

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze. — Bruxellas, 1897 e Porto 1897, medalhas de prata. — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

ENGENHEIRO CONSULTOR **C. XAVIER CORDEIRO** PROPRIETARIO-DIRECTOR-EDITOR **L. DE MENDONÇA E COSTA** REDACTOR PRINCIPAL **J. DE OLIVEIRA SIMÕES**  
 REDACTOR EFFECTIVO, José Fernando de Sousa. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. LIVERPOOL, W. N. Cornett

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO  
 T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração  
 48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48  
 LISBOA

TELEPHONE N.º 27  
 Endereço telegraphico: Camiferro

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa P. 2. p. v. do Minho e Douro — transportes de de cal; e P. H. 2 idem — diversas mercadorias.  
 2.ª modificação das tarifas 3 e 8 de p. v. do Sul e Sueste.

## SUMMARIO

	Páginas
DECIMALIZAÇÃO DO TEMPO, por Mello de Mattos.....	257
CARTA DE MACAU, por O. ....	259
PARTE OFFICIAL — Portarias de 3 e 5 de agosto e decretos de 6 de agosto do Ministerio das Obras Publicas .....	260
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	264
COMBOIOS RAPIDOS.....	261
NOTAS DE VIAGEM — XXVIII — Kobe — O nosso consulado — Dois caminhos de ferro — Erros do horario official.....	261
QUELIMANE.....	263
TRACÇÃO ELECTRICA.....	263
AGUAS DE PORTIMÃO.....	264
PARTE F. NANCEIRA — Carteira dos Accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	264 e 265
A LUZ ELECTRICA NAS CALDAS DA RAINHA.....	266
PUBLICACOES RECEBIDAS.....	266
LOCOMOTORAS.....	266
LINHAS PORTUGUEZAS — Apeadeiro da Fonte — Prolongamento de Faro a Villa Real — Benguella — Apeadeiro de S. Mathias.....	267
LINHAS ESTRANGEIRAS — França — Russia — Suecia — Turquia — Guiné franceza — Transvaal e Orange — Japão — Argentina.....	267
NOTAS VARIAS.....	267
COMPANHIA REAL — Relatorio do Conselho de Administração (continuação).....	268
ARREMATACOES.....	269
AVISOS DE SERVIÇO.....	269
AGENDA DO VIAJANTE.....	270
HORARIO DOS COMBOIOS.....	271
VAPORES A SAHAR DO PORTO DE LISBOA.....	272

## A decimalização do tempo

N O numero de 16 de junho findo d'esta *Gazeta* prometti fazer uma exposição do problema que tem por titulo o d'este artigo.

Não medi ao fazer esta promessa quanto estava acima da minha capacidade intellectual este assumpto e quão vagos os meus conhecimentos a tal proposito.

De um ensaio de bibliographia formulado pelo engenheiro de minas e doutor em medicina sr. J. de Rey-Pailhade, vê-se que até 1898 se contavam não menos de 146 trabalhos referentes á decimalização do tempo e da circumferencia<sup>(1)</sup>. Já d'ahi se pôde concluir a somma de erudição que é precisa para condensar claramente o que a tal respeito se escreveu. Demais o *Diario de Noticias* transcreveu no seu numero de 30 de julho a carta publicada na *Gazeta dos Caminhos de ferro*, dando assim a

(1) Vid. J. de Rey Pailhade — *Extension du systeme métrique à la mesure du temps et des angles*. Conférence pag. 12 e seg.

entender que é preciso interessar o publico num assumpto que, de facto, terá para elle importancia summa, desde que os horarios de caminhos de ferro e de vapores se regulem por horas decimaes.

Preciso consequentemente ser claro, conciso e rigoroso no que tenho a expôr sobre a decimalização do tempo e da circumferencia, para não prejudicar uma causa que reputo digna de todo o apoio e de estudo.

Sabido é que o sistema de pesos e medidas adoptado pela maioria das nações civilizadas tem uma base decimal, isto é, cada unidade de medida ou de peso é dez vezes maior do que o seu submultiplo immediato e dez vezes menor do que o multiplo que se segue immediatamente.

Nestes termos, facil é, dado o systema de enumeração, medir e pesar do mesmo modo como se calcula com numeros inteiros.

De facto, o numero 183, por exemplo, comprehende 3 unidades, 8 dezenas e 1 centena e, quando tenha que junta-lo com qualquer outro, ou tirar d'elle outro qualquer, ou multiplica-lo, ou dividi-lo, faço successivamente a operação indicada sobre cada uma das partes componentes do numero e obtenho o resultado desejado.

Com effeito

$$183 = 100 + 80 + 3$$

$$183 + 92 = (100 + 80 + 3) + (90 + 2)$$

$$= 100 + 80 + 3 + 90 + 2$$

ou reunindo as quantidades da mesma especie

$$183 + 92 = 100 + (80 + 90) + (3 + 2)$$

$$= 100 + 170 + 5$$

$$= (100 + 100) + 70 + 5$$

$$= 200 + 70 + 5 = 275$$

analogamente

$$183 - 92 = (100 + 80 + 3) - (90 + 2)$$

$$= 100 + 80 + 3 - 90 - 2$$

ou subtraindo as quantidades da mesma especie

$$183 - 92 = 100 + (80 - 90) + (3 - 2)$$

$$= (100 - 10) + 1$$

$$= 90 + 1 = 91.$$

Demonstrações analogas teriamos para a multiplicação, divisão, potenciação e radiciação.

No sistema legal de pesos e medidas denominado sistema metrico decimal 183 grammas constituem um peso que se compõe de:

100 grammas ou 1 hectogramma  
 mais 80 grammas ou 8 decagrammas  
 mais 3 grammas.

Quando precisar juntar-lhe ou tirar-lhe 92 grammas ou multiplicar, dividir, elevar a uma potencia ou extrair uma raiz d'aquelle numero procedo da mesma maneira como procederia para numeros abstractos.

Vejamos agora o que succederá se o numero 183 representar uma dada unidade de peso do antigo sistema, o peso de um objecto de oiro, sendo o grão a unidade inferior, por exemplo.

Já a escrita é complicada porque é preciso separar cada unidade por uma designação, mas cresce, a difficuldade porque 183 grãos de oiro correspondem a 2 oitavas, 1 escropulo, 3 quilates e 3 grãos.







multiplos decimaes chamados *decicirs*, *centicirs*, *millicirs* e *dimicirs*, offerecendo-se para este ultimo nome a mesma observação que se fez para os *dimicirs*.

Neste sistema occorre objectar que é menos facil o calculo das linhas trigonometricas por logarithmos, por parecer de maior difficuldade encontrar os angulos complementares e supplementares.

Se todavia observarmos que o complemento por exemplo do angulo 17° 18' 42" na divisão sexagesimal obriga a procurar os complementos para 60 nos minutos e segundos e para 90 nos graus ao passo que os mesmos algarismos na divisão em *cirs* apenas para a unidade mais elevada exigiriam que se soubesse que o ponto da circunferencia corresponde a 25 *cirs*, e a metade d'ella a 50 *cirs*, comprehende-se quão pouco consistente é esta objecção, accrescendo que é neste ultimo caso mais facil a escrita, visto que bastaria separar por uma virgula os *cirs* dos seus sub-multiplos, do modo seguinte: 17<sup>cirs</sup>, 1842.

Demais no caso presente apenas se procuraria em 17 o complemento para 24 ou 25—1 nos algarismos seguintes para 9 e no ultimo para dez, escrevendo logo o numero da esquerda para a direita, como se faz nos calculos logarithmicos habitualmente.

Na divisão sexagesimal é indispensavel escrever da direita para a esquerda os diversos complementos do numero dado, o que representa perda de tempo, complica a escrita e dá logar a erros por ter que dizer-se que de 60 *vae um*, o que discorda do processo de sommar, no nosso sistema de numeração.

Examinemos agora a correspondencia da divisão do tempo e do circulo no sistema do sr. Rey-Pailhade com a antiga divisão sexagesimal e com a divisão do circulo em grados.

Na divisão sexagesimal, sabe-se que um dia corresponde a 86.400 segundos e na moderna a 100.000 millicés. Tomando, como propõe o sr. de Rey-Pailhade o millicé por unidade physica que hoje é representada pelo segundo, como se sabe, vê-se que um millicé é igual a 0,864

1 centicé, a 8,64

1 decicé, a 86,4 ou 1.<sup>m</sup>26,4

1 cé equivale a 864<sup>s</sup> ou 14.<sup>m</sup>24<sup>s</sup>

Analogamente

1 hora corresponde a 4 cé 1.666,667

1 minuto equivale a 0, cé 0694,444

1 segundo vale 0, cé 0011,574

Notemos agora que 14<sup>m</sup>26<sup>s</sup> apenas differem de um quarto de hora em 36<sup>s</sup>, de maneira que, na vida pratica e nos primeiros tempos, antes de se estar habituado ao sistema decimal da medida do tempo, a *nova hora* corresponderia a cerca de um quarto da antiga, o que só teria como resultado, em caminhos de ferro, não correremos o risco de perder o comboio se usassemos de relógio decimal e os horarios adoptassem divisões sexagesimaes como agora. Com effeito, em cada hora ganharíamos 2<sup>m</sup>24<sup>s</sup>:

Observemos que, para auxiliar as vantagens indicadas, corrigindo-lhe a annullação dos erros teremos meia noite correspondendo a..... 0 cé  
6 horas da manhã, a..... 25 cé  
meio dia, a..... 50 cé  
6 horas da tarde, a..... 75 cé  
meia noite, a..... 100 cé

Tendo em conta esta observação e a precedente, quando se pretendesse tomar o comboio para Algés das 5 horas e 5 minutos da tarde saberíamos que chegando aos 70 cé do relógio decimal teríamos tempo de sobra, porque na realidade 70 cé correspondem a 864<sup>s</sup>×70=60480<sup>s</sup>=16,48<sup>m</sup> ou 5 horas da tarde e 48<sup>m</sup> chegaríamos portanto com 17 minutos de avanço.

Se se reflectisse que as 5 horas precedem de 4 quartos as 6 horas que na tabella se sabe corresponderem a 75 cé, nem tanto tempo se perderia porque 75 cé=4 cé=71 cé.

Logo apenas se chegaria com o avanço de 2<sup>m</sup>,36 visto que 5<sup>h</sup> da tarde, ou 17 horas contando a partir da meia noite dão:

$$\begin{array}{rcl} 17 \times 4,1666667 & = & 70,8333339 \\ 2^m \times 0,06944448 & = & 0,1388889 \\ 24^s \times 0,0011574 & = & 0,0277776 \\ & & 71,0000004 \end{array}$$

Quando porém os horarios e os relógios corresponderem á mesma unidade de tempo nem sequer este se perderá em fazer o calculo mental a sommar ou a subtrahir quartos de hora e pelo que fica exposto se vê quão facil seria effectuar operações com a nova divisão.

Num proximo artigo apontar-se-hão outras vantagens da decimalização do tempo e da circunferencia segundo o sistema do sr. de Rey-Pailhade e bem assim os sym-bolos que elle propõe para a notação dos submultiplos do *cé* e do *cir*.

Mello de Mattos.

## CARTA DE MACAU

Caminhos de ferro — Luz electrica — O atrazo da colonia

Macau, 15 de junho.—Em boa hora tomei o encargo de enviar-lhes d'aqui algumas noticias. Habitualmente nada ha que mereça referencia. Tudo se reduz a um funcionario que chegou, a outro que partiu, ou a alguma mesquinha intriga d'estas que nos incitam o animo a nós, que não tendo muito em que nos entretenhamos, tudo avolumamos, mas que para ahi nenhuma importancia merecem.

D'esta feita porém, e por isso dou graças aos deuses, tenho um fartote de noticias de sensação.

Por toda a China lavra uma febre de caminhos de ferro que parece epidemia. A tradicional inercia chinesa parece ter desaparecido. Vão vendo.

Elle é caminho de ferro de Shanghae a Hang-chac; elle é caminho de ferro de Shanghae a Nankin; elle é caminho de ferro de Cantão a Fat-shan; elle é caminho de ferro de Fat-shan a Samshui; elle é caminho de ferro de Tsingtao a Teinan-fu; elle é caminho de ferro de Yan-nan a Tonkin. E' para deixar a perder de vista a actividade americana.

Até nós, na nossa pacatissima colonia, fomos atacados do prurido da viação accelerada e fala-se de estudar nada mais e nada menos do que uma linha ferrea de Macau a Cantão, atravessando os mais ricos districtos da provincia de Quangtung, servindo uma população de cinco milhões d'almas.

Mas assim como do vivo ao pintado a differença é muito grande, tambem do falar-se ao fazer-se a differença não é menor.

Falar-se não custa; trabalha a imaginação, diverte-se o espirito e a cousa é facil; mas fazer-se...

E a ideia é realmente boa.

Macau além de ser um entreposto commercial onde veem ter as mercadorias chinezas em transito, as mercadorias de importação e as de exportação, é tambem uma cidade de prazer. O chinez vem divertir-se a Macau.

Para se fazer ideia do movimento commercial de Macau basta vêr que a China importa por este porto 4.400 contos de mercadorias estrangeiras, exporta 4.500 contos e faz passar, em transito, para varias regiões do paiz outros 4.500 contos.

Ora com o caminho de ferro, pela segurança e rapidez da viagem, este movimento ha de por força augmentar.

