

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR  
C. XAVIER CORDEIRO

REDATOR EFFECTIVO, José Fernando de Sousa. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. LIVERPOOL, W. N. Cornett

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

## 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.

## SUMMÁRIO

	Páginas
DECIMALIZAÇÃO DO TEMPO, por Mello de Mattos.....	257
CARTA DE MACAU, por C.....	259
PARTES OFICIAIS — Portarias de 3 e 5 de agosto e decretos de 6 de agosto do Ministério das Obras Públicas .....	260
TARIFAS DE TRANSPORTE .....	264
COMBOIOS RÁPIDOS .....	261
NOTAS DE VIAGEM — XXVIII — Kobe — O nosso consulado — Dois caminhos de ferro — Erros do horário oficial .....	261
QUELIMANE .....	263
TRACÇÃO ELÉCTRICA .....	263
AGUAS DE PORTIMÃO .....	264
PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos Accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e ágios — Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis .....	264 e 265
A LUZ ELÉCTRICA NAS CALDAS DA RAINHA .....	266
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS .....	266
LOCOMOTORAS .....	266
LINHAS PORTUGUEZAS — Apeadeiro da Fonte — Prolongamento de Faro a Villa Real — Benguela — Apeadeiro de S. Mathias .....	267
LINHAS ESTRANGEIRAS — França — Russia — Suécia — Turquia — Guiné francesa — Transvaal e Orange — Japão — Argentina .....	267
NOTAS VARIAS .....	268
COMPANHIA REAL — Relatório do Conselho de Administração (continuação) .....	269
ARREMATACOES .....	269
AVISOS DE SERVIÇO .....	270
AGENDA DO VIAJANTE .....	271
HORÁRIO DOS COMBOIOS .....	271
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA .....	272

entender que é preciso interessar o público num assunto que, de facto, terá para elle importância summa, desde que os horários de caminhos de ferro e de vapores se regulem por horas decimais.

Preciso consequentemente ser claro, conciso e rigoroso no que tenho a expôr sobre a decimalização do tempo e da circunferência, 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 submúltiplo imediato e dez vezes menor do que o múltiplo que se segue imediatamente.

Nestes termos, fácil é, dado o sistema de enumeração, medir e pesar do mesmo modo como se calcula com números inteiros.

De facto, o número 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 multiplicá-lo, ou dividí-lo, faço sucessivamente a operação indicada sobre cada uma das partes componentes do número e obtenho o resultado desejado.

Com efeito

$$\begin{aligned} 183 &= 100 + 80 + 3 \\ 183 + 92 &= (100 + 80 + 3) + (90 + 2) \\ &= 100 + 80 + 3 + 90 + 2 \end{aligned}$$

ou reunindo as quantidades da mesma espécie

$$\begin{aligned} 183 + 92 &= 100 + (80 + 90) + (3 + 2) \\ &= 100 + 170 + 5 \\ &= (100 + 100) + 70 + 5 \\ &= 200 + 70 + 5 = 275 \end{aligned}$$

analogamente

$$\begin{aligned} 183 - 92 &= (100 + 80 + 3) - (90 + 2) \\ &= 100 + 80 + 3 - 90 - 2 \end{aligned}$$

ou subtraíndo as quantidades da mesma espécie

$$\begin{aligned} 183 - 92 &= 100 + (80 - 90) + (3 - 2) \\ &= (100 - 10) + 1 \\ &= 90 + 1 = 91. \end{aligned}$$

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

No sistema legal de pesos e medidas denominado sistema métrico 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 extraír uma raiz d'aquelle numero procedo da mesma maneira como procederia para numeros abstractos.

Vejamos agora o que sucederá se o numero 183 representar uma dada unidade de peso do antigo sistema, o peso de um objecto de ouro, 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 dificuldade porque 183 grãos de ouro correspondem a 2 oitavas, 1 escropulo, 3 quilates e 3 grãos.

**A decimalização do tempo**

I

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

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

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 circumferência<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 *Diário de Notícias* 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 système métrique à la mesure du temps et des angles*. Conférence pag. 12 e seg.

Se quizermos addicionar a este numero 92 grãos de ouro ou deduzir-lhos veríamos que esta quantidade se exprime por:

1 oitava e 5 quilates.  
dando a somma:

3 oitavas, 2 escropulos, 2 quilates e 3 grãos.  
e a diferença:

1 oitava, 4 quilates e 3 grãos.

Se procurarmos as multiplicações, divisões, elevação a potencias e extracção de raizes, cresce de ponto a dificuldade, sendo inútil a exemplificação.

Ora o que nos parece difícil para estas unidades, a que estamos pouco habituados agora, julgal-o facil para as divisões do tempo e da circumferencia é pelo menos ilogico.

Por isso, a convenção francesa adoptou para estas grandezas divisões tambem decimais, mas convém notar que não foi feliz na escolha das unidades de divisão. Assim por exemplo, para a circumferencia, por analogia com a definição de metro escolheu a quarta parte para dividir em centenas.

Ficou portanto tendo a circumferencia 400 graus, o que não o decimaliza na sua medida de maior valor.

Se a circumferencia não pôde ser dividida com a mesma exactidão que a linha recta, devido à circunstancia de incommensurabilidade do seu perimetro com o diâmetro, os polygonos nella inscritos devem ter medida exacta do perimetro, visto ser este exactamente rectificável e por isso «a consideração dos polygonos inscritos pôde e deve intervir na sub-divisão da circumferencia,» conforme muito bem pondera o sr. engenheiro R. Guimarães (¹).

