licitação é de 72\$000 réis e o definitivo será de 3 por cento da importancia total da arrematação.

Este deposito provisorio poderá ser feito na Caixa Geral de Depósitos ou em qualquer das suas delegações, ou ainda na thesouraria da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, até a uma hora da tarde da vespera do dia em que o concurso tiver lugar.

As medições, o resumo da série de preços, as condições de arrematação e o caderno de encargos podem ser examinados todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã até as tres da tarde, no serviço de via e obras, na estação do Porto, em Campanhã, e na administração do concelho de Villa Nova de Fozcoã.

Porto, 25 de agosto de 1905.

**Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes****Fornecimento de drogas e tintas**

No dia 11 de setembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas e tintas.

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

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio. Lisboa 22 d'agosto de 1905.

**Fornecimento de madeiras diversas**

No dia 11 de setembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas para o fornecimento de madeiras diversas.

As condições estão patentes em Lisboa na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 horas da tarde, e em Paris, nos escritorios da companhia, 28, Rue de Châteauneuf.

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

Lisboa, 23 d'agosto de 1905.

**Avisos de serviço****Caminhos de ferro do Estado**

## Direcção do Sul e Sueste

**Grandes festas na villa de Estremoz nos dias 2, 3 e 4 de setembro de 1905**

Festas de igreja, touradas e arraiaes.

Bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos das estações abaixo designadas para a de Estremoz.

Lisboa, 1.ª classe 4\$600, 2.ª cl. 3\$400, 3.ª cl. 2\$200; Barreiro, 1.ª cl. 4\$400, 2.ª cl. 3\$200, 3.ª cl. 2\$100; Barreiro-A, 1.ª cl. 4\$400, 2.ª cl. 3\$200, 3.ª cl. 2\$100; Casa Branca, 1.ª cl. 2\$200, 2.ª cl. 1\$600, 3.ª cl. 1\$000; Alcaçovas, 1.ª cl. 2\$500, 2.ª cl. 1\$800, 3.ª cl. 1\$200; Vianna, 1.ª cl. 2\$600, 2.ª cl. 1\$900, 3.ª cl. 1\$300; Villa Nova, 1.ª cl. 2\$800, 2.ª cl. 2\$000, 3.ª cl. 1\$300; Alvito, 1.ª cl. 3\$000, 2.ª cl. 2\$200, 3.ª cl. 1\$400; Cuba, 1.ª cl. 3\$300, 2.ª cl. 2\$400, 3.ª cl. 1\$600; Beja, 1.ª cl. 3\$700, 2.ª cl. 2\$700, 3.ª cl. 1\$800.

Setúbal, 1.ª classe 4\$300, 2.ª cl. 3\$100, 3.ª cl. 2\$000; Evora, 1.ª cl. 1\$500, 2.ª cl. 1\$100; 3.ª cl. 700; Azaruja, 1.ª cl. 1\$100, 2.ª cl. 750, 3.ª cl. 500; Valle do Pereiro, 1.ª cl. 950, 2.ª cl. 650, 3.ª cl. 400; Venda do Duque, 1.ª cl. 700, 2.ª cl. 550, 3.ª cl. 350; Evora-Monte, 1.ª cl. 600, 2.ª cl. 350, 3.ª cl.

250; Ameixial, 1.ª cl. 200, 2.ª cl. 150, 3.ª cl. 100; Arcos, 1.ª cl. 300, 2.ª cl. 250, 3.ª cl. 150; Borba, 1.ª cl. 300, 2.ª cl. 250, 3.ª cl. 150; Villa Viçosa, 1.ª cl. 450, 2.ª cl. 350, 3.ª cl. 200.

Nos preços acima indicados está incluído o imposto do sello. Estes bilhetes são vendidos para os comboios ordinarios dos dias 1 a 4 de setembro, e são validos, para o regresso, até o dia 6 inclusive, do mesmo mez.

Não se vendem meios bilhetes de ida e volta, nem se aceitam bagagens para transporte gratuito.

Todo o bilhete encontrado em outra data ou estação será considerado de nenhum valor, e o passageiro terá de pagar a importancia do seu logar pelo preço da tarifa geral.

Lisboa, 16 de agosto de 1905.

**Festas a Nossa Senhora do Carmo na villa de Azaruja nos dias 9 e 10 de setembro de 1905**

Arraial, fogos de artificio e corrida de touros no dia 10.

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos:

Lisboa, 2.ª classe 2\$740, 3.ª classe 1\$920; Barreiro, 2.ª 2\$540, 3.ª 1\$800; Barreiro-A, 2.ª 2\$540, 3.ª 1\$800; Pinal Novo, 2.ª 2\$190, 3.ª 1\$560; Vendas Novas, 2.ª 1\$580, 3.ª 1\$130; Montemor, 2.ª 1\$210, 3.ª 870; Casa Branca, 2.ª 930, 3.ª 660; Alcaçovas, 2.ª 1\$160, 3.ª 830; Vianna, 2.ª 1\$320, 3.ª 930; Alvito, 2.ª 1\$600, 3.ª 1\$140; Cuba, 2.ª 1\$840, 3.ª 1\$380; Beja, 2.ª classe 2\$000, 3.ª classe 1\$420; Setúbal, 2.ª 2\$520, 3.ª 1\$720; Villa Viçosa, 2.ª 1\$040, 3.ª 720; Borba, 2.ª 940, 3.ª 620; Arcos, 2.ª 940, 3.ª 620; Estremoz, 2.ª 820, 3.ª 520; Ameixial, 2.ª 720, 3.ª 470; Evora-Monte, 2.ª 620, 3.ª 420; Venda do Duque, 2.ª 370, 3.ª 270; Valle do Pereiro, 2.ª 160, 3.ª 120; Evora, 2.ª 470, 3.ª 270.