Quanto a passageiros estamos convencidos que o numero de pessoas que se utilizarão d'esta linha ferrea ha de ser mais do que sufficiente para pagar todas as despesas feitas com a construcção d'ella.

A esta affluencia devemos accrescentar os cinco milhões d'almas dos varios districtos de Quangtung; das quaes muitissimas por certo virão frequentemente a Macau o que lhe augmentará o movimento commercial, fazendo tambem subir os rendimentos da colonia.

Tudo vae em bem saber aproveitar as condições da nossa colonia para d'ella fazer uma estação aprazível que convide o chinez a frequenta-la.

\*

Uma das outras obras em que se fala é da captação das aguas das collinas, melhoramento importantissimo, porque a população chinesa, em numero de oitenta mil



almas, vê-se hoje obrigada a consumir a agua de poços immundos em que se encontram vulgarmente cadáveres em decomposição, de cães, gatos e até às vezes de creanças!

Mas não ficam por aqui os melhoramentos *in herbis*. Fala-se também em que no fim do anno ou principio do seguinte seremos illuminados a luz electrica. Assim seja.

Mas, embora se admirem, ainda isto não é tudo.

Fala-se,—sempre o maldito fala-se,—em que se vae proceder á dragagem do porto, cujo açoreamento tanto prejuizo acarreta ao commercio, na reconstrucção radical do mercado principal, de fórma que fique uma installação de primeira ordem quer sob o ponto de vista esthetico, quer sob o ponto de vista hygienico, na abertura de uma grande avenida, e até se fala na conclusão do hospital militar que está sendo um monumento do desmando nacional.

Como veem, não lhes menti annunciando-lhes um punhado de noticias.

A visinhança dos mandarins tinha-nos contagiado da sua preguiça; como elles se deliberaram a quebrar o habito de nada fazer, nós seguimos-lhes agora as pegadas.

Após tres seculos e meio de posse de Macau, foi preciso que os chinezes espartassem para que nós *falassemos* em fazer qualquer cousa.

Emfim, já alguma cousa se adeantou.

E por esta vez fico-me por aqui, que esta vae longa e não os quero massar e muito menos os leitores.

C.

## PARTE OFFICIAL

### Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria

#### Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

##### Repartição dos Caminhos de Ferro

Tendo a Companhia Nacional de Caminhos de ferro concessionaria da linha ferrea de Santa Comba Dão a Vizeu, apresentado a conta da liquidacão da garantia de juro relativa á exploração d'esta linha durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1904 (segundo semestre do anno economico de 1903-1904), na importancia de 30:796\$661 réis:

Mostra-se da mesma conta e da do primeiro semestre do referido anno economico que o rendimento kilometrico liquido annual d'esta linha foi de 829\$324,09 réis, superior em 129\$324,09 réis, ao minimo fixado para despesas de exploração, sendo assim o Estado responsavel pelo pagamento da quantia de 55:954\$179 réis, differença entre o juro do capital garantido na totalidade de réis 62:363\$158, e 6:408\$979 réis proveniente d'aquelle excesso;

Considerando que da referida quantia de 55:954\$179 réis ha a deduzir a de 25:157\$518 réis, já paga pelo Estado em virtude da liquidacão relativa ao primeiro semestre do mesmo anno economico, approvada por portaria de 27 de janeiro ultimo:

Ha Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 21 de julho findo, approvar a mencionada liquidacão e ordenar que, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á Companhia Nacional de Caminhos de ferro, como complemento da liquidacão da garantia de juro do anno economico de 1903-1904, aquella differença, na importancia de 30:796\$661 réis.

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

Paço, em 5 de agosto de 1904. — Conde de Paço-Vieira.

Tendo a Companhia Nacional de Caminhos de ferro, concessionaria da linha ferrea de Foz-Tua a Mirandella, apresentado a conta da liquidacão da garantia de juro relativa á exploração d'esta linha durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1904 (segundo semestre do anno economico de 1903-1904), na importancia de 23:214\$285 réis:

Mostrando-se da mesma conta e da do primeiro semestre do referido anno economico que o rendimento kilometrico liquido de esta linha, excluindo o imposto de transito, foi de 1:058\$309,22 réis, superior em 358\$309,22 réis ao minimo fixado para despesas de exploração, sendo assim o Estado responsavel pelo pagamento da

quantia de 39:629\$948 réis, differença entre o juro do capital garantido na totalidade de 39:222\$135 réis e 19:592\$187 réis provenientes d'aquelle excesso;

Considerando que da referida quantia de 39:629\$948 réis ha a deduzir e de 16:415\$663 réis já paga pelo Estado em virtude da liquidacão relativa ao primeiro semestre do mesmo anno economico, approvado por portaria de 27 de janeiro ultimo:

Ha Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer de 21 de julho findo do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, approvar a mencionada liquidacão e ordenar que, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á Companhia Nacional de Caminhos de ferro, como complemento da liquidacão da garantia de juro do primeiro e segundo semestre do anno economico de 1903-1904, aquella differença na importancia de 23:214\$285 réis.

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

Paço, em 5 de agosto de 1904. — Conde de Paço-Vieira.

### Caminhos de Ferro do Estado

#### Conselho de Administração

Sua Magestade El-Rei, tendo na devida conta os serviços prestados, com superior competencia, pelo engenheiro subalterno de 1.ª classe Luiz de Albuquerque de Orey, no estudo e preparacão, acquisição e feitura de novos typos de material de transporte e tracção para os caminhos de ferro do Estado e na transformacão e ampliacão das officinas do Barreiro: ha por bem mandar louvar o referido engenheiro pelo zelo e intelligencia manifestados no exercicio das funcções do seu cargo.

Paço, em 3 de agosto de 1904. — Conde de Paço-Vieira.

Propondo o Conselho de Administracão dos Caminhos de ferro do Estado que para a execucao da construcção do caminho de ferro de Guimarães a Fafe seja declarada a urgencia das expropriações, por utilidade publica, de diversas parcelas de terreno, pertencentes a D. Ismenia de Castro Freitas que são necessarias para a construcção da referida linha ferrea e situadas no districto de Braga, concelho de Guimarães, freguesia de Villa Nova das Infantas, logar de Sevello, e comprehendidas entre os perfis 487 e 494 + 7 metros, 503 e 505, 506 e 509 + 10 metros, 523 + 14 metros e 525 + 3 metros, 529 + 8 metros e 531, 536 + 2 metros e 542 + 7 metros, a saber:

- 1.ª Parcela n.º 55 — Com a superficie de 578 metros quadrados de matto e pinhal de 3.ª classe;
- 2.ª Parcela n.º 55-A — Com a superficie de 746 metros quadrados de terreno lavradio de 3.ª classe;
- 3.ª Parcela n.º 55-B — Com a superficie de 208 metros quadrados de matto e pinhal;
- 4.ª Parcela n.º 55-C — Com a superficie de 308 metros quadrados de matto e pinhal;
- 5.ª Parcela n.º 55-D — Com a superficie de 2.018 metros quadrados de matto e pinhal;
- 6.ª Parcela n.º 55-E — Com a superficie de 242 metros quadrados de matto e pinhal;
- 7.ª Parcela n.º 55-F — Com a superficie de 186 metros quadrados de matto e pinhal;
- 8.ª Parcela n.º 55-G — Com a superficie de 1.276 metros quadrados.

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

Hei por bem, conformando-me com o parecer de Conselho Superior de Obras Publicas e Minas datado de 7 do corrente, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de julho de 1859, as mencionadas expropriações marcadas nas plantas parcelares que baixam com o presente decreto assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 6 de agosto de 1904. — REI. — Conde de Paço-Vieira.

Propondo o Conselho da Administracão dos Caminhos de ferro do Estado que, para a execucao da construcção do prolongamento do caminho de ferro de Estremoz a Villa Viçosa, seja declarada a urgencia das expropriações por utilidade publica de uma parcella de terreno da propriedade denominada Barreiro, pertencente ao Visconde de S. Geão, que é necessaria para a construcção da referida linha ferrea, situada na freguezia da Senhora do Sobral, do concelho de Borba, comarca de Villa Viçosa, districto de Evora, a qual mede 3.620 metros quadrados e que confronta do norte, sul e poente com o caminho publico e do nascente com Francisco Guerra, Ignacio Leitão, André Marques, Leonardo Pereira, Francisco Costa e outros;



Considerando que estas expropriações se acham comprehendidas nas disposições do artigo 2.º da carta de lei de 17 de setembro de 1837:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 21 de julho findo, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1830 e 8 de junho de 1839, as mencionadas expropriações marcadas nas plantas parcellares, que baixam com o presente decreto assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 6 de agosto de 1901.—REI—Conde de Paço-Vieira.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

Damos annexas a este numero as seguintes:

*Especial P. n.º 2 do Minho e Douro, grande velocidade*, para transporte de cal em pedra ou em pó e pedra para cal, que principiou hontem, 15, a vigorar e é combinação já antiga com as companhias Real e Beira Alta, reformando-se pela edição d'agora, a tarifa P. n.º 2 que vigorava desde outubro de 1900 e fez parte do nosso numero 308.

Nesta reforma não só foi incluído Leixões como estação de destino, como os preços foram consideravelmente reduzidos. Para Villa do Conde, por exemplo, a cal da Figueira pagava 33160 por tonelada e fica pagando 25450 réis; a pedra para cal que pagava 25330 por tonelada, só pagará d'oravante 13750 réis por 1.000 kilos.

*P. H. 2 pequena velocidade, do Minho e Douro.*—E' uma nova edição, a que hoje damos, da antiga tarifa de igual série e numero da qual esta agora só diverge em pequenos detalhes de redacção, tornados necessarios para se harmonizar esta tarifa com a nova tarifa geral. Os preços foram mantidos sem alteração.

Destina-se ao transporte de mercadorias diversas entre todas as estações do Minho e Douro, Porto à Póvoa e linha de Salamanca, sendo por isso a classificação agora publicada em portuguez e hespanhol.

*2.ª modificação da n.º 3, pequena velocidade, do Sul e Sueste*—Consta simplesmente da redução, que já aqui annunciámos do minimo da carga, para 5.000 kilos e a applicação nos destinos Lisboa, Barreiro ou Setubal com o minimo de 25 kilometros de percurso.

*2.ª modificação da n.º 8, pequena velocidade, da mesma rede*—E' tambem a já annunciada redução, a oito toneladas, da carga minima do carvão mineral, para gozar da applicação dos preços d'esta tarifa por vagon completo.

Começaram a vigorar no dia 14 na rede do Minho e Douro as novas tarifas geraes adoptadas por portaria de 18 de março ultimo, nos caminhos de ferro do Estado e das quaes, quando foram postas em vigor na rede do Sul, já esta Gazeta se occupou em artigo de fundo do nosso numero de 16 d'abril.

A classificação de mercadorias é tambem a mesma do Sul e quasi identica á da Companhia Real, salvo as pequenas differenças que no artigo acima citado foram apontadas.

## Comboios rapidos

Mais um melhoramento na rede do Estado. Vê-se, reconhece-o mesmo quem anda alheado da transformação que de há tempos se operou na administração d'estas linhas, que ha uma ideia fixa de melhorar o serviço, de augmentar as commodidades do publico um prurido de progresso, de actividade a que não estavamos costumados naquellas linhas e que mesmo não é vulgar em administrações de industrias por conta do Estado, não só aqui como lá fora.

Agora trata-se de um comboio rapido do Porto a Medina, e se tanto em evidencia pomos o facto é porque

elle não é um comboio rapido vulgar, mas um trem em condições extraordinarias de vantagem e commodidade para o publico, que por certo será o primeiro a reconhecer o bom serviço de que vae disfructar.

Este comboio, que principiará a circular no dia 30 do corrente, compôr-se-ha de uma carruagem de luxo, com todas as commodidades exigidas actualmente para as viagens de longo percurso, tendo a lotação de 24 logares de 1.ª classe, que armam em cama, e 16 de 2.ª, sem augmento de preço. Este numero de logares offerecidos ao publico será excedido se as necessidades do serviço assim o reclamarem.

Vimos já no Porto as carruagens que são longos vehiculos sobre *boggies*, vastos, commodos, novos, como os dos bons comboios allemães.

Em breve se ligará a este comboio um wagon-restaurante, para o que a direcção do Minho e Douro está em negociações com a companhia dos wagons-leitos.

O comboio partirá do Porto ao meio dia e 5 minutos, chegando a Medina (sem traspordo, já se vê) aos 19 minutos da noite, isto é, leva no transito 11 horas e 34 minutos, attendendo á differença de 40 minutos entre a hora portugueza e a hora hespanhola.

E mais tarde, uma hora pelo menos, poderia partir, se as linhas entre Barca d'Alva a Medina podessem suppor a mesma velocidade que a portugueza. O percurso no nosso paiz, que é de 203 kilometros, faz-se em 4 horas e 46 minutos, ou seja a marcha commercial de 42,5; enquanto que em Hespanha, 112 kilometros, gastam 6 horas e 11, ou seja apenas 34 kilometros á hora.

Assim os passageiros, poupando 5 horas de marcha e indo com toda a commodidade, vão alcançar em Medina não só os comboios ordinarios, expressos Madrid-Hendaya e Hendaya-Madrid, como o *sud-express* (que é diario entre Madrid e Paris) o que faz que um passageiro partindo do Porto ao meio dia possa estar em Paris na noite seguinte, pelo *sud-express*, ou em Madrid na manhã seguinte pelo ordinario.

A' volta succede a mesma coisa, chegando-se ao Porto á 1 hora e 4 minutos da tarde, em lugar de se chegar como hoje, ás 6 horas e 50 minutos.