Por esta circunstancia a divisão da circumferencia em 400 graus não satisfaz para o triangulo, o hexágono e o dodecágono regular.

Demais tanto o engenheiro van Mierlo, como o congresso internacional de geographia de Berlim (outubro 1899), por emquanto, acham que a melhor divisão do etreculo ainda é em 360°, reconhecendo no entanto o segundo a conveniencia de se proceder a estudos sobre um novo sistema de divisão do angulo.

Toda a gente sabe que actualmente ha uma diferença de uma hora de tempo para dois lugares afastados 15 graus de longitude, de maneira que cada grau de longitude geographica corresponde a quatro minutos de tempo. Ora a circunstancia de não corresponderem as unidades da divisão do tempo ao mesmo numero de unidades na divisão da circumferencia é tão abstrusa pelo menos como as relações de que acima se falou entre multiplos de uma dada unidade de peso.

No sistema de contagem do tempo, decretado pela convenção francesa, dividia-se o dia em 10 horas, de modo que, para passar de um dia para uma circumferencia, repartida em graus, multiplicava-se por 4 e qualquer parte do tempo era o quadruplo da correspondente na circumferencia. Como se vê, este numero 4, não sendo decimal, prejudicava o sistema, tanto pelo menos como a nomenclatura do tempo que continuava sendo de horas, minutos e segundos acrescentando-se-lhe o termo *decimal* (²).

As palavras *litro*, *gramma* e *metro*, não tendo relação com a nomenclatura antiga, exprimiam ideias novas, e por isso, concorreram em grande parte para a vitalidade do sistema métrico.

Ainda deve observar-se que, no fabrico de mecanismos complicados, como os de relojoaria, não era facil a transformação na relação das engrenagens, sem que isso desse logar a não poucas tentativas não coroadas de exito.

A historia do relogio decimal de Tolosa, que o sr. René Lacan relata extensamente na memoria que apresentou no congresso marítimo internacional de Lisboa, põe bem em relevo as dificuldades mecanicas que se depararam aos constructores (³).

De resto, o decreto já apontado da convenção claramente dá a entender que não escaparam estas dificuldades aos autores do sistema, por quanto ali se lê: «Aperfeiçoar a relojoaria, tornar uteis e accessíveis em preço as produções d'esta arte á maioria dos cidadãos, eis o que deve resultar da nova divisão do dia. Consiste o problema em dividir o dia da meia noite á meia noite em 10, 100, 1.000, 10.000 ou 100.000 partes, conforme as necessidades. Ao genio dos artistas cabe exercitar-se para obterem este resultado, com os meios mais simples, mais expeditos, mais exactos e mais económicos.

Não admira portanto que cerca de anno e meio depois da promulgação d'aquele decreto, se prescrevesse que «a disposição da lei de 4 primario do anno segundo que torna obrigatorio o uso da divisão decimal do dia e das suas partes fica indefinidamente suspensa.»

Como as outras medidas continuassem sendo decimais, resultou d'ahi que o Estado Maior frances continuou empregando nas suas cartas a divisão da circumferencia em graus e seus submultiplos e para as medidas do tempo as sexagesimales; de modo que, se no antigo sistema de divisão do tempo e da circumferencia, é facil de passar de horas para graus multiplicando por 15; porque  $360 = 24 \times 15$ ; a passagem de 24 horas para 400 graus exige um coefficiente inteiro seguido de uma dízima periodica simples.

$$\frac{400}{24} = 16,6666\ldots$$

Nestas circunstancias, varios sistemas de divisão do circulo e do tempo teem sido propostos.

O sr. capitão de engenharia Rodolpho Guimarães aponta os seguintes: J. de Rey-Pailhade, de Sarranton, Bouquet de la Grye e de Chancourtois. (⁴)

No primeiro tanto o dia como a circumferencia dividem-se em 100 partes.

No sistema de de Sarranton o dia divide-se em 24 horas e a circumferencia em 240 partes.

No do engenheiro hydrographo sr. Bouquet de la Grye o dia divide-se em 100 partes e a circumferencia em 200.

E por fim no sistema de Chancourtois divide-se o dia em 40 partes e a circumferencia em 400.

Não entraremos na critica d'estes sistemas, porque já ella está feita por mão de mestre no trabalho já tantas vezes citado do sr. capitão de engenharia Rodolpho Guimarães, mas convém notar que o sistema do sr. J. Rey-Pailhade é o unico que harmoniza a divisão decimal dos angulos com a do tempo.

Como se disse, o dia é a unidade, que se divide em 100 partes chamadas *cés*, cada uma d'estas devide-se em dez partes iguais chamadas *decicés*, *centicés*, *millicés* e *demicés*, sendo lamentavel que o sr. de Rey-Pailhade não respeitasse a nomenclatura dos submultiplos determinada pelos autores do sistema métrico decimal para o nome do ultimo submultiple chamando-lhe *decimillitro*, assim como se diz *decimillimetro*, *decimiligramma*, *decimillitro*. Como abreviatura de linguagem julgamo-la pouco feliz, mórmente para o portuguez, em que o i atono de palavras latinas se transforma em e surdo (vesinho de *vicinus*) acrescendo que em frances temos *médecin* de *medicus* latino, *deviner* de *divinare*, embora esta alteração não seja tão persistentemente como na nossa lingua. (⁵)

A consequencia seria que pela lei que determina que em portuguez se pronuncie *menistro*, *vestita*, *artefcio*, *tevisão* se corra o risco de que *demicé* se transforme em *demicé* o que daria logar a confusão, até na escrita como o faz notar o illustre philologo sr. Gonçalves Viana, para graphias da *Portugalia* e do periodico *O Dia* de 23 de março passado. (⁶)

Fechando o parenthesis e voltando á exposição do sr. J. de Rey-Pailhade, divide elle a circumferencia em 100 partes chamadas *cirs* e cada uma d'estas partes em sub-

(¹) Vidé «Revista de Obras Publicas e Minas», de 1899 pag. 639

(²) Decreto do 4.º dia do primario do anno segundo (20 de novembro de 1793) art. XI.