Comboios extraordinarios no dia 10 de setembro: Ida, Evora (partida), manhã, 7 h., tarde, 2.30; Azaruja (chegada), manhã 7.35, tarde, 3.5. Volta, Azaruja (partida), manhã, 9 h., noite, 11.30; Evora (chegada), manhã, 9.35, tarde, 12.10. Preços: 2.ª 470, 3.ª 270.

Nos preços acima indicados está incluído o imposto do sello. Estes bilhetes são vendidos para os comboios ordinarios de 9 e 10 de setembro e os de Evora tambem para os comboios extraordinarios e validos para o regresso até o dia 11 inclusive.

Não se vendem meios bilhetes de ida e volta, nem se aceitam bagagens para transporte gratuito.

Todo o bilhete encontrado em outra data ou estação será considerado de nenhum valor, e o passageiro terá de pagar a importancia do seu logar pelo preço da tarifa geral.

Lisboa, 20 de agosto de 1905.

**Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes****Viagem de recreio á Figueira da Foz**

Grande corrida de touros no dia 8 de setembro de 1905, por occasião das festas á Senhora da Encarnação em Buarcos.

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos e validos para todos os comboios ordinarios, excepto para os expressos Lisboa-Porto e para o Sud-Express. Preços de ida e volta incluído o sello para o governo. Das estações abaixo á Figueira da Foz e volta:

Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados, 6.060 1.ª classe, 4.040 2.ª classe, 3.020 3.ª classe; Torres Vedras, 4.060 2.840, 2.020; Caldas ou S. Martinho, 3.060 2.040, 1.520; Cella ou Vallado, 2.560 1.740, 1.220; Leiria, 1.650, 1.140, 820; Mogofores a Porto-Campanhã (ambas inclusive), 2.060, 1.540, 1.020; Fundão, 3.080 2.ª classe, 2.190 3.ª classe; Tortozendo, 2.760, 1.970; Covilhã, 2.640, 1.870; Caria 2.290, 1.630; Belmonte, 2.200; 1.570; Benespera, 1.840, 1.310; Sabugal, 1.620, 1.150.

Validade, ida 7 e 8, volta 8, 9 e 10 de setembro.

É permitido aos passageiros de 1.ª classe occuparem logares de luxo nas condições estabelecidas para o serviço ordinario, mediante o pagamento do respectivo supplemento.

Demais esclarecimentos ver os cartazes afixados nos logares do costume. Lisboa, 26 de agosto de 1905.

**Viagem de recreio a Salamanca.**

Por occasião da feira annual e grandes touradas nos dias 11, 12 e 13 de setembro de 1905. Bilhetes de ida e volta por preços muito reduzidos, validos para ida nos dias 7 a 23. Volta nos dias 9 a 23, pelos comboios ordinarios com excepção dos expressos Lisboa-Porto e do Sud-Express.

Preços dos bilhetes de Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados a Salamanca e volta: 1.ª classe 9\$060; 2.ª classe 5\$040 réis.

Nos preços supra está incluído o sello para o governo português.

Para mais esclarecimentos ver os cartazes afixados nos logares do costume. Lisboa, 30 de agosto de 1905.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

**ALGOBAÇA** Hotel Gallinha.—Aposentos commodos e extremamente acaados. 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. Actio e ordem. Preços modicos.

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

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

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

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

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

**HAMBURGO** Walter Maths & Sautler.—Commissões, transportes maritimos pelas mais importantes e 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.º ordre.—Proprietario, Victor Sasseti.

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

**LISBOA** C. Mahony & Amaral.—Commissões, consignações, transportes, etc. Vêde 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 accomodações desde 1,000 réis por dia ate \$5co.—Reducção de preços para caixeiros viajantes.

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

**NAZARETH** Grand Hotel Club.—As melhores commodidades e economia.—Preços: em agosto e outubro, de 1,000 a 1,200 réis; em setembro, desde 1,200 réis; na succursal, desde 800 réis.—Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado.—Endereço telegraphico, Romão—Nazareth.—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 acaado 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 Entreparedés (Frente á Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros: muito centro—Propr. Iopez Munhos.

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

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

**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 theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1,200 a 2,500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

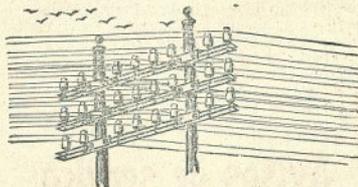
**VALENCIA D'ALCANTARA** Justo M. Estellex.—Agente internaciona de aduanas e transportes.

**VIENNA** Hotel Metropole—Morzinplatz, 1 a 4 (Caes de Francisco José)—Grandhotel 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 d'aramo de ferro, aço, cobre, bronze e bronze dupla

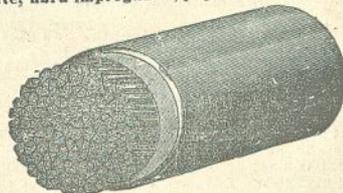


### FIOS CONDUCTORES

em todos os isolamentos, simples, entrançados, etc.

### CABOS

isolados a gutta-percha, borracha vulcanizada, ebonite, fibra impregnada, papel e espaços d'ar, etc



para Telegraphos, Telephones, Luz electrica, Transmissão de força, Traction electrica Rail Bonds 'Neptun' (para ligação de carris)

Representantes em Portugal:

Para o Sul (comprehendendo Coimbra e Beira Baixa):

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

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

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

Table with multiple columns and rows detailing train schedules for various routes including COMPANHIA REAL, LISBOA-ROCIÓ, BEIRA ALTA, and SUL E SUESTE. It lists departure and arrival times for numerous stations and train numbers.