Uma outra grande vantagem para os passageiros que se destinam ao estrangeiro, é a de poderem tomar os bilhetes nas estações onde aquelles comboios teem paragem, com 24 horas de antecedencia, tendo assim a certeza de que lhes são garantidos os logares tomados, e de que se lhes evitam as contrariedades que, por vezes, derivam da compra dos bilhetes e despacho de bagagem, quasi á hora da partida dos trens.

Nas estações do Porto e de Campanhã são vendidos bilhetes directos e despacham-se bagagens para Madrid, Santander, Bilbao, Zaragoza, Barcelona e Hendaya, podendo os passageiros, nesta ultima estação, adquirir bilhetes directos para qualquer ponto de França.

## NOTAS DE VIAGEM

XXVIII

Kobe — O nosso consulado — Dois caminhos de ferro — Erros do horario official.

O trajecto entre Osaka e Kobe faz-se em uma hora em caminho de ferro, sendo apenas de 20 milhas e 27 *chenes* ou cerca de 33 kilometros. O paiz é interessante como o anteriormente percorrido, juntando-se mais a quantidade de fabricas que ladeiam a via ferrea.

Kobe é a junção de uma cidade nova á antiga cidade de Hiogo, formando um dos mais importantes emporios do commercio do Japão com o exterior.

Não são estes artigos dados a estatísticas, mas como nota para se apreciar o valor commercial d'este centro, convém dizer que em 1901 o movimento de exportação em Kobe foi de 25.700 contos de réis e o de importação de 55.400 contos, sendo esta de 1.558.912 toneladas e 782.775 volumes, e aquella de 1.681.098 toneladas e 930.909 volumes.



E' enorme a produção do districto de Kobe, tanto em manufacturas como em productos da terra e do mar, e constituiria uma fatigante relação a lista de todos ou mesmo dos principaes artigos mais interessantes. Como curiosidade notarei que só as fabricas de macarrão, que o Japão vae produzindo tão bom como o italiano, fazem por anno um valor de 600 contos de réis, isto é, cerca de dois contos de réis diários.

E faço assim o calculo porque no paiz do mikado raros são os dias santificados ou em que não se trabalha; apenas 3 em janeiro, 1 em fevereiro, 1 em março, 1 em maio, 1 em setembro e outubro e 2 em novembro, total 10.

O nosso anno tem, pois, para elles, mais uns bons 54 dias em que se produz e se augmenta a fortuna propria e do paiz. Por cá é o contrario; buscam-se todos os pretextos para se inventar dias santificados ou feriados. Não só nas cidades isso succede; nos campos, além dos dias marcados no calendario ainda ha á mais os do orago da freguezia, os da romaria da diocese e outros, tudo como pretexto para substituir o trabalho pelo descanso ou pelo folguedo.

No genero romarias tem certa analogia as de Kobe com as do nosso extremo occidente. No atrio do templo armase, lá tambem, uma feira ou arraial, onde se vende tudo, com casas de comes e bebes, theatros, exposições e casas de refrescos.

Unicamente não ha o classico namoro, que isso não se usa.

Como centro de excursionistas é Kobe um dos pontos mais importantes, não só porque é porto obrigado de escala dos vapores, como porque d'ali se vae a Osaka, a Kioto, e tantos pontos interessantes.

Dentro da cidade, mesmo, ha muitos templos notaveis, um grande Budha, uma importante queda d'agua, grandes estabelecimentos de banhos quentes, theatros, clubs, dansas e sobretudo excellentes hoteis, como o Oriental, o Imperial e o Eastern.

D'este em que me alojei posso dizer que é uma casa com todas as commodidades e por preço rasoavel; os outros dois onde tambem fui algumas vezes, são egualmente casas de primeira ordem.

A rua principal de Kobe, Moto-machi, tem a extensão de uns seis kilometros, conservando em todo esse grande percurso uma animação extraordinaria.

São ali, contiguos, os estabelecimentos commerciaes de venda de todos os artigos, tanto os fabricados no districto como os de especialidades industriaes de todo o paiz.

Todas as fabricas ali teem o seu deposito para vendas por meudo porque lá não existe o costume de algumas industrias europeas de darem o exclusivo dos seus productos ao commercio, tornando-o intermediario forçado entre o productor e o consumidor.

Pela noite essa rua illuminada pelos balões multicolores que se acendem á porta de cada casa, pelos annuncios transparentes que apparecem por toda a parte, pelas luzes das lojas, em que se emprega simultaneamente o petroleo, o gaz e a electricidade, produz um effeito phantastico.

Ainda não disse aqui que o pavimento das ruas no Japão é todo de pedrinha solta, o que lhes dá uma certa apparencia de jardim, e facilita muito o andamento dos carros tirados por homens.

Em Kobe e em Osaka isso é tanto mais necessario quanto são as unicas terras onde ha carros para duas pessoas, tirados por um só homem, se se não exige grande presteza, ou por dois se se quer andar depressa.

Mas não offerecem bom commodo senão para a gente do paiz, especialmente mulheres, porque só d'aquellas bonequinhas, pequenas, delgadas, encolhidas, podem caber duas em tão estreito espaço.

Os europeus são, em geral, mais largos de tronco, e estou agora a lembrar-me que nem mesmo um carro de duas pessoas serviria para os nossos compatriotas José Maria dos Santos, conde de Redondo, Chabi e outros.

E' em Kobe que o nosso paiz tem a sua representação consular principal do Japão, sendo ahi numa pequenina casa, um ninho de plantas e objectos de gosto, onde não ha luxo para dar logar aos livros de estudo, que se encontra o nosso consul geral, sr. Wenceslau de Moraes, (a quem na descripção da passagem por ali, chamei

Damaso, pecado de que me penitenceio) um official de marinha dos mais distinctos, um escriptor dos mais primorosos e um caracter dos mais dignos.

A maneira dedicada, franca, familiar, como ali fui recebido tornou-me inapagavel a impressão que me deixaram os poucos dias em que tão excellenté compatriota me acompanhou na bella cidade.

Wenceslau de Moraes divide o seu amor pela familia e pelos dois paizes—a patria natal e aquella onde ha tantos annos vive. Por isso ao ver lá um compatriota o seu coração rejubilou e ao mesmo tempo que buscava, por todos os meios ser-lhe agradavel, via-se que havia nisso o louvavel interesse de lhe mostrar como o Japão, o seu Nippon querido, é digno de vêr-se, é interessante e agradavel.

A colonia portugueza em Kobe e Hiogo é composta de uns 50 filhos de Macau, que não conhecem o paiz continental e não obstante, teem certo orgulho de manter o nome portuguez. Todavia, como os governos nada teem feito para alimentar aquelle sagrado fogo do patriotismo, este apenas lampeja quando lhe falam da patria.

Não ha ali uma escola onde se ensine o portuguez, e d'isso resulta que filhos de portuguezes só falam inglez.

Desanimados por esta fórma, nem se fazem inscrever no consulado nem se aggreemiam, como em Shang-hai, em clubs, onde o nome da patria se mantem. Contentam-se em ter na sala a bandeira das quinas, e na frisqueira umas garrafas de verdadeiro Porto.

Kobe é o ponto de reunião de duas administrações ferroviarias que constituem parte da grande rede que percorre o paiz em toda a sua maior extensão.

Ali termina a linha do Estado, a de Tokaido, e começa a linha do caminho de ferro Sanyo que vae até Bakan, na historica bahia de Shimonoseki (onde se assignou o tratado de paz com a China) e que é uma das mais interessantes linhas do Japão.

A linha principal tem a extensão de 329 milhas e 21 *chenes* ou uns 430 kilometros, seguindo sempre a margem direita do mar interior, o que a faz constituir um delicioso passeio, com os mais pittorescos pontos de vista.

Dos quatro comboios que a percorrem, os do dia levam vagon restaurante onde se come á europeia muito rasoavelmente; nos da noite a carruagem de 1.<sup>a</sup> classe é um salão de bancos corridos, mas em que estes se transformam em varias camas. Quem quer utilizar-se d'esta commodidade paga uns dois yens e o conductor prepara-lhe o logar para dormir.

A' custa de um certo contratempo experimentei estes dois comboios; e conta-lo serve para se ver que, por maior cuidado que haja, por mais habituado que se esteja a viagens, sempre se dão enganos tanto mais faceis num paiz em que nada se conhece da lingua.

Ora o Japão que quer ser, e póde ser, um paiz de excursões, tem uma grande falta:—a de um guia-horario em lingua europeia, em inglez ou mesmo em francez.

Por isso, quem não conhece aquelles arabescos que constituem a complicada escripta e nos parecem todos eguaes, tem que contentar-se com uns resumos de horarios publicados, como reclamo, pelos hoteis, e alguns mesmo pelas linhas ferreas.

Eu, já, com todo o cuidado, tivera a prudencia de não me fiar nesses horarios particulares e preferir o da companhia, que estudei com tempo e aqui tenho presente, tendo-me sido dado pela propria direcção da Companhia. Nesse papel que se intitula «The Railway time table of the Kynshu Sanyo and Tokaido lines» vê-se em frente do nome de Kobe as partidas de quatro comboios ás 10,30 a. m. 2 p. m. 7,20 p. m. e 11,20 p. m. e as chegadas a Hiroshima, onde eu queria parar: 5,21 p. m. 11,25 p. m. 4,14 a. m. e 8,3 a. m. Não havia que escolher: era tomar o primeiro, que me deixava ver a linha e me levava a jantar em Hiroshima.

Fui, pois, para a estação ás 10 e um quarto, ás 10 e meia estava no comboio que partiu ás 10,35.

Vae atrasado, pensei eu; mas logo notei pelo andamento e pela paragem em todas as estações que para expresso era muito moroso aquelle trem. Chegando a Himeji ás 12 e um quarto quando calculava chegar pelas 11 e a Hokayama depois das 4, devendo passar ali



pela 1 e meia comprehendí logo que havia disparate, mas remedia-lo era impossível—aquelle não era evidentemente o comboio rápido que devorava 430 kilometros em 12 horas.

Depois, a respeito de restaurante, era coisa que não havia, e para europeos é difficil contentar o estomago com o *bentô* que se apregoa nas estações, e consta de duas caixas de madeira, como as de charutos, uma cheia d'arroz cosido, outra com seis amostras de iguarias taes como feijão verde frito, perninhas de pardaes assadas, uns fios de peixe cru e outras semelhantes, que constituem o opiparo jantar japonéz.

O comboio rápido, pelo graphico da marcha que amavelmente me foi dado per um chefe de estação, partia de Kobe ás 10 e 5 enquanto que o horario official o marcava ás 10 e 30.

D'este engano resultou que a parte mais bella do tracto d'esta linha, que devia percorrer de dia, foi passada de noite, não visitando a grande cidade de Hiroshima nem a encantadora Miyajima, a ilha sagrada, que são dois pontos obrigatorios de visita no bello traçado da lido do Sanyo.

E' que urgia chegar a Nagazaki para não perder o vapor para o continente; e no seguimento da descripção se verá que já não foi cedo para a volta.

## QUELIMANE

Realizou-se no dia 8 mais uma assembléa dos interessados nos negocios de Quelimane sendo-lhes exposto, pelo sr. Ayres d'Ornellas o resultado da conferencia que no sabado 6, teve com o sr. presidente do conselho e ministro da marinha.

Segundo as ideias trocadas vê-se que o governo a que alguns impacientes attribuiam a intenção de pôr de parte a ideia d'esta construcção, está, pelo contrario, animado dos melhores desejos de resolver o assumpto, mas aguarda o resultado dos estudos de que encarregou o sr. engenheiro Miranda Monteiro de effectuar na região, não só para escolher o melhor traçado como para o fim de tornar mais pratica a solução, menos onerosa para o thesouro a construcção e mais util aos interesses de Quelimane a nova linha.

Assim o governo levará ao parlamento um projecto estudado sem precipitações que só prejudicariam o paiz e aquella importante colonia.

E' digna de registo a resposta que a British Central Africa, constructora do caminho de ferro da região dos lagos, deu ao sr. Ornellas quando ha pouco tempo foi a Londres tratar com ella, e que este sr. reproduz no *Jornal das Colonias*. Foi isto, pouco mais ou menos:

«E' claro que enquanto o projecto do governo portuguez se não apresentar sob uma forma definida, é difficil dizer até onde poderemos ir; mas d'uma coisa, porém, estamos certos, a saber:

«Sendo o custo da nossa linha maior que o da portugueza, estamos prontos a concordar numa mesma tarifa por tonelada e milha, nas duas secções. Desde que essa tarifa nos pague a nós, com maioria de razão vos pagará a vós.

«Pelo que respeita a concorrência da flotilha: Ha diversas flotilhas nos rios, além da da Companhia, e nós também nos arriscamos á sua concorrência entre Netumbe e Chilomo; mas arriscamo-nos, porque estamos convencidos de que a superior facilidade d'uma via ferrea, como meio de transporte, anniquilará a resistencia das embarcações fluviaes.

«Na nossa maneira de vêr, o futuro da linha portugueza depende, na realidade, das facilidades que o vosso governo estiver disposto a conceder em Quelimane para o desembarque e transporte de mercadorias faceis e baratas. Se o vosso governo se resolver, por exemplo, a abandonar impostos de descarga e transito em Quelimane, então as superiores facilidades offerecidas por aquelle porto deverão, inevitavelmente, chamar todo o trafego que passa pelo Chinde e rio acima.»