(³) Congrès maritime international de Lisbonne, 1904. Décimisation du temps et des cartes marines par René Lacan, p. 2 à 4.

(⁴) Vid. Rodolpho Guimaraes, «Revista das Obras Publicas e Minas», de 1899, pag. 637.

(⁵) A. R. Gonçalves Viana, «Ortografica nacional», pag. 101.

(⁶) A. R. Gonçalves Viana, obra cit, pag. 100-101.

multiplos decimais chamados *decicirs*, *centicirs*, *millicirs* e *demicirs*, oferecendo-se para este ultimo nome a mesma observação que se fez para os *demicés*.

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

Se todavia observarmos que o complemento por exemplo do angulo  $17^\circ 18' 42''$  na divisão sexagecimal 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 circumferencia 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 vírgula os *cirs* dos seus sub-multiplos, do modo seguinte:  $17^{\text{cir}}.1842$ .

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 sexagecimal é indispensável escrever da direita para a esquerda os diversos complementos do numero dado, o que representa perda de tempo, complica a escrita e dá lugar 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 sexagecimal e com a divisão do circulo em graus.

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

1 centicé, a 8,64

1 decicé, a 86,4 ou 1.<sup>26</sup>,4

1 cé equivale a 864<sup>2</sup> ou 14.<sup>24</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>26</sup> apenas diferem de um quarto de hora em 36<sup>2</sup>, de maneira que, na vida prática 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 corrermos o risco de perder o comboio se usássemos de relógio decimal e os horários adoptassem divisões sexagesimais como agora. Com efeito, em cada hora ganhariamos 2<sup>24</sup>:

Observemos que, para auxiliar as vantagens indicadas, corrigindo-lhe a annulação 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 céus do relógio decimal teríamos tempo de sobra, porque na realidade 70 céus correspondem a  $864 \times 70 = 60480 = 16,48^{\text{m}}$  ou 5 horas da tarde e 48<sup>2</sup> chegariamos 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 céus, nem tanto tempo se perderia porque  $75^{\text{cés}} - 4^{\text{cés}} = 71^{\text{cés}}$ .

Logo apenas se chegaria com o avanço de 2<sup>26</sup>,36 visto que 5<sup>2</sup> da tarde, ou 17 horas contando a partir da meia noite dão:

$$\begin{array}{lcl} 17 \times 4,1666667 & \dots & = 70,8333339 \\ 2^{\text{m}} \times 0,0694448 & \dots & = 0,4388889 \\ 24^{\text{s}} \times 0,0011574 & \dots & = 0,0277776 \\ \hline & & 71,0000004 \end{array}$$

Quando porém os horários e os relogios correspondem 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 efectuar operações com a nova divisão.

Num proximo artigo apontar-se-hão outras vantagens da decimalização do tempo e da circumferencia segundo o sistema do sr. de Rey-Pailhade e bem assim os symbohos 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 atraço 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 chineza 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, fômos atacados do prurido da viação acelerada e fala-se de estudar nada mais e nada menos do que uma linha ferrea de Macau a Cantão, atravessando os mais ricos distritos da província de Quangtung, servindo uma população de cinco milhões d'almas.

Mas assim como do vivo ao pintado a diferença é muito grande, tambem do falar-se ao fazer-se a diferença 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 ver 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 suficiente para pagar todas as despesas feitas com a construcção d'ella.

A esta affluencia devemos acrescentar os cinco milhões d'almas dos varios distritos 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 aprazivel 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 chineza, em numero de oitenta mil

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

Mas não ficam por aqui os melhoramentos *in herbis*. Fala-se tambem 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 vai proceder á dragagem do porto, cujo acoreamento tanto prejuizo acarreta ao commercio, na reconstrucção radical do mercado principal, de forma 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 anunciando-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 peugadas.

Após tres seculos e meio de posse de Macau, foi preciso que os chinezes espertassem para que nós *salassemos* 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.

## PARTÉ 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 concessioneeria da linha ferrea de Santa Comba Dão a Vizeu, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro relativa á exploração d'esta linha durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 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, diferença 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\$548 réis, já paga pelo Estado em virtude da liquidação relativa ao primeiro semestre do mesmo anno economico, aprovada por portaria de 27 de janeiro ultimo :

Ha Sua Majestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 21 de julho findo, aprovar a mencionada liquidação e ordenar que, salvas as disposições do artigo 45.<sup>o</sup> da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á Companhia Nacional de Caminhos de ferro, como complemento da liquidação da garantia de juro do anno economico de 1903-1904, aquella diferença, na importancia de 30:796\$661 réis.

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

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

Tendo a Companhia Nacional de Caminhos de ferro, concessioneeria da linha ferrea de Foz-Tua a Mirandella, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro relativa á exploração d'esta linha durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 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, diferença 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 liquidação relativa ao primeiro semestre do mesmo anno economico, aprovado por portaria de 27 de janeiro ultimo :

Ha Sua Majestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer de 21 de julho findo do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, aprovar a mencionada liquidação e ordenar que, salvas as disposições do artigo 45.<sup>o</sup> da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á Companhia Nacional de Caminhos de ferro, como complemento da liquidação da garantia de juro do primeiro e segundo semestre do anno economico de 1903-1904, aquella diferença na importancia de 23:214\$285 réis.