NUMERADORES AUTOMATICOS, para folhas de livros, recibos, talões, etc., marcado cada numero uma, duas, tres ou quatro vezes — caracteres em aço duro. De 3 letras, de 12\$500 a 15\$750 réis ... segundo o tamanho das letras

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



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 11 de Setembro sairá o paquete Nile para

**Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**

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

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

## Vapores a sair do porto de Lisboa



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Belgrano**. Sairá a 8 de setembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Bordeos** e Leith, vap. inglez **Faraline**. Espera-se a 3 ou 4 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Bordeos** vapor francez **Amazone**. Sairá a 7 de setembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Cadiz**, Cartagena, Valencia, Barcelona, Genova, India e Macau, vap. espanhol **Isla de Luzon**. Sairá a 6 a 7 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**. Pernambuco, Bahía, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Atlantique**. Sairá a 4 de setembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Glasgow** (directo), vapor inglez **Baron Kelvin**. Espera-se a 3 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Hamburgo**, vapor allemão **Dania**. Sairá a 4 de setembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Hamburgo** vapor allemão **Pernambuco**. Sairá a 10 de setembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Hamburgo**, vapor allemão **Asuncion**. Sairá a 18 de setembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Havre** e Hamburgo, vapor allemão **Troja**. Sairá a 5 a 6 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Havre** e Hamburgo, vapor allemão **Patagonia**. Sairá a 16 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool**, vapor inglez **City of Amsterdam**. Sairá a 2 de setembro. Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool** (directo), vapor inglez **Hildebran**. Sairá a 9 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez **Cazengo**. Sairá a 7 de setembro. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Doscoero**. Sairá a 2 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



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



**Pará**, Maranhão, Ceará e Panahyba (via Madeira), vap. allemão **Paraguá**. Sairá a 13 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



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



**Pernambuco**, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Bahia**. Sairá a 13 de setembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Cabedello e Natal, vapor inglez **Navigator**. Sairá a 15 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



**S. Miguel**, Terceira, Graciosa (Santa Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez **Açor**. Sairá a 5 de Setembro. Agentes, Germao S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orissa**. Sairá a 6 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Tanger**, Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez **saint Philippe**. Sairá a 12 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Teneriffe**, Pernambuco, Bahía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Nile**. Sairá a 11 de setembro. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua de El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



**Valencia**, Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez **saint Jacques**. Sairá a 9 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Vigo**, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Cropesa**. Sairá a 6 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>

# Dactyle MACHINAS \* \* DE ESCREVER

Modelo n.º 3, Preço 300 francos

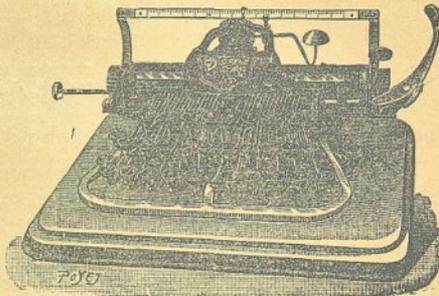
Modelo n.º 2, Preço 250 francos

Rapidez na escrita

Duração garantida

LIGEIRESA

ESCRITA A' VISTA. — Sem fita de tinta — Alinhamento á vontade. — Mudança instantanea de caracteres. — Teclados portuguezes e para todas as linguas.



A DACTYLE n.º 3 reúne todos os aperfeiçoamentos das melhores machinas de escrever.

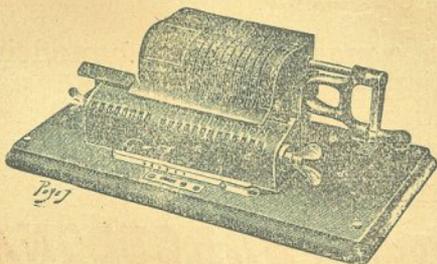
## Machinas de calcular

Preço 425 francos

Somma, Subtracção, Multiplicação e Divisão

\* \* \* RAIZ QUADRADA \* \* \*

= RAPIDEZ =  
Exactidão rigorosa



A manobra d'este aparelho verdadeiramente extraordinario aprende-se em poucos minutos.

**O. ROCHEFORT**

Engenheiro das artes e manufacturas  
46, BOULEVARD HAUSSMANN — PARIS

As machinas DACTYLE pódem ser vistas a funcionar e adquiridas na redacção da "Gazeta dos Caminhos de Ferro" — R. Nova da Trindade, 48, LISBOA

# MOTORES A GAZ „OTTO”

GERADORES DE GAZ POBRE

COM OU SEM GAZOMETRO

PATENTE FIELDING

MODELO “MANCHESTER.” DE E. LEHMANN

Construcção ingleza *APERFEIÇOADA* de Fielding & Platt,  
de Gloucester. Ultimos modelos com patente desde *1 a 1.000 CAVALLOS.*  
Tipo vertical a 4 cylindros desde *300 CAVALLOS* para cima

PREÇOS RESUMIDISSIMOS

GABANTE-SE A FORÇA EFFECTIVA

INNUMERAS REFERENCIAS QUE EMPREGAM OS NOSSOS GRANDES TYPOS DE 20 A 250 CAVALLOS

Consumo garantido: 500 litros de gaz, ou 500 grammas de anthracite,  
ou 600 grammas de coke por cavallo e hora

Tornos e demais ma-  
chinas, e ferramen-  
tas para officinas de  
construcção.