## TRACÇÃO ELECTRICA

Em tempos as *Novidades*, falando das primeras experiencias dos carros grandes da companhia Carris, descreveram-os assim:

«E' uma almanjarra tão grande que, se esbarra em qualquer coisa, acaba-se a coisa e acaba-se o mundo».

As *Novidades* foram videntes:

D'esta vez a qualquer coisa em que uma das taes almanjarras esbarrou foi um outro carro, a coisa acabou-se e por pouco não se acabou também o mundo para alguns passageiros e para o pobre revisor, que só por acaso ficaram com vida. Foi o caso:

No domingo 7 d'este mez, mais um desastre importante se deu occasionado não só pela falta de cuidado dos guarda-freios, mas também pelo mau traçado d'algumas linhas.

O estabelecimento de desvios, mandados construir ao acaso, sem attender á largura dos sitios em que são feitos, ha de tornar frequentes desastres d'esta ordem quando os guarda-freios não sejam d'uma prudencia a toda a prova.

Ora essa prudencia nem sempre é possivel porque põe em risco o pão d'um modesto empregado. O numero de carreiras diarias que teem a fornecer obriga-os muitas vezes a velocidades exageradas, porque não as fazendo são multados.

E entre o pão dos filhos e a vida dos estranhos, elles não esitam. Tratam de garantir o pão dos seus e os estranhos que se arranjam como puderem.

O que dá como consequencia que sendo a extensão da rede dos caminhos de ferro incomparavelmente maior do que a dos carris de ferro, e as condições de movimento muito mais favoraveis para esta ultima, o numero de victimas causadas pelos caminhos de ferro é, quando muito, a decima parte das causadas pela tracção electrica.

Não nos parece que seja muito difficil conhecer as causas d'este phenomeno.

À Camara Municipal vae ser submettido pela companhia Carris de ferro um outro projecto de linha, em substituição da anterior pela rua de S. João dos Bemcasados que não foi approvado, para servir os bairros de Campo d'Ouriq, Amoreiras e Campolide.

O novo projecto faz passar a linha pela rua das Amoreiras, descendo o Arco do Carvalhão, rua Maria Pia, saindo a Campo d'Ouriq e pela rua de Santo Antonio ligará com a futura linha do largo da Estrella.

A companhia dos Ascensores Mechanicos moveu á Camara Municipal e á companhia Carris de ferro uma acção para que as antigas carreiras que esta Companhia fazia do Thorel pelo Campo dos Martyres da Patria, ligando com o Arco do Cego, fossem mantidas.

A supressão d'aquellas carreiras muito prejudicou o publico. E só d'esta consideração tratamos porque com os interesses da companhia dos Ascensores nada temos.

O publico admira-se da facilidade com que se supprimem carreiras, como se alteram os horarios d'outras, das empresas que a todos os momentos está encontrando no serviço dos carros da companhia Carris de ferro.

Ultimamente a Companhia querendo beneficiar o publico determinou que houvesse carreiras do Rato para a Rua das Pretas e para o Intendente desde certas horas da manhã até certas horas da noite.

Como se teve conhecimento d'esta vantagem?

Por surpresa.

Viram-se na linha do Principe Real carros com a indicação de Intendente ou rua das Pretas.

Pasmo, como era natural. O que queria aquillo dizer? Um ou outro mais curioso subia para o carro, travava conhecimento com o conductor e entrava no terreno das interrogações.

O conductor se era boa pessoa ou estava bem disposto explicava. Se não era boa pessoa, ou não estava bem



disposto dizia que não tinha nada com isso e o curioso ficava sem nada saber.

Gente houve que ia pôr-se no largo do Rato, á noite á espera de carro para o Intendente.

O carro com indicação d'aquelle destino não surgia. Farto de esperar perguntava humildemente a um conductor: Faz-me o favor de dizer se ainda tem muita demora o carro para o Intendente?

—Para ahí só amanhã! As carreiras hoje já acabaram.

—Então até que horas é que ha carro?

—E' até certas horas, sómente!...

De fórma que um melhoramento util fica assim prejudicado por falta de publicidade dos horarios.

Na Pensilvania acaba de construir-se uma via ferrea electrica com 3.º carril entre Wilkesbarre e Hazleton.

Atravessa uma região mineira rica e mede 42 kilometros.

E' de leito proprio e percorrida com grandes velocidades. Supprimiram-se por isso as passagens de nivel.

Vence o desnivel de 300 metros em rampas de 3 por cento.

O canal de contacto assenta sobre isoladores fixados ás quintas travessas.

As carruagens medem 13 metros de comprimento.

A fonte electrica tem 6 caldeiras e tres machinas de vapor de simples expansão que fazem funcionar dois alternadores de 400 kilovatios a 300 voltios, 25 periodos e 115 revoluções.

Ha duas fontes secundarias.

## AGUAS DE PORTIMÃO

Temos presente o relatorio d'esta companhia, respectivo ao anno findo, formulado pelo activo gerente o sr. engenheiro Sarrea Prado.

A agua vendida durante o anno foi apenas de dez milhões de litros, o que dá a média de 3 litros por dia e por habitante (!)

As receitas foram:

Venda d'agua nos Fontenarios.....	2:194\$465
„ „ nas casas particulares .....	328\$750
Aluguer de contadores .....	51\$020
Receita exclusiva do abastecimento. Somma.....	2:574\$235
Diversas receitas extraordinarias .....	13\$510
Assentamento de canalizações particulares (embolso)	548\$640
SalDOS em caixa do anno anterior .....	459\$084
Total .....	3:595\$469
Despesas exclusivas da exploração .....	1:912\$590
Saldo .....	1:682\$879
Despesas no assentamento de canalizações .....	540\$159
Saldo da exploração, réis.....	1:142\$720

Com tão pequeno saldo não pôde ainda o capital empregado (66:560\$000 réis) receber remuneração alguma.

A empresa, pois, só redonda em beneficio da propria localidade, como a gerência o demonstra claramente pela forma seguinte:

«Portimão no antigo regimen, em más condições e qualidades d'agua, teria consumido uns 7.000 metros cubicos, dos quaes se pôde crer, que só uma vigessima parte seria de Monchique, isto é, que de cada vinte cantaros um sómente seria d'agua potavel.

Applicando-lhe os correspondentes preços de 650 e 3\$000 réis, por metro cubico, Portimão nessas deploraveis condições de abastecimento d'agua teria despendido mais de 5:200\$000 réis. Mas como, em facil consumo de boa agua, por esta sómente pagou 2:523\$215 réis, obteve portanto, a par do beneficio de bom abastecimento, a valiosa economia de cerca de 2:700\$000 réis!

Ora a parte do capital da commandita, tomada pelos habitantes de Portimão, apenas orgou por 10:000\$000 réis, conclue-se, que, considerando solidariamente a collectividade dos que utilizam o abastecimento, essa já aufere o correspondente a mais de 25 % do capital, com que no seu conjuncto concorreu para tão util empreendimento.»

## PARTE FINANCEIRA CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Balancete de 31 de julho de 1904

### Activo

Capital empregado:	
Construção até Guimarães.....	826:458\$354
Prolongamento de Guimarães a Fafe	160:094\$274
Materiaes em deposito.....	30:496\$836
Devedores diversos.....	18:229\$273
Efeitos depositados e de cauções.....	18:390\$000
Exploração. Despesas geraes de 1904 ...	15:941\$574
„ „ „ „ 1903 ...	28:966\$562
Gerencia (despesas da séde) de 1904 ...	704\$265
„ „ „ „ 1903 ...	1:928\$275
Conta de juros de 1904 .....	13:855\$655
„ „ „ „ 1903 .....	27:343\$035
Dividendo de 1904 .....	8:922\$000
„ „ 1903 .....	17:844\$000
Dinheiro em deposito.....	17:000\$000
Prolongamento—Dep. para expropriações	894\$225
Caixa .....	2:432\$460
	<b>1.189:500\$788</b>

### Passivo

Capital:	
Accções.....	300:000\$000
Obrigações.....	535:590\$000
Prolongamento—Conta de credito...	127:000\$000
Accionistas, seus creditos.....	16\$500
Por efeitos depositados e de cauções ...	18:390\$000
Depositos e fianças.....	7:580\$075
Contas em liquidação.....	3:990\$038
Exploração, receita geral de 1904.....	63:078\$317
„ „ „ 1903.....	96:566\$175
Dividendos a pagar .....	2:736\$000
Juros de obrigações a pagar.....	4:196\$250
Retenções geraes.....	11:939\$437
Fundo de amortização .....	4:410\$000
Fundo de reserva .....	12:000\$000
Lucros e perdas.....	2:007\$996
	<b>1.189:500\$788</b>

Porto, 10 de agosto de 1904. — Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, o gerente, Antonio de Moura Soares Velloso.

## Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares

Em harmonia com o disposto no artigo 44.º de estatuto, convido os srs. accionistas a reunirem-se em sessão ordinaria, que deverá realizar-se pelas doze horas da manhã do dia 29 do corrente mez de agosto, na Rua da Cordoaria Velha n.º 57, para os fins designados nos artigos 31.º, 42.º, 49.º e 51.º

Porto, 11 de agosto de 1904.—O Presidente da Assembléa Geral, pelo Banco Alliança, Bernardo Pinto Avides.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa 15 d'agosto de 1904.

Estação morta para a finança e para as bolsas.

Reuniu a companhia dos Fosforos a sua assembléa geral, resolvendo placidamente auctorizar os seus corpos gerentes a manter a attitude anterior.

Movimento da bolsa quasi nullo, conservando-se os preços sem alteração.

Mercado de cambios igualmente estacionario, havendo abundancia de papel, o que foi aproveitado pela Junta que adquiriu 20.000 libras ao cambio de 44 1/4.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	45 1/4	45 1/8	Desconto no Banco	
„ cheque...	44 1/16	44 13/16	de Portugal.....	5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	627	629	No mercado.....	5 %
„ cheque.....	632	636	Cambio do Brazil..	12 1/16
Berlim 90 d/v.....	257	258	Premio da libra...	\$800
„ cheque.....	261	262		e
Francfort 90 d/v ..	257 1/2	258 1/2		\$830
„ cheque...	261 1/2	262 1/2		
Madrid cheque. ...	770	790		



## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	AGOSTO												
	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	—
Lisboa : Inscrições de assent.	38,05	38,15	38,10	38,10	38,15	38,10	38,10	38,10	38,20	—	38,14	38,20	—
» coupon ..	37,70	37,70	37,73	37,70	37,90	37,90	37,90	37,75	37,75	37,75	37,80	37,95	—
Obrig. 4 0/0 1888 .....	—	—	20.250	20.250	—	—	20.200	20.200	20.250	20.250	20.250	—	—
» 4 0/0 1890 assent .....	—	—	—	—	49.000	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 0/0 1890 coupon .....	—	—	—	—	—	—	—	—	49.000	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 assent .....	—	—	—	—	—	—	—	57.200	—	—	—	57.200	—
» 1/2 0/0 coupon int ..	57.000	—	57.000	57.000	57.000	—	—	—	—	57.000	—	—	—
» externo 1.ª série .....	66.300	66.500	66.500	66.400	66.400	66.400	66.500	66.400	66.400	66.300	66.500	66.600	—
» Tabacos coupon .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accões B. de Portugal .....	—	—	—	—	—	—	—	171.000	170.500	—	—	—	—
» » Commercial .....	133.800	—	134.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Nac. Ultramarino ..	109.000	—	—	—	—	—	109.000	—	109.000	—	108.900	—	—
» » Lisboa & Açores ..	117.200	117.100	117.100	—	117.150	—	—	—	117.500	—	117.700	—	—
» Tabacos coupon .....	137.000	—	137.000	—	135.500	135.500	—	129.500	135.600	129.300	130.300	131.000	—
» Comp. Phosphoros ..	—	65.700	65.500	65.500	65.400	—	65.300	65.300	65.400	65.400	—	—	—
» » Real .....	—	43.500	—	—	—	—	—	—	—	43.100	—	—	—
» » Nacional .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. prediaes 6 0/0 .....	92.400	—	—	—	92.400	—	—	—	—	—	92.300	92.300	—
» » 5 0/0 .....	—	89.500	89.650	89.650	—	89.650	89.500	89.500	89.500	89.500	89.500	84.200	—
» C.ª Phosphoros .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Real 3 0/0 1.º grau ..	—	—	—	—	76.000	—	—	—	—	—	76.000	76.000	—
» » » 3 0/0 2.º » .....	42.400	—	42.500	—	—	42.400	42.300	—	—	42.200	42.300	42.350	—
» » Nacional .....	—	—	68.800	68.900	69.000	69.000	69.000	—	—	—	69.200	69.200	—
» » Atravez d'Africa ..	87.500	87.500	—	87.500	87.500	—	87.500	87.500	87.500	87.500	87.500	—	—
Paris : 3 0/0 portuguez 1.ª série	62,20	62,25	62,15	62	62	62	62	61,90	61,90	62	62,20	61,80	—
Accões Comp. Real .....	208	208	202	203	—	204	—	—	—	—	202	—	—
» Madrid-Caceres .....	—	—	30	—	36,75	35,50	—	—	35,50	35,25	—	—	—
» Madrid-Zaragoza .....	275	279	277	277	279	—	—	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes .....	138	—	136,25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau ..	—	364	362	362	363	364	—	365	—	362	363	—	—
» » 2.º » .....	203	202	201	199,50	—	—	200	201	201	200	202	200	—
» » Beira Alta .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres .....	—	—	—	—	—	123,50	—	—	—	—	—	—	—
Londres : 3 0/0 portuguez .....	—	62,50	62,50	62,25	62,25	62,50	62,37	62,50	62,37	62,50	62,50	62,50	—
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	—	83,25	83,43	—	—	—	83,12	83,38	—	—	82,75	—	—