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro, para os devidos efectos.

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

## Caminhos de Ferro do Estado

### Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, tendo na devida conta os serviços prestados, com superior competencia, pelo engenheiro subalterno de 1.<sup>a</sup> classe Luiz de Albuquerque de Orely, no estudo e preparação, acquizição e feitura de novos typos de material de transporte e tracção para os caminhos de ferro do Estado e na transformação e ampliação das officinas do Barreiro : ha por bem mandar louvar o referido engenheiro pelo zélo e intelligencia manifestados no exercicio das funções do seu cargo.

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

Propondo o Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado que para a execução da construcção do caminho de ferro de Guimarães a Fafe seja declarada a urgencia das expropriações, por utilidade publica, de diversas parcellas de terreno, pertencentes a D. Ismenia de Castro Freitas que são necessarias para a construcção da referida linha ferrea e situadas no distrito de Braga, concelho de Guimarães, freguesia de Villa Nova das Infantas, lugar 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 + 5 metros, 529 + 8 metros e 531, 536 + 2 metros e 542 + 7 metros, a saber :

1.<sup>a</sup> Parcella n.<sup>o</sup> 55 — Com a superficie de 378 metros quadrados de matto e pinhal de 3.<sup>a</sup> classe ;

2.<sup>a</sup> Parcella n.<sup>o</sup> 55-A — Com a superficie de 746 metros quadrados de terreno lavradio de 3.<sup>a</sup> classe ;

3.<sup>a</sup> Parcella n.<sup>o</sup> 55-B — Com a superficie de 208 metros quadrados de matto e pinhal ;

4.<sup>a</sup> Parcella n.<sup>o</sup> 55-C — Com a superficie de 308 metros quadrados de matto e pinhal ;

5.<sup>a</sup> Parcella n.<sup>o</sup> 55-D — Com a superficie de 2.018 metros quadrados de matto e pinhal ;

6.<sup>a</sup> Parcella n.<sup>o</sup> 55-E — Com a superficie de 242 metros quadrados de matto e pinhal ;

7.<sup>a</sup> Parcella n.<sup>o</sup> 55-F — Com a superficie de 186 metros quadrados de matto e pinhal ;

8.<sup>a</sup> Parcella n.<sup>o</sup> 55-G — Com a superficie de 1.276 metros quadrados.

Considerando que estas expropriações se acham comprehendidas nas disposições do artigo 2.<sup>o</sup> 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 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 1904.—REI.—Conde de Paçô-Vieira.

Propondo o Conselho da Administração dos Caminhos de ferro do Estado que, para a execução 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 freguesia da Senhora do Sobral, do concelho de Borba, comarca de Villa Viçosa, distrito 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 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, datado de 21 de julho findo, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859, as mencionadas expropriações marcadas nas plantas parcellares, que baixam com o presente decreto assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Públicas, 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 incluido 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 28450 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*. — É 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 necessários 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 Povoa 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 reducção, que já aqui annunciamos 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 anunciada reducção, 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 ocupou 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 diferenças que no artigo acima citado foram apontadas.

## Comboios rápidos

Mais um melhoramento na rede do Estado. Vê-se, reconhece-o mesmo quem anda alheiado da transformação que de há tempos se operou na administração d'estas linhas, que ha uma ideia fixa de melhorar o servico, de aumentar 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 rápido do Porto a Medina, e se tanto em evidencia pomos o facto é porque

ele 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 servico de que vae disfrutar.

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

Vimos já no Porto as carruagens que são longos veículos 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 trasbordo, já se vê) aos 19 minutos da noite, isto é, leva no transito 11 horas e 34 minutos, attendendo á diferença 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 suportar 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 dia-rio 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 lugares 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 oficial.

O trajecto entre Osaka e Kobe faz-se em uma hora em caminho de ferro, sendo apenas de 20 milhas e 27 *chains* 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 juncção 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 estatisticas, 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 producção do districto de Kobe, tanto em manufaturas 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 diarios.

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 aumenta 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 sucede; 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 folgado.

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 refreshes.

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 produtos ao commercio, tornando-o intermediario forçado entre o productor e o consumidor.

Pela noite essa rua illuminada pelos balões multicôres que se acendem á porta de cada casa, pelos annuncios transparentes que aparecem 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, pôdem 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 ahí numa pequenina casa, um ninho de plantas e objectos de gosto, onde não ha luxo para dar lugar aos livros de estudo, que se encontra o nosso consul geral, sr. Wenceslau de Moraes, (a quem na descrição da passagem por ali, chamei

Damaso, pecado de que me penitenciei) um official de marinha dos mais distintos, 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 excellente 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 vér 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 vér-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'issò resulta que filhos de portuguezes só falam inglez.

Desanimados por esta forma, nem se fazem inscrever no consulado nem se agremiam, 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 frasqueira 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 europaea 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 vér 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 pôde ser, um paiz de excursões, tem uma grande falta:—a de um guia-horario em lingua europaea, 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 compagnia, que estudei com tempo e aqui tenho presente, tendo-me sido dado pela propria direcção da Compagnia. Nesse papel que se intitula «The Railway time table of the Kynshu Sanyo and Tokaido lines» vé-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 vér 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 comprehendi logo que havia disparate, mas remedia-lo era impossivel—aquele não era evidentemente o comboio rapido que devorava 430 kilometros em 12 horas.