DE

CARTER & WRIGHT (Hallfax)

Machinas e Caldeiras

DE VAPOR

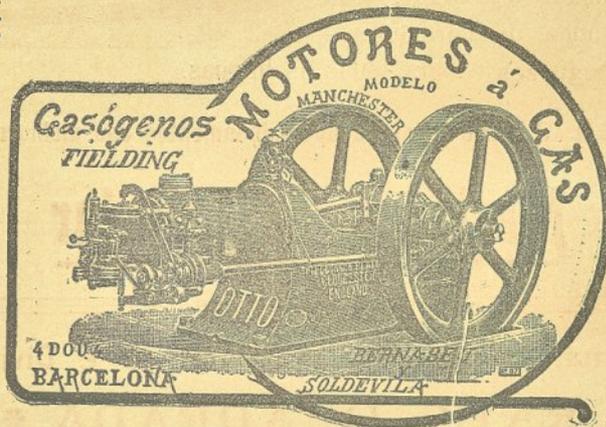
(Especialidade para minas)

Motores de benzina  
e Acetileno

O unico que funciona  
com regularidade e eco-  
nomia.  
Patenteado em Hespa-  
nha e estrangeiro.

Motores electricos,  
dynamos, etc.

Bombas duplex e centrifugas



Machinas  
Hydraulicas

(Systema Tweddell's)

Para minas, contractis-  
tas, caminhos de ferro  
e officinas de construc-  
ção.

DE

Fielding & Platt

Locomotivas, via.  
vagonetes, etc.

Locomoveis a vapor

Petroleo e Benzina

Motores a petroleo  
Azelle patente «Fielding»

MACHINAS AGRICOLAS  
E DE MOAGEM

Typo do motor de 25 a 60 cavallos

Teares para juta, linho, canhamo, etc., e machinas para beneficiar  
toda a classe de fibras, de E. LEHMANN--MANCHESTER

Para mais detalhes, preços, etc., dirigir-se aos unicos agentes  
e concessionarios exclusivos para HESPAÑHA e PORTUGAL

**Bernabeu & Soldevila, 4 Dou, 4, BARCELONA**

(HESPAÑHA)

Machinas para todos os ramos e applicações.-- Estudos, projectos, etc.

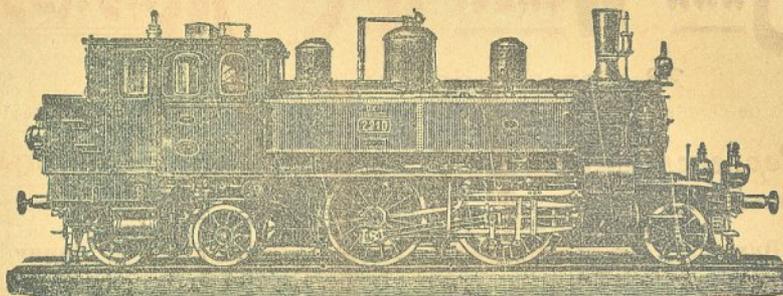
CASA EM MANCHESTER--CHATHAM STREET.

Pedem-se Representantes activos.

BERNABEU--BARCELONA

Analises chimicas sob a direcção e a cargo do cathedratico Dr. D. MIGUEL BARRERA

**KRAUSS & C.<sup>IA</sup>**, SOCIEDADE ANONYMA  
 Fabrica de Locomotivas **MUNICH — ALLEMANHA**



*Os estabelecimentos produzem*  
**LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA**  
 De todas as potencias, para vias largas e estreitas

**ESPECIALIDADE**  
**LOCOMOTIVAS-TENDER, SYSTEMA KRAUSS**  
 O systema mais util de locomotivas-tender para vias principais e secundarias, tremvias, construcções de edificios, minas e industrias.

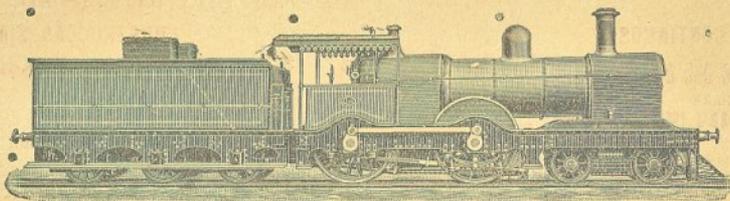
Estabelecimentos fundados em 1866—2.000 operarios  
**5000 — NUMERO DE LOCOMOTIVAS FORNECIDAS ATÉ FIM DE 1903—5000**

Agentes para Portugal e Colonias—**JAMES WALKER & C.<sup>A</sup>** 173, Rua Bella da Rainha, 1.<sup>o</sup> D.—LISBOA

**HENSCHEL & SOHN** **CASSEL**  
 (Allemanha)

Fabrica de **LOCOMOTIVAS** fundada em 1817  
 EXPOSIÇÃO DE S. LUIZ—1904—GRAN PRIX

7.400 locomotivas  
 construidas



Produção annual  
 500 locomotivas

*Locomotiva-Express para o Estado Egypcio*

Locomotiva para Caminhos de ferro de via normal, Caminhos de ferro economicos e tremvias  
 Locomotivas pequenas para usos industriaes e empreiteiros  
 Caldeiras e todas as outras peças sobressalentes para locomotivas  
 Prensas para porcas (Systema KETTLER) trabalhando sem desperdicios

**HENSCHEL & SOHN** Abt. HENRICHSHÜTTE

Proximo de **HATTINGEN** (Westfalia)  
 Altos fornos — Retortas para coke — Fornos para puddlar — Laminadores de chapas grossas,  
 delgadas e estriadas — Cantoneiras — Laminadores de tubos  
 Ebulidores e tubos para gaz — Fundição de ferro e de aço — Oficinas mecanicas  
**FABRICAÇÃO ESPECIAL:** Vagonetes para minas e barris soldados electricamente ou rebitados,  
 zincados ou pintados