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1904			1903			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1904	1903	1904	1903
			Reis	Reis		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida ..	16 22 Jul. 693	90.120.000	130.043	693	86.954.649	125.475	2.387.777.000	2.349.967.656	37.809.344	—
	» » »	23 29 » »	90.226.000	130.196	»	86.954.649	125.475	2.478.003.000	2.436.922.305	41.080.695	—
	Nova rede garantida .....	16 22 Jul. 380	13.666.000	35.963	380	12.433.351	32.719	346.545.000	340.536.344	6.008.656	—
	» » »	23 29 » »	14.498.000	38.152	»	12.433.351	32.719	361.043.000	352.969.695	8.073.305	—
COMPANHIA REAL	Vendas Novas .....	16 22 Jul. 70	1.587.000	22.671	—	—	—	38.586.000	—	—	—
	» » »	23 29 » »	1.424.000	20.342	—	—	—	40.010.000	—	—	—
Sul e Sueste .....	11 20 Jun. 528	31.913.075	60.441	518	28.870.595	55.734	523.714.454	541.598.800	—	17.884.346	—
Minho e Douro .....	1 10 Jun. 353	47.237.455	133.817	353	34.261.812	97.058	546.983.869	556.179.664	—	9.195.795	—
Beira Alta .....	25 1 Jul. 253	12.460.224	49.249	253	12.067.907	47.699	188.825.777	188.484.123	341.654	—	—
» » »	2 8 » »	9.340.138	36.917	»	6.402.425	25.306	198.165.915	194.886.548	3.279.367	—	—
» » »	9 15 » »	7.526.690	29.749	»	6.644.763	26.263	205.692.605	201.531.311	4.161.294	—	—
Nacional — Mirandella e Vizeu .....	—	—	—	105	—	—	—	—	—	—	—
Guimarães .....	21 31 Mai 34	2.760.929	81.203	34	2.667.888	78.467	32.421.438	33.619.104	—	1.197.660	—
» » »	1 10 Jun. »	2.599.520	76.456	»	2.641.040	74.736	35.020.958	36.160.144	—	1.139.186	—
Porto à P.ª e Famalicão	—	—	—	64	—	—	—	—	—	—	—
Norte de Hespanha .....	8 14 Jul. 3656 Ps.	2.237.705 Ps.	612.3656 Ps.	3656 Ps.	2.227.698 Ps.	609 Ps.	56.339.793 Ps.	55.580.074 Ps.	759.719 Ps.	—	—
» » »	15 21 » »	2.198.403	601	»	2.184.201	597	58.538.196	57.773.276	764.920	—	—
Madrid — Zaragoza — Alicante .....	16 22 Jul. 3650	1.790.769	490.3650	3650	1.958.488	536	55.792.046	55.275.884	516.162	—	—
» » »	23 29 » »	1.669.853	457	»	1.736.876	475	57.461.900	57.012.761	449.139	—	—
Andaluzes .....	2 8 Jul. 1067	337.581	316.1067	1067	336.300	315	10.850.849	10.861.551	—	10.702	—
» » »	9 15 » »	376.740	353	»	372.085	348	11.227.589	11.233.636	—	6.047	—
Madrid-Caceres .....	23 29 Jul. 429	111.868	260.429	429	92.244	215	2.733.147	2.729.835	3.312	—	—
» » »	30 5 Ag. »	98.448	229	»	89.921	209	2.831.595	2.819.756	11.839	—	—
Zafra a Huelva .....	23 29 Jul. 180	42.101	234.180	180	42.047	233	1.188.325	1.310.331	122.006	—	—
» » »	30 5 Ag. »	41.814	232	»	41.842	232	1.230.168	1.352.086	121.978	—	—



## A luz electrica nas Caldas da Rainha

As Caldas da Rainha possuem actualmente uma melhoria importante na iluminação (que até aqui era feita pelo petroleo), pois que estão terminados os trabalhos da instalação da luz electrica, principiados ha poucos mezes.

A companhia productora de electricidade das Caldas da Rainha, que é proprietaria da exploração, fornecerá a corrente electrica necessaria para a iluminação particular, e para a da cidade, que terá 180 lampadas de incandescencia de 16 velas cada uma e 4 arcos voltaicos em série de 10 amperios, installados na Praça central, e alimentados por meio d'uma canalização especial.

A partir da meia noite 90 lampadas de incandescencia poderão ser apagadas; a manobra é feita por um sistema especial, deixando uma lampada acesa, de cada duas consecutivas.

Os trabalhos d'esta instalação foram executados pela sociedade anonyma Westinghouse, do Havre, que forneceu o material electrico.

A central electrica comprehende duas caldeiras Tenbrick que fornecem o vapor necessario ao funcionamento de duas machinas a vapor horizontaes monocylindricas d'Esslinger, com distribuição de gaveta, accionando por meio de transmissão por correia, dois dynamos Westinghouse de 30 k. w. cada um com excitação hyper-compound.

Um d'estes grupos póde ser considerado a maior parte do tempo como grupo de reserva, pois que cada grupo póde alimentar 800 lampadas em marcha normal e 950 lampadas em sobrecarga. Logo que este numero seja ultrapassado os dois dynamos funcionarão em paralelo e a carga total será repartida entre ellas.

O quadro de distribuição é composto de 2 quadros, sendo um destinado ao serviço dos dynamos e o outro para os alimentadores da rede de distribuição, que é bifilar sob uma pressão d'utilização de 220 voltios.

Segundo o regulamento em vigor a canalização que é aerea e supportada por postes de madeira, encontra-se a uma distancia minima de 5 metros do solo. As linhas que cruzam o fio telegraphico, repousam sobre postes de 15 metros de altura, e uma rede de protecção impede que os dois fios se toquem, se um dos fios de iluminação se partir.

## Publicações recebidas

*Carta delle Strade Ferrate Italiana.*—Do acreditado Instituto Cartografico italiano recebemos a offerta da edição de 1904-1905 da carta dos caminhos de ferro d'aquelle paiz, publicada pela Inspectoria Geral dos caminhos de ferro.

A exactidão e perfeita execução d'esta carta já é conhecida dos nossos leitores, porque foi a que, em edição de 1903, constituiu o brinde que nesse anno demos aos nossos assignantes.

A nova edição comprehende todos os troços de via ferrea que desde então tem sido abertos á exploração e em construcção, e é, como os anteriores trabalhos do Instituto, de uma execução primorosa.

O seu preço para o publico é de 1 lira.

*A Papellaria Palhares.*—Os empregados d'este estabelecimento, e amigos pessoas do seu proprietario, resolveram publicar no dia 10, decimo quinto anniversario da abertura d'aquelle casa, um numero unico d'um jornal traçando as qualidades do sr. Palhares e commemorando aquelle facto.

Ao mundo das letras não é já indifferente o nome do sr. Antonio Palhares porque, como editor, tem já dado á estampa numerosos volumes, entre os quaes se destacam, além do almanach que tem o seu nome, a *Galeria dos Criminosos Celebres*, que vae já no quinto volume, o romance *Heliogabalo* (dois volumes), traducção de Eduardo de Noronha, *Cartas de Hollanda*, por Al-

fredo Mesquita; *O sr. Alferes*, romance por Augusto Xavier de Mello; *Passes de Castigo*, livro sobre assumptos taumachicos, *O seculo XIX*, livro de historia pelo dr. Carneiro de Moura; *Historia da Policia* (em publicação), roteiros, coordenações de varias leis e codigos, etc.

Vae agora publicar um *Guia illustrado do viajante em Portugal*, livro que é de uma necessidade imperiosa e que muito desejamos ver publicado.

## LOCOMOTORAS

A companhia ingleza do *North Eastern Railway* poz ao serviço das suas linhas carruagens automotrices mixtas com motores de petroleo, dynamos e motores electricos construidos pela companhia Westinghouse, de Trafford Park, sendo os motores da companhia Wolseley, de Birmingham.

Cada motor tem dois cilindros de 0,2 de diametro com 0,25 de passeio dando uma velocidade angular de 420 a 480 voltas por minuto. Actua num dynamo compound d'excitação separada de 55 kilovattios e 550 voltios que alimenta dois motores de 55 c. v. suspensos sobre o truck da frente. O induzido da geratriz está montado no prolongamento da arvore da manivella do motor de petroleo.

A excitadora é actuada por uma correia que passa ao tambor fixado na extremidade exterior da arvore; alimenta 30 lampadas de 16 velas para a iluminação da carruagem, e fornece a corrente a uma bateria d'accumuladores de 38 elementos que se encontra numa caixa sob o estrado da carruagem.

O material gerador acha-se no compartimento anterior da carruagem, o qual mede 4<sup>m</sup>.

No arranque o motor de petroleo começa a mover-se em virtude da acção do dynamo que recebe a corrente do accumulador.

Regularizada a marcha, a tensão fica em 400 voltios.

Para pequenas velocidades os motores funcionam em série, para as grandes, que chegam a ser de 58 kilometros por hora, funcionam em quantidade.

Para a paragem ha um freio electro-magnetico Westinghouse que applica os calços contra os carris e um outro que actua nas rodas, animados pela corrente dos motores que funcionam então como dynamos.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Apeadeiro da Fonte.**—Foi adjudicada por 2:300\$000 a empreitada de construcção do apeadeiro da Fonte que vae ser estabelecido a uma distancia de Poceirão e Pegões, não só para facilitar cruzamentos naquella parte da linha do Sul em que o movimento é mais intenso, como para servir a colonia, que hoje existe naquella região.

O novo apeadeiro foi projectado em condições de ser facilmente ampliado mais tarde e transformado em estação.

**Prolongamento de Faro a Villa Real.**—Nos principios de setembro será provavelmente aberto á exploração provisoria o lanço de Olhão á Fuzeta e no fim do anno o da Fuzeta a Tavira.

Espera-se que em setembro se conclua as fundações da ponte de Tavira em que se trabalha activamente e cujo taboleiro foi adjudicado á Empresa Industrial Portuguesa.

Consta que em Hespanha se está estudando a linha de Huelva a Ayamonte em vez da ligação por Gibraleón que noutro tempo se tinha em vista.

**Benguella.**—Consta a alguns jornaes que a companhia do caminho de ferro de Benguella vae continuar os seus trabalhos, tendo já contractada, por empreitada, a construcção da 1.<sup>a</sup> secção do caminho de ferro, e por cujo motivo o sr. conselheiro Joaquim Machado, admi-



nistrador delegado da companhia em Lisboa, tem tido repetidas conferencias com o sr. ministro da marinha.

Já deve ter chegado á bahia do Lobito o vapor que conduz a ponte para a ribeira de Catumbella, a qual é em ferro, em um unico tramo de 78<sup>m</sup> de comprimento, e fica a 9 kilometros da bahia do Lobito e a 21 kilometros de Benguella; tem passeios lateraes para o transito pedestre e a facha de rolagem é aproveitada para uso dos carros.

Fica assim a rica e importante povoação de Catumbella ligada directamente com o mar, sem os inconvenientes da travessia do rio, muito profundo e por vezes muito caudaloso.

**Apeadeiro de S. Mathias**—Este apeadeiro, situado entre Cuba e Beja, foi elevado á categoria de estação.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### FRANÇA

As linhas do Norte dispensaram em 1903 tambem a garantia do Estado por terem rendimento bastante embora superior ao que se presumia pelos resultados do primeiro semestre.

A rede mede 3.765 kilometros como ha 3 annos, mas o movimento cresce tendo muito maior precurso kilometrico dos seus comboios.

As receitas totaes deduzidas de impostos foram 239.892.532 fr. ou mais 4.770.752 fr. do que em 1902.

O augmento deu-se em todas as receitas predominando na de pequena velocidade.

O augmento na receita de passageiros foi quasi todo na 3.<sup>a</sup> classe.

As despesas subiram a 130.358.570 fr. mais 1.517.925 do que em 1902.

O coeeficiente d'exploração melhorou um tanto. Passou de 54,79 % a 54,34 %.

O ministro das obras publicas expediu uma circular ás administrações dos caminhos de ferro incitando-as a estabelecer tarifas directas de exportação combinadas com as linhas de navegação, com escala pelos principaes portos maritimos.

Imitou o exemplo dado pelos allemães que facilitam por esta forma os transportes e favorecem o trafego das carreiras da Deutsche Levant Linie, e outras.

Em 10 de maio de 1904 havia em França :

37.978 kilometros de vias ferreas de grandes companhias e do Estado ; 478 kilometros de varias companhias mais ; 2.138 de vias ferreas de interesse local, 4.969 de vias ferreas reduzidas.

Ao todo 45.563 kilometros.

Apezar d'isto ainda ha 4 sub-perfeituas sem viação accelerada: Espalion, Florac, Barcelonnette e Castellane.

D'estas 4 só a ultima parece deve estar ainda muitos annos á espera de tal beneficio.

### RUSSIA

Tem dado excellentes resultados na prefuração dos numerosos tunneis construidos no caminho de ferro do Baikal os prefuradores electricos do typo Union.

Esta linha de construcção difficilissima tem um grande numero de trincheiras e tunneis. Só na extensão de 16 kilometros tem um dos empreiteiros de furar 13 tunneis com uma extensão que somma 2,5 kilometros.