Depois, a respeito de restaurante, era coisa que não havia, e para europeos é difícil contentar o estomago com o *bento* 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, perninhos de pardaes assadas, uns fios de peixe cru e outras semelhantes, que constituem o opiparo jantar japonez.

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

D'este engano resultou que a parte mais bella do trajecto 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 li-do do Sanyo.

E que urgia chegar a Nagasaki 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 atribuiam 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 practica a solução, menos onerosa para o tesouro 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 Colónias*. Foi isto, pouco mais ou menos:

«E' claro que emquanto 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 concorrencia da flotilha: Ha diversas flotilhas nos rios, além da da Companhia, e nós tambem nos arriscamos á sua concorrencia 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 ver, 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:

«É uma almanarra 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 almanarras esbarrou foi um outro carro, a coisa acabou-se e por pouco não se acabou tambem 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 tambem 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 submetido pela companhia Carris de ferro um outro projecto de linha, em substituição da anterior pela rua de S. João dos Bemcasados que não foi aprovado, para servir os bairros de Campo d'Ourique, 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'Ourique 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 suppressão 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 ate certas horas da noite.

Como se teve conhecimento d'esta vantagem?

Por surpresa.

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

Pasmou, 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, à 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 ahi só amanhã! As carreiras hoje já acabaram.

—Então até que horas é que ha carro?

—E' até certas horas, sómente!...

De fórmula 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 kilómetros.

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

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

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

As carroagens 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, respetivo 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 Fontenários.....	2:194:3465
" " nas casas particulares .....	328:3750
Aluguer de contadores .....	51:5020
Receita exclusiva do abastecimento. Somma.....	2:574:3235
Diversas receitas extraordinarias .....	13:5510
Assentamento de canalizações particulares (embolso)	548:5640
Saldos em caixa do anno anterior .....	459:5084
Total .....	3:595:3469
Despesas exclusivas da exploração .....	1:912:3590
Saldo .....	1:682:3879
Despesas no assentamento de canalizações .....	540:5159
Saldo da exploração, réis.....	1:142:3720

Com tão pequeno saldo não pôde ainda o capital empregado (66:560:5000 réis) receber remuneração alguma.

A empresa, pois, só redunda em beneficio da propria localidade, como a gerência o demonstra claramente pela fórmula 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 potável.

Applicando-lhe os correspondentes preços de 650 e 3:5000 réis, por metro cubico, Portimão nessas desfavoraveis condições de abastecimento d'agua teria despendido mais de 5:200:5000 réis. Mas como, em facil consumo de boa agua, por esta sómente pagou 2:523:5215 réis, obteve portanto, a par do beneficio de bom abastecimento, a valiosa economia de cerca de 2:700:5000 réis!

Ora a parte do capital da commandita, tomada pelos habitantes de Portimão, apenas orçou por 10:000:5000 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 conjunto concorreu para tão util empreendimento.»

## PARTÉ FINANCIERA 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 .....	160:094:3274
Materiaes em deposito .....	30:496:3836
Devedores diversos .....	18:229:3273
Effeitos depositados e de cauções .....	18:390:3000
Exploração. Despesas geraes de 1904 .....	15:941:5574
" " " " 1903 .....	28:966:3562
Gerencia (despesas da sede) de 1904 .....	704:3265
" " " " 1903 .....	1:928:3275
Conta de juros de 1904 .....	13:855:3655
" " " " 1903 .....	27:343:3035
Dividendo de 1904 .....	8:922:3000
" " 1903 .....	17:844:3000
Dinheiro em deposito .....	17:000:3000
Prolongamento—Dep. para expropriações .....	894:3225
Caixa .....	2:432:3460
	1.189:500:3788

#### Passivo

Capital :	
Acções .....	300:000:3000
Obrigações .....	535:590:3000
Prolongamento—Conta de credito .....	127:000:3000
Accionistas, seus creditos .....	16:3500
Por effeitos depositados e de cauções .....	18:390:3000
Depositos e fianças .....	7:580:3075
Contas em liquidação .....	3:990:3038
Exploração, receita geral de 1904 .....	63:078:317
" " " " 1903 .....	96:566:3175
Dividendos a pagar .....	2:736:3000
Juros de obrigações a pagar .....	4:196:3250
Retenções geraes .....	11:939:3437
Fundo de amortização .....	4:410:3000
Fundo de reserva .....	12:000:3000
Lucros e perdas .....	2:007:3996
	1.189:500:3788

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, convide os srs. accionistas a reunirem-se em sessão ordinaria, que deverá realizar-se pelas doze horas da manhã do dia 29 do corrente mes 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 General, pelo Banco Aliança, *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 .....
Paris 90 d/v .....	627	629	No mercado .....
" cheque .....	632	636	Cambio do Brazil ..
Berlim 90 d/v .....	257	258	Premio da libra ..
" cheque .....	261	262	e
Francfort 90 d/v .....	257 1/2	258 1/2	5830
" cheque .....	261 1/2	262 1/2	
Madrid cheque .....	770	790	