Agentes geraes: **HENRY BURNAY & C.<sup>A</sup>** — LISBOA

# Juan Wenzel & C<sup>a</sup> - MADRID

28, Carrera de San Jerónimo, 28

APARTADO DE CORREOS, 115 END. TELEGRAPHICO, WENZEL-MADRID TELEPHONE 1.216

**Representantes geraes PARA HESPAHNA E PORTUGAL**

Das mais acreditadas fabricas constructoras de machinas e de toda a classe de material electrico para installações

**Dynamos, Transformadores, Motores e Machinas de vapor**

MOTORES DE GAZ POBRE — FIO DE COBRE SIMPLES

CONDUCTORES, CABOS FLEXIVEIS—MATERIAL PEQUENO

ISOLADORES E GRAMPOS—APPARELHOS DE MEDIÇÃO E PRECISÃO

**CONTADORES „LUX” LAMPADAS DE INCANDESCENCIA PHILIPS**

LAMPADAS DE ARCO

VENTILADORES DE MESA E DE TECTO

Apparelhos para iluminação publica — Escovas de carvão e cobre

APPARELHOS DE LUXO — TELEPHONES „BERLINER” — Campanhas e seus accessorios

**ESPECIALIDADES:**

TREMVIAS SEM CARRIS, systema „SCHIEMANN” Commutadores e porta-lampadas „SECURITAS”

Podem pedir-se orçamentos.—CATALOGOS GRATIS

## COMPANHIA DO FREIO DO VACUO

Direcção, Paris-Rue Madrid, 15—PARA PORTUGAL, HESPAHNA, FRANÇA E BELGICA

MEDALHAS D'OURO

Exposição Universal de Paris, 1878.  
Internacional de Londres, 1885.  
Universal de Paris, 1889.

FREIOS CONTINUOS

Automaticos e não automaticos

PARA

CAMINHOS DE FERRO E TREMVIAS A VAPOR

Freio de acção rapida para grandes combolos de passageiros e de mercadorias

SIGNAES DE ALARME COMBINADOS COM OS FREIOS

260.000 APPLICAÇÕES

Até fim de 1900

Em Inglaterra, no continente

Indias, America do Sul, Colonias, etc.

Lista das companhias da peninsula que tem adoptado este freio:

PORTUGAL — Companhia Real — Minho e Douro — Sul e Sueste — Beira Alta.

HESPAHNA — Norte — Madrid, Zaragoza e Alicante — Andaluzes — Tarragona, Barcelona y Francia — Madrid-Caceres-Portugal — Great Southern of Spain — Bobadilla-Algeciras — Torralba a Soria — Santander a Bilbao — Bilbao-Portugalete — Economicos de Asturias — Madrid-Villa del Prado — La Rola-Valmaseda — Lezama-Bilbao — Triana — Luchana-Munguia — Las Arenas — Palencia — Puerta de Santa Maria — San Lucar — Central de Vizcaya — Grao a Turis.

Tremvias: Urbano de Santander — Sardinero a Santander — Barcelona — San Gervasio — Avilés a Las Salinas — Valencia a Grao, etc.

CONSTRUÇÃO SIMPLES

ACÇÃO ENERGICA

Freio privilegiado de alta pressão para combolos de grande velocidade

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA





# Real Companhia Vinicola

DO

*Norte de Portugal*

## VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

Procedencia garantida do Douro. Preços desde 300 réis a 2\$150 réis cada garrafa.

### VINHOS DE MEZA

qualidades espezias do Douro e verdes superiores de Amaranthe, Minho e Basto

### VINHOS ESPUMOSOS

rivalizando em qualidade com as mais acreditadas marcas de Champagne e custando menos de metade.

Alto Douro Crystal 1. <sup>a</sup> reserva.....	garrafa	1\$000
"    "    "    secco.....	"	1\$000
"    "    "    extra-secco.....	"	1\$000
"    "    "    Grande vinho espumante Extra-reserva ..	"	1\$200
"    "    "    "    «Primordial» ..	"	1\$200
"    "    "    "    «Bruto» ..	"	1\$200
"    "    "    "    «Nectar» ..	"	1\$400
"    "    "    "    «Assis Brazil» ..	"	1\$200
"    "    "    "    «Victoria» ..	"	1\$200
"    "    "    "    «Fim de Seculo» ..	"	1\$600
Amarante tinto meio espumante.....	"	500

Ha tambem as mesmas qualidades em 1/2 garrafas. Encontram-se nas principaes confeitarias, mercearias, restaurants e hoteis.

Representante: **LEOPOLDO WAGNER**

Deposito Filial: Rua do Alecrim, 117

Filial do Deposito: R. do Ouro, 72

# WALTER MUTHS & SAUTIER

## HAMBURGO

VAPORES DIRECTOS ENTRE:

Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo, Corunha,

Gijon, Santander, Bilbao, S. Sebastian,

Pasages, Cadiz, Malaga, Cartagena,

Alicante, Valencia, Tarragona e Barcelona,

Sevilha e Almeria (Via Cadiz)

Expedições para Gibraltar, Tanger, Sañ, Larache, Rabat, Cossablanca, Mazagão e Mogador

### Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Espanha

Pelos rapidos vapores correios da

Companhia Hamburgueza Sul-Americana  
ou Companhia Oldenburg-Portugueza  
ou Companhia allemã, Hansa

Todas as terças ou quartas-feiras

É bem conhecida a segurança e velocidade d'este serviço, pelo que todos os viajantes o preferem.