Adoptou-se portanto o systema electrico. Uma fonte electrica com caldeiras e machinas que fornecem 120 c. v. um gerador triphasico que dá a corrente na tensão de 2.200 voltios, transporte de corrente em alta tensão a fontes secundarias d'onde se transforma em corrente continua que anima as prefuradoras.

Nas linhas ferreas d'este paiz foi criada normalmente uma 4.<sup>a</sup> classe para passageiros.

O preço de transporte nesta classe custa metade do da 3.<sup>a</sup>, mas só se vendem bilhetes para a 4.<sup>a</sup> classe em grupos de 40.

### SUECIA

Foi votada no parlamento uma lei auctorizando um emprestimo do banco de credito predial para a construcção das seguintes linhas :

1.<sup>a</sup> Belgrado a Valicos com 120 kilometros.

2.<sup>a</sup> Paratchise a Zaietchar com 120 kilometros.

A bitola será de um metro.

### TURQUIA

O caminho de ferro d'Anatolia (Bagdad) teve uma certa diminuição de receitas no ultimo anno, por motivo das más colheitas.

A secção Haïdar-Pacha-Angora teve quasi a diminuição de

25 %, a secção Eskichehr-Konieh diminuiu em maior proporção e a de Ada-Barar a Amidihé teve um leve augmento.

A diminuição total de todas as receitas foi de 12.823.400 piastras, ou 564.000\$000 réis sendo a receita total durante o exercicio de 49 milhões de piastras ou 2.162 contos da nossa moeda.

### GUINÉ FRANCEZA

Está aberto ao trafego a via ferrea da Guiné franceza de Konakri ao Niger, na sua 1.<sup>a</sup> secção de Kindia com 148,5 kilometros.

Esta secção liga os planaltos de Koudebiré ao de Kuria e o de Benty a Friguigbé.

Constitue um dos melhores acessos ao continente africano. Foi construido sob a direcção de engenheiros militares.

Durante os trabalhos morreram dois capitães de engenharia; Beauvois e Périnet.

### TRANSVAAL E ORANGE

As despesas do exercicio que terminou em 30 de junho de 1903 na rede da «Central South African Railway» foram de 2.978.000 £ e as receitas de 5.381.000 £ ou um excedente de 2.403.000 £.

Durante o segundo semestre o trafego de passageiros augmentou de numero em 271.500, o que melhorou as receitas em 102.000 £. O transporte de encomendas desenvolve-se egualmente. As receitas d'esta proveniencia passaram de 45.000 a 58.000 £ d'um semestre ao outro. O trafego de mercadorias em transito passou de 25.000 a 27.000 £, augmento que provém principalmente dos transportes internos.

O trafego de animaes vivos e mercadoria grossa deu mais 46.000 £.

### JAPÃO

O *Sun Trade Journal*, de Tokio, publica uma interessante estatística dos caminhos de ferro do imperio do Mikado em 1903.

Neste periodo a rede pouco se desenvolveu : entre a do Estado e de particulares só houve um augmento de 211 milhas. Contava-se muito no imperio com o apoio de capitães estrangeiros, mas estes, apesar das tentativas feitas para esse fim, como não podiam assegurar-se de garantias sufficientes, retrahiram as suas ofertas.

O numero de passageiros diminuiu um pouco, conservando-se as receitas d'este grupo estacionarias, em virtude d'um augmento nas tarifas. No que respeita ás mercadorias, transportaram-se mais 1.712.949 toneladas do que no anno anterior, melhorando as receitas em 3.894.882 yens.

Eis os algarismos referentes ao anno de que tratamos :

	Estado	Particulares	Total
Extensão, milhas .....	1.226	3.011	4.327
Augmento sobre 1903, milhas	167	44	211
Numero de passageiros ....	31.897.045	78.121.456	110.018.501
Receitas, yens .....	11.347.952	17.104.366	28.652.318
Mercadorias, toneladas .....	3.183.720	12.938.951	16.122.671
Receitas, yens .....	5.692.088	14.088.743	19.780.831

### ARGENTINA

Foram inauguradas as obras de dois importantes ramaes ferroviarios : o de La Toma a Dolores, que é um prolongamento da via ferrea de Villa Mercedes a San Luis e que penetra nas serranias a oeste de Cordoba, servindo uma região fertilissima ; e o de San Juan a Serrezuela na linha de Dean Funes a la Rioja, que serve a provincia de San Juan, região industrial.

Está quasi concluida a linha de San Francisco a Villa Maria.

## Notas varias

### As mais altas estações de montanha nos Alpes —

Presentemente, a mais alta estação de montanha é a de *Mer de Glace*, da linha do Jungfrau, fica a 3.160 metros acima do nivel do mar, estando por isso 160 metros superior á linha até agora mais elevada, a do Gornergrat, que fica a 3.000 metros.

Seguem-se depois, por ordem de altura, a linha de Brienz a Rohlkom que fica a 2.250 metros; a linha do Pilatus, a 2.076 metros; a linha Schynige Platté a 2.070 metros; a linha de Wengernalp a 2.016 metros; a linha dos Rochedos de Naye, a 1.972 metros, a linha de Schenkeberg ao pé de Vienna d'Austria, a 1.825 metros; a linha de Chafberg, no Salzkammergut, a 1.780 metros e finalmente as duas linhas do Righi, que ficam a 1.750 metros.

**O vapor cedendo o logar á electricidade.**— Segundo informa o *Elektrotechnischer Nevigkeits-Anzeiger*, o governo sueco pensa em introduzir a tracção electrica



na rede dos caminhos de ferro do Estado, utilizando as numerosas quedas d'agua que ha no paiz.

Para este effeito pediu ás camaras um credito 425.000 coroas.

As experiencias preliminares devem fazer-se na linha de Varta e na Stockolmo a Jarfva. A corrente necessaria será produzida na fabrica de Stockolmo e numa outra fabrica provisoria que vae ser edificada em Pantelvda, importando a sua construcção em 75.000 coroas.

Na Suissa tambem se discute a questão de saber se convém applicar a tracção electrica em varias linhas já existentes.

Em Italia pensa-se em substituir ainda este anno a tracção a vapor pela electrica na linha de Milão a Veneza.

*Ceci tuera cela.*

**O caminho de ferro através dos Pyreneus**—Um telegramma da Havas informava ha dias que as negociações ao presente encetadas entre a França e a Hespanha ácerca da linha transpyrenaica se baseavam sobre a convenção de 23 de março de 1885 e que uma commissão internacional está encarregada de estudar os differentes projectos.

Um dos membros d'essa commissão fornece-nos os seguintes esclarecimentos que damos a titulo de simples informação, pois que por outra fonte sabemos que não são perfeitamente exactas:

A principio havia dois projectos de traçado, o de Oleson a Jaca, por Canfranc seguindo a corrente d'Asp; e o traçado de Saint-Girons a Lerida pelas gargantas de Solon a Sort.

Um congresso reunido o anno passado em Madrid estudava estes dois projectos quando o ministerio dos negocios estrangeiros de França propoz um terceiro traçado, d'Ax-les-Thermes a Ripoll, por Puigcerda e as gargantas de Cerdona.

Este projecto não estando previsto, ordenou a Hespanha novos estudos e ultimamente deu á França uma informação favoravel ao tratado que apresentára.

A commissão internacional agora nomeada approvou por unanimidade que os traçados deviam ser classificados por ordem de merito, da seguinte fórma: 1.º o traçado francez, 2.º o traçado Oloron-Jaca, 3.º o traçado Saint Girons-Lerida.

A linha d'Ax a Ripoll, traçado francez, permite o trajecto directo entre Toulouse, Faix e Barcelona. Adeanta quatro horas sobre o percurso actual por Norbonne e Perpignan. A parte ainda a vantagem de facilitar aos viajantes para Argelia, que não queiram metter-se ao mar, dirigirem-se directamente a Cartagena ou Almeria e d'ahi a Oran, o que é uma travessia curtissima.

O projecto Oloron-Jaca, por Canfranc, embora classificado em segundo lugar, nem por isso ficou posto de banda. Este traçado é o mais directo, pois que é o seguido pela linha telegraphica Paris-Madrid. Dos dois lados da fronteira ha muito tempo que tudo está preparado para esta linha; pôde-se dizer que apenas falta o trabalho material.

O traçado Saint-Girons-Lerida é que está momentaneamente posto de parte.

## Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal apresentado á assembléa geral dos accionistas de 20 de junho de 1904.

(Continuado do n.º 399)

### 4.º Despesas extraordinarias

A importancia total das despesas extraordinarias em 1903 é de 462:469\$311 réis decompondo-se como segue:

	Réis
Novas construcções e trabalhos complementares de	
1.º estabelecimento.....	183:088\$832
Augmento de material circulante.....	220:448\$368
Augmento de mobilia, utensilios e ferramentas....	34:397\$634
Substituição dos taboleiros metallicos de antigas pontes .....	9:683\$911
Renovação da via.....	14:850\$546
Total.....	462:469\$311

Para estas despesas foi votado no principio do anno um credito de 400:000\$000 réis apenas, mas quando no decurso do exercicio se viu que o adeantamento dos trabalhos da construcção da linha dos meridionaes tinha excedido durante o inverno de 1902 a 1903 todas as previsões, reconheceu-se a necessidade de acabar o mais depressa possivel a estação de ligação com a linha de Lisboa ao Entroncamento, cuja despesa tinha sido destinada desde o principio da construcção a figurar no exercicio de 1904, havendo além d'isso necessidade de pedir á Companhia Fives-Lille a entrega antes do prazo estipulado das cinco locomotivas anteriormente encomendadas.

O mappa annexo n.º 24 enumera as novas construcções e trabalhos complementares

As verbas mais importantes são: 61:877\$290 réis para a estação de Setil; 24:120\$604 réis para ampliação da estação de Gaia, que ficará concluida em 1904; 21:905\$100 réis com a conclusão da installação dos *charriots transbordeurs* electricos e com a illuminação electrica do tunnel do Rocio; 10:322\$545 réis com habitações de pessoal e 5:327\$009 réis com a substituição de barracas de madeira para guardas, por casas de alvenaria. Na restante despesa estão comprehendidos um grande numero de installações e melhoramentos necessarios por motivo do accrescimento do trafego.

Na despesa com o augmento do material circulante encontram-se duas verbas importantes: a de 94:343\$679 réis com a construcção de 200 vagoes plataformas para carga normal de 10 toneladas e que devem ficar concluidos brevemente, e a de réis 115:018\$899 pelo adeantamento sobre o pagamento das cinco locomotivas encomendadas anteriormente.

A importancia de 34:297\$634 réis applicada á acquisição de mobilia, utensilios e ferramentas refere-se ao augmento de inventario dos diversos serviços e mais especialmente ao augmento de ferramentas.

Finalmente, no que respeita a substituição da via, á qual foi applicada mais um credito de 60:000\$000 réis levados á conta das despesas de exploração, só resta para 1904 a substituição dos carris e cruzamentos das estações entre Pampilhosa e Espinho para que toda a linha de Lisboa ao Porto seja de carris de 40 kilogrammas por metro, comapparehos de via correspondentes sobre as linhas principaes.

### 5.º—Construcção da linha de Vendas Novas

A linha dos Meridionaes que parte de Setil (estação de entroncamento com a nossa linha de Leste) até Vendas Novas (estação dos caminhos de ferro do Sul e Sueste) foi aberta á exploração em 15 de janeiro de 1904, e desde esta data é explorada pela Companhia Real por conta da mencionada Companhia dos Meridionaes, nos termos do artigo 6.º do contracto de 25 de novembro de 1899.

Em 24 de maio de 1902, foi depositada no Comptoir National d'Escompte de Paris, a quantia de 6.000.000 de francos, importancia do preço da empreitada fixado para a construcção da linha.

Segundo o mencionado contracto a duração da construcção devia ser de dois annos e meio, approximadamente; mas dois annos e meio exactamente depois da data do deposito dos 6.000.000 de francos, isto é, a começar em 24 de novembro de 1903, é a Companhia Real obrigada ao pagamento do minimo garantido de 455.000 francos por anno, devendo o primeiro pagamento ser feito em 15 de março de 1905 e calculado proporcionalmente sobre o numero de dias comprehendidos entre as duas datas acima, 24 de novembro de 1904 e 15 de março de 1905. Vê-se, por isto, qual seria o interesse da nossa Companhia em acabar a linha o mais depressa possivel. Tudo se fez para tal fim, ao mesmo tempo que a actividade do nosso pessoal encontrava auxilio de um tempo excepcional no inverno de 1902 a 1903, e nas faltas de cheias no Tejo.

Quanto ao custo dos trabalhos, apesar da importante melhoria de cambio com a qual os 6.000.000 de francos representavam em 1903 um equivalente em réis sensivelmente menor que em 1902, e, ainda apesar dos imprevistos de natureza diversa e de todas as despesas que não se podiam pôr de parte para acelerar os trabalhos (taes como transportes dispendiosos de materiaes e ferramentas para multiplicar os pontos de ataque), temos a satisfação de dizer que o credito de que dispunhamos, chegou quasi exactamente para o acabamento da linha.

A Companhia foi auctorizada, por portaria de 11 de janeiro de 1904, a dar á grande ponte sobre o Tejo, de 840 metros de comprimento, o nome de Sua Magestade a Rainha de Portugal, «Ponte D. Amelia» e Sua Magestade El-Rei dignou-se honrar com a sua presença a inauguração solemne, que se realizou em 14 de janeiro de 1904.