## Cotações nas Bolsas portugueza 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% 1888.....	—	—	20.250	20.250	—	—	20.200	20.200	20.250	20.250	20.250	—	—	—
» 4% 1890 assent....	—	—	—	—	49.000	—	—	—	—	49.000	—	—	—	—
» 4% 1890 coupon ..	—	—	—	—	—	—	—	—	57.200	—	—	57.200	—	—
» 4 1/2% assent .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1/2% coupon int ..	57.000	—	57.000	57.000	57.000	—	—	—	57.000	—	—	—	—	—
» externo L.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.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções 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%.....	92.400	—	—	—	92.400	—	—	—	—	—	92.300	92.300	—	—
» 5% .....	—	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% 1.º grau	—	—	—	—	76.000	—	—	—	—	—	76.000	76.000	—	—
» » 3% 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% portuguez 1.ª série	62,20	62,25	62,15	62	62	62	62	61,90	61,90	62	62,20	61,80	—	—
Acções 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% 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

Linhos	Período de exploração	1904		1903		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1904	1903
COMPANHIA REAL	de a	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis
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
	23/29 "	"	90.226.000	130.196	"	86.954.649	125.475	2.478.003.000	2.436.922.305
Nova rede garantida .....	16/22 Jul.	380	13.666.000	35.963	380	12.433.351	32.719	346.545.000	340.536.344
	23/29 "	"	14.498.000	38.152	"	12.433.351	32.719	361.043.000	352.969.695
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
Minho e Douro .....	1/19 Jun.	353	47.237.455	133.817	353	34.261.812	97.058	546.983.869	556.179.664
Beira Alta.....	25/1 Jul.	253	12.460.224	49.249	253	12.067.907	47.699	188.825.777	188.484.123
	2/8 "	"	9.340.138	36.917	"	6.402.425	25.306	198.165.915	194.886.548
	9/15 "	"	7.526.690	29.749	"	6.644.763	26.263	205.692.605	201.531.811
Nacional — Mirandella e Vizeu .....	—	105	—	—	105	—	—	—	—
Guimarães .....	21/31 Mai	34	2.760.929	81.203	34	2.667.888	78.467	32.421.438	33.619.104
Porto à P.º e Famalicão .....	1/10 Jun.	*	2.599.520	76.456	*	2.541.040	74.736	35.020.958	36.160.144
Norte de Hespanha .....	8/14 Jul.	64	—	—	64	—	—	—	—
Madrid — Zaragoza — Alicante .....	16/22 Jul.	3650	1.790.769	490	3650	1.958.488	536	55.792.046	55.275.884
	23/29 "	"	1.669.853	457	"	1.736.876	475	57.461.900	57.012.761
Andaluzes .....	2/8 Jul.	1067	337.581						

## 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 meses.

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 Tennyson que fornecem o vapor necessário ao funcionamento de duas máquinas a vapor horizontais monocilindricas 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 pôde ser considerado a maior parte do tempo como grupo de reserva, pois que cada grupo pôde 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 elles.

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 telegraphic, reposam 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 Inspectoría 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 démos aos nossos assignantes.

A nova edição comprehende todos os troços de via férrea que desde então teem sido abertos à exploração e em construção, e é, como os anteriores trabalhos do Instituto, de uma execução primorosa.

O seu preço para o publico é de 1 lira.

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

Ao mundo das letras não é já indiferente o nome do sr. Antonio Palhares porque, como editor, tem já dado à 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 *Heliogábal* (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 assuntos tauromachicos, *O século 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 ilustrado do viajante em Portugal*, livro que é de uma necessidade imperiosa e que muito desejamos vêr publicado.

## LOCOMOTORAS

A companhia ingleza do *North Eastern Railway* pôz 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 0,72 de diâmetro 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 kilovatios 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'acumuladores 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 4m.

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

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-magnético 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 construção do apeadeiro da Fonte que vae ser estabelecido a uma distancia de Poceirão e Peões, não só para facilitar cruzamentos naquella parte da linha do Sul em que o movimento é mais intenso, como para servir a colónia, 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 Vila Real.*—Nos principios de setembro será provavelmente aberto á exploração provisoria o lanço de Olhão à Fuzeta e no fim do anno o da Fuzeta a Tavira.

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

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

*Benguela.*—Consta a alguns jornaes que a companhia do caminho de ferro de Benguela vae continuar os seus trabalhos, tendo já contractada, por empreitada, a construção 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 Benguela; tem passeios lateraes para o transito pedestre e a fachada 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 aumento deu-se em todas as receitas predominando na de pequena velocidade.

O aumento 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 coifficiente 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 marítimos.

Imitou o exemplo dado pelos alemaes 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; 2.438 de vias ferreas de interesse local, 4.969 de vias ferreas reduzidas.

Ao todo 45.563 kilometros.

Apezar d'isto ainda ha 4 sub-perfeiaturas semi 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 excellente resultado na prefuração dos numerosos tunneis construidos no caminho de ferro do Baikal os prefuradores electricos do tipo Union.

Esta linha de construcção dificilima 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 autorizando um emprestimo do banco de credito predial para a construção das segintes 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 Amidiéh teve um leve augmento.

A diminuição total de todas as receitas foi de 12.823.400 piastras, ou 364.000 £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 Koudehiré ao de Kuria e o de Benty a Friguiagbé.

Constitue um dos melhores accessos 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 aumentou de numero em 271.500, o que melhorou as receitas em 102.000 £. O transporte de encomendas desenvolve-se igualmente. 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 appoio de capitais estrangeiros, mas estes, apesar das tentativas feitas para esse fim, como não podiam assegurar-se de garantias sufficientes, retrahiram as suas offertas.

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	78.421.456	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 regiao fertilissima ; e o de San Juan a Serrezuela na linha de Dean Funes a la Rioja, que serve a provincia de San Juan, regiao 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 nível 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 Rollikom que fica a 2.250 metros; a linha do Pilatus, a 2.076 metros; a linha Schynige Platte 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 Rigi, que ficam a 1.750 metros.