Frete directos entre Hamburgo, Rotterdam, e Antuerpia para Badajoz, Caceres, Valencia d'Alcantara e todas as estações de caminhos de ferro até Madrid

AGENTES:

EM LISBOA, Ernest George, Succ. Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>

EM MADRID, D. Luis de Cepeda Calle de Cañizares, 18

## TINTURARIA

DE

# P. J. A. CAMBOURNAC

14, Largo da Anunciada, 16

120, Praça de S. Bento, 120

## OFFICINAS A VAPOR

RIBEIRA DO PAPEL

## ESTAMPARIA MECHANICA

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado.  
Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados.  
Os artigos de lã, limpos por este processo.  
não estão sujeitos a serem depois atacados pela traça.  
Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

## TINTAS PARA ESCREVER

DE

DIVERSAS QUALIDADES

Rivallizando com as dos fabricantes Ingleses, allemães e outros

## Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

PROPRIETARIA DAS FABRICAS

DO

Prado, Mariannala e Sobreirinho, em Thomar  
Penedo e Casal d'Ermio,  
na Louzã, Valle Maior, em Albergaria-a-Velha

## PAPEIS DE MACHINA E DE FÔRMA

Grande variedade de papeis para impressão

## FABRICAÇÕES ESPECIAES

PARA

Papeis pintados, de impressão e de escripta

DEPOSITOS

LARGO DE SANTA JUSTA, 270 A 276

LISBOA

Rua Passos Manuel, 49

PORTO

Endereço telegraphico: Companhia Prado—LISBOA

# Brown, Boveri & C.<sup>ie</sup> A. G.

BADEN-MANHEIM-PARIS

Dynamos, Motores, Alternadores, Transformadores

LUZ — FORÇA — TRACÇÃO

Representantes geraes em Portugal:

*Almeida Santos, Lino & C.<sup>ia</sup>* ENGENHEIROS

RUA AUREA, 127, 2.<sup>o</sup>

✂ LISBOA ✂

## FILTROS MALLIÉ

PORCELLANA D'AMIANTO

ACADEMIA DAS SCIENCIAS-1893

PRIX MONTYON

Depois das descobertas microbiologicas de Pasteur, dos drs. Koch, Brouardel, Ferrand, Miquel, etc., sobre as quaes se tem chamado a attenção do mundo inteiro, a necessidade da **pureza absoluta das aguas potaveis** impõe-se com força irresistivel. Assim, está reconhecido não só em França, como em todos os paizes, pelas summidades medicas, que **as aguas de beber devem ser filtradas**, porque as aguas na apparencia puras e limpidas **contem sempre microbios perigosos e parasitas** e tambem materias organicas, **perniciosas para a saude**.  
Ha, portanto, a obrigação imposta pela hygiene, de que **ninguem deve beber agua sem ser filtrada**.

Unico deposito em Portugal dos **FILTROS MALLIÉ**

Antiga casa **JOSE ALEXANDRE** — 8, Rua Garrett, 12

LISBOA

## Companhia de Productos Celuloidicos

Direcção e escriptorio: **Doctor Casal — 7, OVIEDO.** Fabrica em Colloto (OVIEDO) **ESPAÑA**

**Isoladores electricos de celuloide** com patente de invenção em varios paizes — para telegraphos, telephones, iluminação, tremvias e transporte de energia.

Adontados pelo governo espanhol para as suas linhas telegraphicas e telephonicas, por companhias de caminhos de ferro e muitos particulares.

São mais dielectricos que os de vidro ou porcelana, inquebraveis, inalteraveis pelas influencias athmosphericas e não exigem outra ligação ou suporte senão a sua espiral pela qual se aparafuzam.

**Supportes**, com rosca para estes isoladores e para madeira, fabricados de ferro galvanizado.

**Celuloide em folhas e vareta grossa e fina**

de 140 qualidades superiores, diferentes. Multiplicar imitações entre as quaes marfim, madreperola, marmores: ambar, etc.

**Enviam-se a quem os pedir, preços, condições e outros detalhes.**

**Para esclarecimentos em Portugal, dirigir-se á redacção d'esta GAZETA.**

## THE ANGLO-PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessionaria do governo)

**153, RUA DA CONCEIÇÃO, 1.<sup>o</sup>**

A Companhia faz sciente ao publico que está pronta a estabelecer, communições telephonicas da Rede Publica em qualquer ponto fóra da nova circunvalação (compreendendo Casilhas, Pazo d'Ayros, Oeiras, Parés, Estoril, Cascaes, Alhandra e Cintra, etc.), aos preços da tabela que ultimamente foi approvada pelo Governo e que são: Distinção até 1.000 metros, 30.000 réis, com mais a taxa de 100 réis por cada conversação de 5 minutos.

A distancia é contada entre a estação mais proxima a r. sidencia do subscriber. A subscrição é annual. Accrescenta-se a taxa de instalação de 15.000 réis, que é paga por uma só vez. As tarifas para residencias particulares acham-se reduzidas, para toda a area dentro da nova circunvalação, a 33\$750 réis até 1.500 metros, contados da estação central mais proxima, com um pequeno augmento por cada 500 metro addicionaes. A Companhia está pronta a estabelecer estações centrais em qualquer localidade desde que hajam subscribers sufficientes.

**VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARES, ETC.**

A Companhia constrae e vende telephons e material para a coll ecção de linhas, cam palhas electricas, para-raios, despertadores contra ladrões e incendios, e todos os mais aparelhos electricos que se vendem ou se alugam tanto em Lisboa como em toda a parte de Portugal.