Tem ainda decorrido muito pouco tempo depois da abertura da linha, para que os iniciaes resultados da sua exploração possam ser devidamente apreciados, tanto mais que os primeiros mezes do anno de 1904 foram tão chuvosos, quanto os mesmos mezes de 1903 tinham sido bons, e além d'isso as negociações que foi preciso entabolar com a Administração dos Caminhos de ferro do Estado e com o Governo sobre tarifas, negociações que em alguns pontos duram ainda, demoraram pelas duas partes interessadas a publicação das tarifas e instrucções necessarias. Não será, portanto, senão no segundo semestre do corrente anno, que o trafego poderá começar a desenvolver-se, e depois será necessario ainda



contar com o tempo para que as correntes do trafegose estabeleçam.

E pois conveniente esperar, pelo menos, os resultados do exercício de 1903, para se formar opinião segura sobre o que se deve esperar de futuro da nova linha.

## Segunda parte

### Contas de estabelecimento e de despesas complementares do primeiro estabelecimento.

Como vereis no balanço em 31 de dezembro de 1903 (documento n.º 1), em algumas d'estas contas houve modificações, que em seguida se explicam.

#### Estabelecimento:

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1902....	56.844:186\$512
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1903 ...	56.833:086\$512
Diferença para menos em 1903 . . .	11:100\$000

Venda do antigo tunel da Serra do Pilar e terrenos annexos, referentes ao traçado abandonado na linha do Porto, feita á Real Companhia Vinicola do Norte de Portugal, segundo a escriptura lavrada pelo notario Cosmelli em 28 de abril de 1903. .... 7:100\$000

Entrega do Banco Lusitano de prestação vencida neste exercicio, conforme a alinea d) da condição quarta da escriptura de 10 de maio de 1900.... 4:000\$000

Diferença indicada..... 11:100\$000

#### Material circulante:

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1902....	3.131:628\$081
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1903. ...	3.114:295\$676
Para menos em 1903.....	17:332\$405

Valor de material demolido pelo seu mau estado e inutilizado por sinistros, do qual se deu baixa no respectivo inventario.

#### Diferença entre o valor nominal e o escripturado nas diferentes contas de emissão de obrigações:

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1902 ...	31.937:437\$571
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1903....	31.924:290\$765
Diminuição em 1903.....	13:146\$806

Valor nominal (90\$000 réis cada) de 381 obrigações de 4 por cento, sendo 193 de 1.º grau e 388 de 2.º grau... 52:290\$000

Seu custo (applicação do producto da venda de terrenos do Tejo).... 39:143\$194

Diferença ..... 13:146\$806

#### Despesas complementares do estabelecimento desde 1895.—

O saldo d'esta conta é o mesmo.

A despesa effectuada neste exercicio foi:

Novas contrucções e trabalhos complementares.	194:141\$852
Mobilia, utensilios e ferramenta.....	34:397\$634
Material circulante .....	220:448\$368
Total—Réis. ....	448:987\$854

Amortizado pela conta de «Ganhos e Perdas».

#### Bens proprios com applicação especial. — Sem alteração no saldo, mas com a seguinte subdivisão:

Terrenos conquistados ao Tejo....	1.856:951\$290
Immoveis em Lisboa. ....	120:966\$500
Immoveis vendidos (a).....	4:465\$000

125:431\$500

Saldo devedor..... 1.982:382\$790

#### (a) Vendas effectuadas neste exercicio:

A Eugenio de Sousa. Terrenos onde primitivamente existiram os predios 95 e 103 da travessa da Conceição da Gloria, da cidade de Lisboa, por..... 1:455\$000

A Nicola Bigaglia. Terrenos onde existiram os predios 14 e 32 da rua de S. Sebastião das Taipas, e 7 da rua de Santo Antonio da Gloria, da cidade de Lisboa, por ..... 3:010\$000

Somma—Réis..... 4:465\$000

O producto d'estas vendas na importancia indicada de 4:465\$000 réis foi levada á reserva especial, seaundo o artigo 63.º dos estatutos.

#### Capital — Obrigações:

##### Obrigações privilegiadas de 1.º grau:

Saldo credor em 31 de dezembro de 1902.....	47.737:185\$000
Saldo credor em 31 de dezembro de 1903 .....	47.719:710\$000
Diferença para menos em 1903.....	17:370\$600

Retiradas da circulação 193 obrigações de 4 por cento do va-

lor nominal de 90\$000 réis cada, adquiridas com o producto da venda de terrenos do Tejo.

##### Obrigações privilegiadas de 2.º grau:

Saldo credor em 31 de dezembro de 1902.....	41.983:110\$000
Saldo credor em 31 de dezembro de 1903.....	41.948:190\$000
Diferença para menos em 1903.....	34:920\$000

Retiradas da circulação 388 obrigações de 4 por cento do valor nominal de 90\$000 réis cada, adquiridas com o producto da venda de terrenos do Tejo.

##### Fundo de reserva extraordinario

Nenhuma modificação houve neste «Fundo de reserva», que offerece a mesma existencia do exercicio anterior, a saber:

Obrigações de 3 por cento de 1.º grau.....	9.236
Obrigações de 4 por cento de 1.º grau.....	56
Obrigações de 4½ por cento.....	507
Total de obrigações.....	9.799

##### Fundo de reserva especial

Saldo credor em 31 de dezembro de 1903 ... 225:429\$024

Deducções segundo a alinea c) do artigo 61.º dos estatutos:

Em 1899.....	8:440\$387
Em 1900.....	29:990\$300
Em 1901.....	42:474\$848
Em 1902.....	62:341\$884
Em 1903.....	56:752\$581

200:000\$000

Producto da venda de immoveis em Lisboa..... 4:465\$000

Reembolso de impostos, incluído na reserva, por resolução de assembléa geral de 10 de junho de 1901. ... 51:531\$880

Juros do nosso deposito em Londres de £ 24.679-3-5, desde 24 de outubro de 1902 até 31 de dezembro de 1903, £ 431-3-5, ouro. .... 1:940\$269

Somma—Réis..... 257:937\$149

##### Deduzindo:

Inversão em ouro metal, de réis:

£ 1	ao par.....	4\$500
£ 9.250	a 5\$585 .....	51:661\$250
£ 1.749	a 5\$690 .....	9:951\$810
£ 7.000-10-0	a 5\$870 .....	41:092\$935
£ 3.232	a 6\$190 .....	20:006\$080
£ 1.500	a 6\$250 .....	9:375\$000
£ 1.500	a 6\$290 .....	9:435\$000
£ 15-10-0	a 6\$294 .....	97\$550

Total £ 24.248 que custaram rs. 141:624\$125

A mesma quantidade ao par..... 109:116\$000

32:508\$125

Saldo credor como acima ... 225:429\$024

(Continúa).

## Arrematações

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Fornecimento de oleo de linhaça

No dia 5 de setembro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de kilos 20.000, d'oleo de linhaça.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazens (edificio da estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

O deposito para ser admittido a licitar, deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.Lisboa, 8 d'agosto de 1904

## Aviões de serviço

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Festas a Nossa Senhora da Agonia em Vianna do Castello nos dias 18 a 21 de agosto de 1904

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos validos para ida nos dias 16 a 20 de agosto e volta nos dias 18 a 24, pelos comboios ordinarios com excepção dos expressos Lisboa-Porto.

Preços dos bilhetes. — De Lisboa Rocio ou Caes dos Soldados a Vianna do Castello, 2.ª classe 5\$040—3.ª classe 3\$420. Nos preços supra está incluído o imposto de sello para o Governo.

Demais esclarecimentos ver os cartazes affixados nas estações e logares do costume.—Lisboa, 4 de agosto de 1904.



# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

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

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

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

**LISBOA** Braganza-Hotel. — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.<sup>er</sup> ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

**LISBOA** C. Mahony & Amaral. — Comissões, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.<sup>o</sup>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

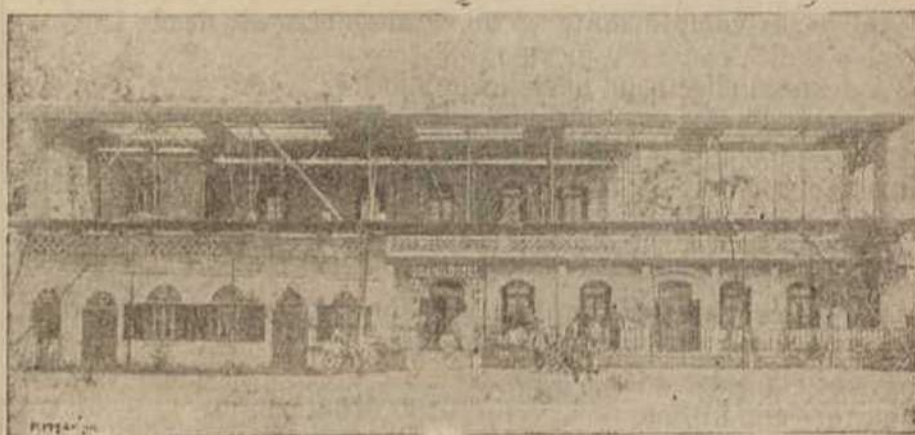
**SEVILHA** Gran Fonda de Madrid. — Principal estabelecimento de Sevilha — Illuminação electrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

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

**VIENNA** Hotel Metropole — Morzinplatz, 1 a 4 (Caes de Francisco José) — Grande hotel de 1.<sup>a</sup> 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.

## GRANDE HOTEL

PEKKIM



Este novo e bem fornecido Hotel está situado junto á legação da Austria

Tem grandes e bem arejados aposentos

CASAS DE BILHAR, DE JANTAR E DE FUMAR

GRANDE VARANDA E JARDIM

TODOS OS CONFORTOS

TRENS NA ESTAÇÃO

Excellent mesa e vinhos

GOLOKOLOSOFF.

Proprietario.



## HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de agosto de 1904

## COMPANHIA REAL

C. Sodré		Algés		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-0 m.	5-15 m.	5-30 m.	5-45 m.	5-0 m.	5-15 m.
5-50 m.	6-5 m.	6-47 m.	7-3 m.	5-50 m.	6-5 m.
6-35 m.	6-50 m.	7-32 m.	7-48 m.	6-35 m.	6-50 m.
7-20 m.	7-35 m.	8-17 m.	8-33 m.	7-20 m.	7-35 m.
8-50 m.	9-5 m.	9-47 m.	10-3 m.	8-50 m.	9-5 m.
9-35 m.	9-50 m.	10-32 m.	10-48 m.	9-35 m.	9-50 m.
10-20 m.	10-35 m.	11-17 m.	11-33 m.	10-20 m.	10-35 m.
11-5 m.	11-20 m.	12-2 t.	12-18 t.	11-5 m.	11-20 m.
11-50 m.	12-5 t.	12-47 t.	1-3 t.	11-50 m.	12-5 t.
12-35 t.	12-50 t.	1-32 t.	1-48 t.	12-35 t.	12-50 t.
1-20 t.	1-35 t.	2-17 t.	2-33 t.	1-20 t.	1-35 t.
2-5 t.	2-20 t.	3-2 t.	3-18 t.	2-5 t.	2-20 t.
3-35 t.	3-50 t.	4-32 t.	4-48 t.	3-35 t.	3-50 t.
4-20 t.	4-35 t.	5-17 t.	5-33 t.	4-20 t.	4-35 t.
5-5 t.	5-20 t.	6-2 t.	6-18 t.	5-5 t.	5-20 t.
5-50 t.	6-5 t.	6-47 t.	7-3 t.	5-50 t.	6-5 t.
6-35 t.	6-50 t.	7-32 t.	7-48 t.	6-35 t.	6-50 t.
7-20 t.	7-35 t.	8-17 n.	8-33 n.	7-20 t.	7-35 t.
8-5 n.	8-20 n.	9-2 n.	9-18 n.	8-5 n.	8-20 n.
8-50 n.	9-5 n.	9-47 n.	10-3 n.	8-50 n.	9-5 n.
9-35 n.	9-50 n.	10-32 n.	10-48 n.	9-35 n.	9-50 n.

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

C. Sodré		P. Arcos		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-25 m.	5-40 m.	6-6 m.	6-38 m.	5-25 m.	5-40 m.
8-5 m.	8-34 m.	8-46 m.	9-18 m.	8-5 m.	8-34 m.
11-25 m.	11-54 m.	12-6 t.	12-38 t.	11-25 m.	11-54 m.
12-55 t.	1-24 t.	1-36 t.	2-8 t.	12-55 t.	1-24 t.
2-25 t.	2-54 t.	3-6 t.	3-38 t.	2-25 t.	2-54 t.
8-25 n.	8-54 n.	9-6 n.	9-38 n.	8-25 n.	8-54 n.
9-55 n.	10-24 n.	10-36 n.	11-8 n.	9-55 n.	10-24 n.
11-25 n.	11-54 n.	12-6 n.	12-38 n.	11-25 n.	11-54 n.