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

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

Para este efeito 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 Pyrinea** — Um telegramma da Havas informava ha dias que as negociações ao presente encetadas entre a França e a Hespanha acerca da linha transpyrinaica se baseavam sobre a convenção de 23 de março de 1885 e que uma commissão internacionalesta encarregada de estudar os diferentes 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 aprovou por unanimidade que os traçados deviam ser classificados por ordem de mérito, da seguinte forma: 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:

Novas construções e trabalhos complementares de  
1.º estabelecimento.....  
Augmento de material circulante.....  
Augmento de mobilia, utensilios e ferramentas.....  
Substituição dos taboleiros metalicos de antigas pontes.....  
Renovação da via.....

Réis
183:088\$852
220:448\$368
34:397\$634
9:683\$911
14:830\$546
<b>Total.....</b>

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 meridionais 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 construções 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 instalação dos charriots transbordeurs electricos e com a iluminação 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 compreendidos um grande numero de instalações e melhoramentos necessarios por motivo do accrescimo do trafego.

Na despesa com o augmento do material circulante encontram-se duas verbas importantes: a de 94:343\$679 réis com a construção de 200 vagons plataformas para carga normal de 10 toneladas e que devem ficar concluidos muito 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 acquisitione 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 aplicada mais um credito de 60:000\$000 réis levados á conta das despesas de exploração, só resta para 1904 a substituição dos carros 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, com apparelhos de via correspondentes sobre as linhas principaes.

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

A linha dos Meridionais 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 Meridionais, 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 1903 e calculado proporcionalmente sobre o numero de dias comprehendidos entre as duas datas acima, 24 de novembro de 1904 e 15 de marzo 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 accelerar os trabalhos (taes como transportes dispendiosos de materiais 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 Majestade a Rainha de Portugal, «Ponte D. Amélia» e Sua Majestade El-Rei dignou-se honrar com a sua presencia 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 iniciais 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 instruções necessarias. Não será, portanto, senão no segundo semestre do corrente anno, que o trafego poderá começo a desenvolver-se, e depois será necessário ainda

contar com o tempo para que as correntes do tráfego se estabeleçam.

E pois conveniente esperar, pelo menos, os resultados do exercício de 1905, 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 destas 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 ...	<u>11:100\$000</u>

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

Entrega do Banco Lusitano de prestação vencida neste exercício, conforme a alínea d) da condição quarta da escriptura de 10 de maio de 1900. ....	4:000\$000
Diferença indicada. ....	<u>11:100\$000</u>

#### 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. ....	<u>17:332\$405</u>

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

#### 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. ....	<u>13:146\$806</u>

Valor nominal (90\$000 réis cada) de 581 obrigações de 4 por cento, sendo 193 de 1.º grau e 388 de 2.º grau. ....	52:290\$000
---	-------------

Seu custo (aplicação do produto da venda de terrenos do Tejo). ....	39:143\$194
Diferença. ....	<u>13:146\$806</u>

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

O saldo desta conta é o mesmo.

A despesa efectuada neste exercício foi :

Novas contruções e trabalhos complementares. ....	194:141\$852
Mobilia, utensílios e ferramenta. ....	34:397\$634
Material circulante. ....	220:448\$368
Total—Réis. ....	<u>448:987\$854</u>

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). ....	<u>4:465\$000</u>

Saldo devedor. ....

(a) Vendas efectuadas neste exercício :

A Eugenio de Sousa. Terrenos onde primitivamente existiram os predios 95 e 103 da travessa da Conceição da Glória, da cidade de Lisboa, por. ....

A Nicola Bigaglia. Terrenos onde existiram os predios 14 e 32 da rua de S. Sebastião das Taipas, e 7 da rua de Santo António da Glória, da cidade de Lisboa, por. ....

Somma—Réis. ....

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

Capital — Obrigações :

Obrigações privilegiadas de 1.º grau : Saldo credor em 31 de dezembro de 1902. ....	47.737:8500
Saldo credor em 31 de dezembro de 1903. ....	<u>47.719:710\$000</u>

Diferença para menos em 1903. ....

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. ....	<u>41.948:190\$000</u>
Diferença para menos em 1903. ....	<u>34.920\$000</u>

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 oferece a mesma existência do exercício 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. ....	<u>9.799</u>

#### Fundo de reserva especial

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

Deduções segundo a alínea 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. ....	<u>55:752\$581</u>

200:000\$000

4:465\$000

51:531\$880

1:940\$269

257:937\$149

Somma—Réis. ....

Deduzindo :	
Inversão em ouro metal, de réis :	
£ 1 ao par. ....	4550
£ 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	<u>141:624\$125</u>
A mesma quantidade ao par. ....	<u>109:116\$000</u>
Saldo credor como acima. ....	<u>225:429\$024</u>

(Continua).

## Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

### Fornecimento de óleo 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 20.000, d'óleo de linhaça.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazéns (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis, 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

## Avisos 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 1

# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

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

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

**LISBOA** Hotel Durand. — Rua das Flôres, 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 1.500 réis por dia até 1.500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

**NAZARETH** Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1.500 a 1.500 réis; em setembro, desde 1.500 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 Baixa). Serviço de 1.<sup>o</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhos.