## La Union y El Fenix Español

COMPANHIAS DE SEGUROS REUNIDOS

Capital social rs. 2.400:000 \$000 effectivos

Seguros contra fogo, explosão de gaz e raio, a premios reduzidos

9, 1.<sup>o</sup> — RUA DA PRATA — 9, 1.<sup>o</sup>

## Equateur-Atlantique Union-Maritime

Companhias francesas de seguros contra os riscos de transportes de qualquer natureza

Directores em Lisboa

LIMA MAYER & F.<sup>os</sup>

# COMPAGNIE GÉNÉRALE des CONDUITES D'EAU

SOCIEDADE ANONYMA — LIÉGE — BELGICA

ESTUDO E EMPREITADA DE DISTRIBUIÇÃO D'AGUAS E GAZ

Produção annual de tubos fundidos verticalmente em segunda fusão **35.000.000 kilog.**  
OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

Contadores d'agua e gaz, adufas, torneiras, marcos fontenarios,  
boccas d'incendio

Material para fabricas de gaz. Trituradores de coque. Bombas para alcatrão  
Apparelhos para elevadores funioulares

EXPOSIÇÕES: Santiago (Chili), 1875; Paris, 1878; Bruxellas 1880; Amsterdam, 1883; Antuerpia, 1885;  
Craiova, 1887; Barcelona, 1888; Berlim, 1889; Amsterdam, 1890; Antuerpia, 1894; Bucharest, 1894

BRUXELLAS, 1897 — Grand Prix — METALLURGIA  
16 Recompensas — PARIS, 1900 — 9 Medalhas d'ouro

## Sociedade Anonyma Saint-Léonard

Estabelecimento fundado em 1814

DIRECTOR GERENTE

J. H. REGNIER OURY, Engenheiro

TELEGRAMMAS: REGNIER DIRECTEUR, LIÉGE

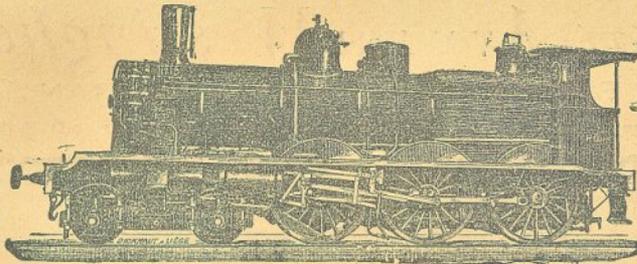
LIÉGE (BELGICA)

Séde Social Rue St. Léonard, 1, Liége

Officinas Hayeneux, 1, Herstal

CONSTRUÇÃO MECHANICA DE PRIMEIRA ORDEM

Material fixe e movel para caminhos de ferro.—Especialidade em locomotivas de todos os sistemas. Locomotivas para grandes linhas, para caminhos de ferro de via estreita e para tremvias. Locomotivas para o serviço de fabricas e interior de minas. Estado de locomotivas baseado no programma proposto. Organismos completos para a installação e construção de linhas de caminhos de ferro. Machinas motrizes a vapor, de grande potencia. Tipos de expansão dupla com ou sem condensação. Machinas de foie, machinas de extracção, cabrestantes a vapor, bombas e machinas de esgotamento, motores meio fixos, locomotivas.



Installações electricas, motores, especies para illuminação, transmissão de força e de tracção. Installações de officinas de construção e reparação. Motores a gaz de 40 a 1.000 cavalos de força. Installações de refinacões de açúcar.—Especialidade de motores potentes e economicos. Meinhos de pressão multipia. Forjas e caldeiraria.—Peças de forja de todas as dimensões. Caldeiras para locomotivas e locomoveis, numerosos tipos de caldeiras fixas. Productos de grande e pequena caldeiraria em ferro e em cobre.

Fundição de ferro para todos os productos de moldagem conforme o plano ou modelos. Especialidade de cylindros para locomotivas e machinas a vapor de 10, das as dimensões, condensadores, volantes, etc.

Observação.—Por pedido, a sociedade expedirá um album com grande variedade de tipos de locomotivas já construidas e dar numerosas referencias principalmente em Portugal e Hespanha.

## Companhia de Seguros Fidelidade

Fundada em 1835

CAPITAL: 1.134:000\$000 RÉIS

ESCRITORIOS

23, Largo do Corpo Santo  
Praça do Commercio

LISBOA

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TERRESTRES E MARITIMOS

Tom agentes e correspondentes nas seguintes localidades: Abrantes — Alcobaca  
Alcoentre — Almada — Ancião — Anadia — Aveiro — Beja — Benavente — Braga — Caldas da Rainha — Carraceda d'Anciães —  
Cartaxo — Cascaes — Castello Branco — Castello de Vide — Cêa — Celorico da Beira — Chamusca — Chaves — Cintra — Colimbr  
— Coruche — Comba Dão (Santa) — Cuba — Elvas — Ericeira — Espadanedo de Sinfães — Evora — E tremoz — Faya — Figueira  
— Fornos d'Algodres — Gollégã — Gouvêa — Guimarães — S. Jorge — Leiria — Louisa — Madeira — Santa Maria — Merceana —  
S. Miguel — Montemor-o-Novo — Oeiras — Olhão — Olivares — Ovar — Penafiel — Porto — Povoia de Lanhoso — Santarem — Ser  
nache do Bom Jardim — Setubal — Sobral de Mont'Agracão — Soure — Terceira — S. Thago do Cacem — Thomar — Torres  
Novas — Torres Vedras — Vendas Novas — Vianna do Castello — Villa do Conde — Villa Franca de Xira — Villa Nova de Gu  
rem — Villa Nova de Portimão — Villa Real — Villa de Rei — Villa Velha de Rodam — Vze.