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré		Cascaes		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-10 m.	6-47 m.	6-18 m.	7-24 m.	6-10 m.	6-47 m.
6-15 m.	7-20 m.	6-55 m.	7-32 m.	6-15 m.	7-20 m.
7-0 m.	7-56 m.	7-8 m.	8-8 m.	7-0 m.	7-56 m.
7-40 m.	8-47 m.	7-46 m.	8-45 m.	7-40 m.	8-47 m.
7-45 m.	8-50 m.	8-10 m.	8-55 m.	7-45 m.	8-50 m.
8-30 m.	9-26 m.	8-54 m.	9-31 m.	8-30 m.	9-26 m.
9-10 m.	9-47 m.	9-18 m.	10-24 m.	9-10 m.	9-47 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-35 m.	10-32 m.	9-15 m.	10-20 m.
10-10 m.	10-56 m.	10-8 m.	11-8 m.	10-10 m.	10-56 m.
10-40 m.	11-17 m.	10-48 m.	11-54 m.	10-40 m.	11-17 m.
10-45 m.	11-50 m.	11-25 m.	12-2 t.	10-45 m.	11-50 m.
12-10 t.	12-47 t.	12-18 t.	1-24 t.	12-10 t.	12-47 t.
12-15 t.	1-20 t.	12-23 t.	1-32 t.	12-15 t.	1-20 t.
1-40 t.	2-17 t.	1-48 t.	2-54 t.	1-40 t.	2-17 t.
1-45 t.	2-50 t.	2-25 t.	3-2 t.	1-45 t.	2-50 t.
3-10 t.	3-47 t.	3-18 t.	4-24 t.	3-10 t.	3-47 t.
3-15 t.	4-20 t.	3-55 t.	4-32 t.	3-15 t.	4-20 t.
4-0 t.	4-56 t.	4-8 t.	5-8 t.	4-0 t.	4-56 t.
4-40 t.	5-17 t.	4-48 t.	5-54 t.	4-40 t.	5-17 t.
4-45 t.	5-50 t.	5-25 t.	6-2 t.	4-45 t.	5-50 t.
5-30 t.	6-26 t.	5-58 t.	6-38 t.	5-30 t.	6-26 t.
6-10 t.	6-47 t.	6-18 t.	7-24 t.	6-10 t.	6-47 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-55 t.	7-32 t.	6-15 t.	7-20 t.
7-0 t.	7-56 t.	7-8 t.	8-8 n.	7-0 t.	7-56 t.
7-40 t.	8-47 n.	7-46 t.	8-45 n.	7-40 t.	8-47 n.
7-45 t.	8-50 n.	8-10 n.	8-55 n.	7-45 t.	8-50 n.
8-30 n.	9-26 n.	8-54 n.	9-31 n.	8-30 n.	9-26 n.
9-10 n.	9-47 n.	9-18 n.	10-24 n.	9-10 n.	9-47 n.
9-15 n.	10-20 n.	9-35 n.	10-32 n.	9-15 n.	10-20 n.
10-10 n.	11-17 n.	10-48 n.	11-54 n.	10-10 n.	11-17 n.
10-45 n.	11-50 n.	11-25 n.	12-2 n.	10-45 n.	11-50 n.
12-10 n.	12-47 n.	12-18 n.	1-24 n.	12-10 n.	12-47 n.
12-15 n.	1-20 n.	12-23 n.	1-32 n.	12-15 n.	1-20 n.

Lisboa-Rocio		Queluz		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
19-50 m.	10-21 m.	10-33 m.	11-3 m.	19-50 m.	10-21 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-33 t.	1-3 t.	11-50 m.	12-21 t.
1-50 t.	2-21 t.	2-33 t.	3-3 t.	1-50 t.	2-21 t.
4-50 t.	5-21 t.	5-33 t.	6-40 t.	4-50 t.	5-21 t.
9-50 n.	10-21 n.	11-45 n.	12-15 n.	9-50 n.	10-21 n.

Lisboa-Rocio		Cacem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-50 n.	10-32 n.	11-35 n.	12-15 n.	9-50 n.	10-32 n.

Lisboa-Rocio		Cintra		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-25 m.	7-29 m.	5-0 m.	5-59 m.	6-25 m.	7-29 m.
7-25 m.	8-30 m.	6-40 m.	7-39 m.	7-25 m.	8-30 m.
8-35 m.	9-43 m.	7-42 m.	8-48 m.	8-35 m.	9-43 m.
9-35 m.	10-43 m.	8-40 m.	9-36 m.	9-35 m.	10-43 m.
10-50 m.	11-54 m.	9-4 m.	10-3 m.	10-50 m.	11-54 m.
11-35 m.	12-15 t.	10-41 m.	11-16 m.	11-35 m.	12-15 t.
12-50 t.	1-34 t.	11-4 t.	12-3 t.	12-50 t.	1-34 t.
1-35 t.	2-15 t.	12-40 t.	1-15 t.	1-35 t.	2-15 t.
2-35 t.	3-38 t.	1-4 t.	2-3 t.	2-35 t.	3-38 t.
3-25 t.	4-25 t.	2-40 t.	3-15 t.	3-25 t.	4-25 t.
4-35 t.	5-45 t.	2-56 t.	3-55 t.	4-35 t.	5-45 t.
5-15 t.	6-10 t.	4-4 t.	5-3 t.	5-15 t.	6-10 t.
6-15 t.	6-55 t.	4-40 t.	5-39 t.	6-15 t.	6-55 t.
7-25 t.	7-26 t.	5-30 t.	6-5 t.	7-25 t.	7-26 t.
8-30 n.	8-38 n.	6-18 n.	7-17 t.	8-30 n.	8-38 n.
9-30 n.	9-54 n.	7-40 n.	8-39 n.	9-30 n.	9-54 n.
10-50 n.	11-53 n.	9-4 n.	10-3 n.	10-50 n.	11-53 n.
12-20 n.	1-24 n.	10-45 n.	11-45 n.	12-20 n.	1-24 n.

Lisboa-Rocio		Sacavem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-42 m.	8-26 m.	9-34 m.	10-18 m.	7-42 m.	8-26 m.
8-25 m.	9-9 m.	10-49 m.	11-24 m.	8-25 m.	9-9 m.
9-42 m.	10-26 m.	11-38 m.	12-22 t.	9-42 m.	10-26 m.
10-33 m.	11-17 m.	12-38 t.	1-23 t.	10-33 m.	11-17 m.
12-42 t.	1-26 t.	2-38 t.	3-23 t.	12-42 t.	1-26 t.
1-42 t.	2-26 t.	3-45 t.	4-28 t.	1-42 t.	2-26 t.
2-42 t.	3-26 t.	4-27 t.	5-11 t.	2-42 t.	3-26 t.
3-42 t.	4-26 t.	5-32 t.	6-15 t.	3-42 t.	4-26 t.
6-42 t.	7-26 t.	7-38 t.	8-22 n.	6-42 t.	7-26 t.
7-42 t.	8-26 n.	9-38 n.	10-22 n.	7-42 t.	8-26 n.
9-42 n.	10-26 n.	10-34 n.	11-38 n.	9-42 n.	10-26 n.

Lisboa-Rocio		Povoa		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-35 m.	6-33 m.	7-12 m.	8-10 m.	5-35 m.	6-33 m.
11-42 m.	12-40 t.	1-24 t.	2-22 t.	11-42 m.	12-40 t.
cp 4-30 t.	6-4 t.	6-25 t.	7-24 t.	cp 4-30 t.	6-4 t.

Lisboa-Rocio		V. Franca		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-45 t.	7-14 t.	5-25 m.	cp 6-35 m.	5-45 t.	7-14 t.
cp 6-0 t.	12-42 n.	12-6 n.	7-59 t.	cp 6-0 t.	12-42 n.

Lisboa-Rocio		Santarem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-15 m.	8-24 m.	6-35 m.	cp 9-8 m.	6-15 m.	8-24 m.
4-28 t.	6-53 t.	9-55 m.	9-21 m.	4-28 t.	6-53 t.
12-28 n.	3-38 m.	9-55 m.	12-10 t.	12-28 n.	3-38 m.
—	—	8-50 n.	11-21 n.	—	—

Setil		Entroncamento		Setil	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
3-20 t.	5-11 t.	6-10 m.	7-47 m.	3-20 t.	5-11 t.

Lisboa-Rocio		Pampilhosa		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
a 9-5 m.	e 1-16 t.	k 7-20 m.	a 12-5 n.	a 9-5 m.	e 1-16 t.

Lisboa		Porto		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
r 7-0 m.	7-45 t.	4-35 m.	p 6-18 t.	r 7-0 m.	7-45 t.
p 9-20 m.	12-31 n.	11-0 m.	r 11-35 n.	p 9-20 m.	12-31 n.
11-5 m.	11-50 n.	1-57 t.	5-0 m.	11-5 m.	11-50 n.
a 5-25 t.	11-34 m.	a 4-4 t.	10-40 n.	a 5-25 t.	11-34 m.
9-30 n.	7-20 m.	8-0 n.	5-20 m.	9-30 n.	7-20 m.

Aveiro		Porto		Aveiro	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
3-55 m.	6-39 m.	7-6 m.	9-49 m.	3-55 m.	6-39 m.
10-15 m.	12-58 t.	6-51 t.	9-33 n.	10-15 m.	12-58 t.
4-44 t.	7-45 t.	—	—	4-44 t.	7-45 t.

Ovar		Porto		Ovar	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
d 3-40 m.	q 5-21 m.	10-8 m.	11-57 m.	d 3-40 m.	q 5-21 m.
7-30 m.	9-17 m.	4-27 t.	6-33 t.	7-30 m.	9-17 m.
2-40 t.	3-56 t.	12-31 n.	2-16 n.	2-40 t.	3-56 t.
7-50 t.	9-39 n.	—	—	7-50 t.	9-39 n.

Espinho		Porto		Espinho	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-4 m.	8-41 m.	5-41 m.	6-44 m.	7-4 m.	8-41 m.
9-50 m.	10-59 m.	8-25 m.	9-35 m.	9-50 m.	10-59 m.
1-30 t.	2-38 t.	12-0 t.	1-3 t.	1-30 t.	2-38 t.
4-40 t.	5-45 t.	3-16 t.	4-19 t.	4-40 t.	5-45 t.
7-38 t.	8-43 n.	5-52 t.	6-54 t.	7-38 t.	8-43 n.
11-40 n.	12-45 n.	9-29 n.	10-34 n.	11-40 n.	12-45 n.

Coimbra		Figueira		Coimbra	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-0 m.	7-46 m.	o 5-50 m.	7-36 m.	6-0 m.	7-46 m.
9-30 m.	10-41 m.	7-55 m.	9-20 m.	9-30 m.	10-41 m.
1-25 t.	3-10 t.	11-0 m.	12-36 t.	1-25 t.	3-10 t.
a 6-20 t.	7-33 t.	12-30 t.	3-10 t.	a 6-20 t.	7-33 t.
—	—	10-0 n.	11-40 n.	—	—

Lisboa		Badajoz		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
p 9-20 m.	8-43 n.	5-25 m.	4-7 t.	p 9-20 m.	8-43 n.
11-5 m.	9-47 n.	6-40 t.	5-0 m.	11-5 m.	9-47 n.
9-30 n.	6-27 m.	—	—	9-30 n.	6-27 m.

9-30 n.	6-27 m.	—	—
Lisboa	V. Alcantara	Lisboa	
9-20 m.			
11-5 m.	6-30 t.	8-45 m.	4-7 t.
7-5 t.			6-18 t.
9-30 n.	7-3 m.	5-25 t.	5-0 m.





# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 29 de Agosto sahirá o paquete **Clyde** para

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

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

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

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Alicante** e Barcelona, vapor francez **Saint Simon**. Sahirá a 22 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Barcelona**, Port-Vendres, Cete e Marselha, vapor francez **St. Barthélemy**. Sahirá a 17 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Bordeos**, vapor francez **Atlantique**. Sahirá a 23 de agosto. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Magellan**. Sahirá a 22 de agosto. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Lourenço Marques e Beira, vap. francez **Campana**. Sahirá a 24 de agosto. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



**Havre** e Hamburgo, vapor allemão **Gua-hyba**. Sahirá a 21 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Iquitos** vap. inglez **Ucayli**. Sahirá a 20 de agosto. Agente, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Londres**, vapor inglez **Malaga**. Espera-se a 16 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Maceió**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Bonn**. Sahirá a 16 de agosto. Agentes, Pereira & Lane, R. de S. Julião, 100, 2.<sup>o</sup>



**Madeira**, St.<sup>a</sup> Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **Funchal**. Sahirá a 20 de agosto. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



**Madeira**, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Clyde**. Sahirá a 29 de agosto. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua de El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



**Montevideo**, Buenos Aires e Rosario, vapor allemão **Etruria**. Sahirá a 18 de agosto. Agente, E. George, Succ. Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Obidense**. Sahirá a 17 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Cyril**. Sahirá a 27 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Paranaguá**, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Corrientes**. Sahirá a 23 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Rio de Janeiro**, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Bosphore**. Sahirá a 23 de agosto. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



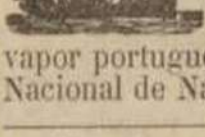
**Saint Nazaire** e Liverpool, vapor inglez **Ambrose**. Sahirá a 17 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Southampton** vapor inglez **Nile**. Espera-se a 19 de agosto. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>



**S. Thiago**, Principe, S. Thomé, Cabinda, St.<sup>o</sup> Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Cazengo**. Sahirá a 22 de agosto. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 83, 1.<sup>o</sup>



**S. Thomé**, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vapor portuguez **Malange**. Sahirá a 1 de setembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 83, 1.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oruba**. Espera-se a 24 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Tanger**, Cete e Marselha, vapor francez **Saint Barnabé**. Sahirá a 28 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Vigo**, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oropesa**. Espera-se a 17 ou 18 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>