## H. PARRY & SON

Officinas de Machinas

CALDEIRAS E CONSTRUÇÕES NAVAES

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36—LISBOA

Estaleiro no GINJAL

# MATERIAL ELECTRICO "WESTINGHOUSE"

MOTORES

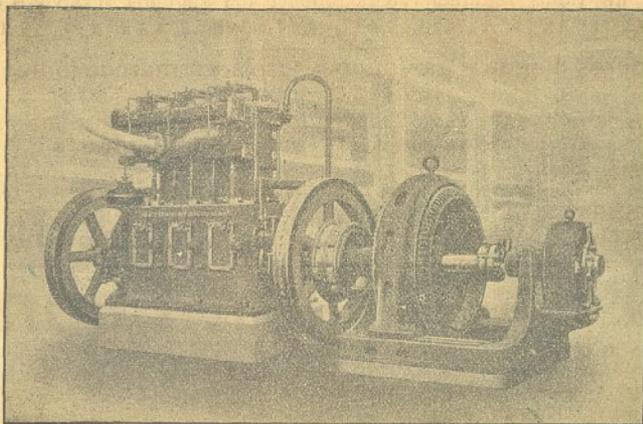
A

GAZ

DE

25 a 1.500

CAVALLOS



MACHINAS

A

VAPOR

"WILLANS"

## SOCIÉTÉ ANONYME Westinghouse

Fabricas no HAVRE e em SEVRAN

Representação em Portugal PORTO, - A. DE M. CARVALHO - Praça de D. Pedro, 24

### MATERIAES DE CONSTRUCCÃO

## J. LINO

TÓDO O PROPRIETARIO OU CONSTRUTOR TEM NECESSIDADE DE PROCURAR ESTA CASA PARA SE FORNECER DE MATERIAES

MADEIRAS EM BRUTO \* APPARELHADAS E EM OBRA \* TELHAS \* TIJOLLOS \*  
 TUBOS DE GRÉS \* AZULEJOS E LADRILHOS \* CIMENTO PORTLAND \* CIMENTO NACIONAL  
 POZZOLANA DOS AÇORES \* VIGAS DE FERRO \* CHAPA ONDULADA \*  
 DEPOSITOS DE FERRO GALVANIZADO \* ORNATOS EM ZINCO, EM MADEIRA, EM BARRO E EM CARTON-PIERRE \* PARQUETS \*  
 SOALHOS EMBUTIDOS \* SOALHOS APPARELHADOS E FORROS \* PREGARIA D'ARAME \* ESTATUAS \* VASOS E BALAUSTRES

FORNECEM-SE CATALOGOS

RUA DO CAES DO TOJO, 35 LISBOA

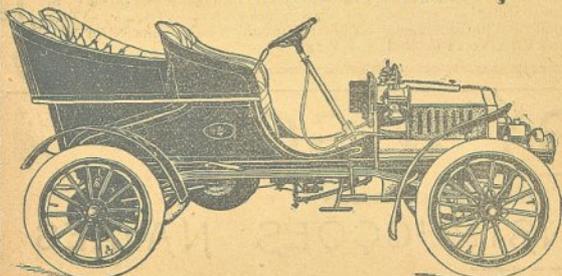
## AUTOMOVEIS OLDSMOBILE

GRANDE REDUCCÃO NOS PREÇOS

NOVOS MODELOS 1905

Preço

Oldsmobile Runabout, de 7 cavallos. . . .	860\$000
» Touring Runabout, de 7 cav. . . .	950\$000
» Tonneau, de 10 cavallos. . . .	1.250\$000
» Touring, de 20 cavallos. . . .	1.560\$000



F. STREET & C. A

PALACIO DA FLOR DA MURTA

RUA DE S. BENTO (ao Conde Barão) — LISBOA



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

## Tarifa especial n.º 18 — GRANDE VELOCIDADE

(APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 10 DE AGOSTO DE 1905)

EM VIGOR DESDE 1 DE SETEMBRO DE 1905

### REEMBOLSOS

(COBRANÇAS POR CONTA DOS EXPEDIDORES)

Todas as estações d'estas linhas ferreas se encarregam de receber dos consignatarios de remessas, tanto de grande como de pequena velocidade, as importancias com que os expedidores pretendam sobrecarregar as expedições, afim de serem d'ellas reembolsados.

O preço de transporte das remessas das importancias correspondentes aos reembolsos, é calculado pelas bases indicadas na seguinte tabella:

Percursos	Por fracção indivisivel de 50\$000 rs.
De 1 a 50 kilometros. . . . .	20 réis
De 51 a 100 » . . . . .	30 »
De 101 a 200 » . . . . .	60 »
Além de 200 » . . . . .	90 »

O minimo de transporte cobravel por cada expedição é de 100 réis.  
Além dos preços acima indicados, cobrar-se-hão as despesas accessorias de guia, registo e imposto do sello.

### CONDIÇÕES

- 1.ª O pedido de reembolso deve ser feito em um 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 assignados pela mesma pessoa, sem o que não será accete.
- 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 do consignatario, se fará ao apresentante o pagamento do reembolso, na estação expedidora.
- 3.ª O expedidor que pretender ser avisado do dia em que o reembolso está em pagamento, deve entregar ao chefe da estação, onde fez o pedido, um bilhete postal, no qual indicará, por escripto, o seu nome e morada.
- 4.ª Quando as remessas forem sujeitas a deterioração ou sejam abandonadas pelo consignatario, proceder-se-ha de conformidade com o disposto no artigo 108.º da tarifa geral, ficando sem effeito o pedido do reembolso.

**Ficam em vigor as disposições da tarifa geral, em tudo que não fôr contrario ás da presente tarifa.**

Porto, 11 de agosto de 1905.

Exp. T 635

1:000 ex.—Porto, Imp. Portugueza—1905

O Conselheiro-Director,

João C. Povoas.