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

**PORTO** A' La Ville de Paris. — Grande fabrica de corôas e flores artificiais — 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 1.500 a 2.500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

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

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

## PEKING



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
5. 0 m.	5-15 m.	5-30 m.	5-45 m.
5-50 m.	6-5 m.	6-47 m.	7-3 m.
6-35 m.	6-50 m.	7-32 m.	7-48 m.
7-20 m.	7-35 m.	8-17 m.	8-33 m.
8-50 m.	9-5 m.	9-47 m.	10-3 m.
9-35 m.	9-50 m.	10-32 m.	10-48 m.
10-20 m.	10-35 m.	11-17 m.	11-33 m.
11-5 m.	11-20 m.	12-2 t.	12-18 L.
11-50 m.	12-5 t.	12-47 t.	1-3 t.
12-35 t.	12-50 t.	1-32 t.	4-48 t.
1-20 t.	1-35 t.	2-17 t.	2-33 L.
2-5 t.	2-20 t.	3-2 t.	3-18 L.
2-50 t.	3-5 t.	3-47 t.	4-3 t.
3-35 t.	3-50 t.	4-32 t.	4-48 t.
4-20 t.	4-35 t.	5-17 t.	5-33 n.
5-5 t.	5-20 t.	6-2 t.	6-18 L.
5-50 t.	6-5 t.	6-47 t.	7-3 t.
6-35 t.	6-50 t.	7-32 t.	7-48 L.
7-20 t.	7-35 t.	8-17 n.	8-33 n.
8-5 n.	9-20 n.	9-2 t.	9-18 n.
8-50 n.	9-5 n.	9-47 n.	10-3 n.
9-35 n.	9-50 n.	10-31 n.	10-48 n.

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

## Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio

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

## Figueira Alfarelos Figueira

Partida	Chegada	Partida	Chegada
2-10 m.	2-49 m.	3-10 m.	3-49 m.
4-0 m.	5-0 m.	5-25 m.	6-31 m.
3-59 t.	4-37 t.	5-10 t.	5-49 t.
5-0 t.	6-23 t.	5-25 t.	6-50 t.
6-10 t.	6-45 t.	a 7-0 t.	7-33 t.
a 8-15 n.	8-50 n.	8-25 n.	9-26 n.
11-20 n.	1-519 n.	a 9-10 n.	9-43 n.
—	—	12-30 n.	1-9 n.

## BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira
5-40 m.	7-25 m.	8-10 m.
4-5 t.	6-0 t.	8-10 n.
9-40 n.	10-5 n.	11-0 n.
Pampilhosa	Luso	Pampilhosa
5-10 m.	8-35 m.	4-5 m.
7-21 t.	10-59 n.	6-20 t.
Pampilhosa	V. Formoso	Pampilhosa
8-15 m.	3-25 t.	10-15 m.
4-23 t.	4-72 t.	5-50 t.
12-23 t.	a 1-57 t.	k 7-5 t.
Pampilhosa	Guarda	Pampilhosa
5-10 m.	12-0 t.	1-30 t.

## SUL E SUESTE

Lisboa	Barreiro	Lisboa
5-45 m.	6-20 m.	5-25 m.
7-40 m.	8-15 m.	7-50 m.
3-10 m.	9-45 m.	9-50 m.
11-0 m.	11-35 m.	12-30 t.
3-0 t.	3-35 t.	2-0 t.
4-30 t.	5-5 t.	4-25 t.
6-0 t.	6-35 t.	7-28 t.
12-30 n.	1-10 n.	9-35 n.

Lisboa	Setubal	Lisboa
3-15 m.	7-24 m.	4-20 m.
9-10 m.	10-38 m.	8-2 m.
3-0 t.	4-51 t.	11-0 m.
4-30 t.	6-8 t.	12-18 t.
6-0 t.	7-44 t.	3-10 t.
12-39 n.	2-8 n.	5-45 t.
—	—	7-28 t.

Lisboa	Olhão	Lisboa
7-40 m.	8-30 n.	7-30 m.
6-0 t.	5-10 m.	6-30 t.
Vendas Novas	Olhão	Vendas Novas
7-40 m.	8-30 n.	7-30 m.

Pinhal Novo	Setubal	Pinhal Novo
5-0 m.	5-23 m.	6-34 t.
12-37 t.	4-20 t.	—
9-0 n.	9-23 n.	—
—	—	—

Lisboa	Estremoz	Lisboa
7-40 m.	2-19 t.	7-30 m.
6-0 t.	12-4 n.	2-0 t.
—	—	6-0 m.
Casa Branca	Evora	Casa Branca
9-7 m.	9-56 m.	8-0 m.
6-40 t.	7-30 t.	6-40 t.
—	—	—

Lisboa	Moura	Lisboa
7-40 m.	3-20 t.	6-5 m.
6-0 t.	3-32 n.	8-40 n.
—	—	6-0 m.
Portimão	Tunes	Portimão
8-15 m.	9-35 m.	8-40 n.
—	—	4-53 m.

Portimão	Faro	Portimão
6-30 t.	9-44 n.	4-28 t.
7-5 t.	—	7-30 t.
—	—	11-15 m.
Portimão	Olhão	Portimão
6-10 m.	9-57 m.	7-30 m.
—	—	11-15 m.

MINHO E DOURO
Porto
Famalicão
Porto
Porto
Famalicão

Porto	Famalicão	Porto
9-31 m.	11-1 m.	5-3 m.
3-3 t.	3-29 t.	4-17 t.
5-32 t.	n 6-51 t.	q 6-40 t.
9-40 n.	11-4 n.	7-52 t



# 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 accommodações para passageiros.— Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa, 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 Ingleses, 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, Cette e Marselha, vapor francez **St. Barthélémy**. 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 Município, 19, 1.<sup>o</sup>



**Havre** e Hamburgo, vapor allemão **Gauhyba**. 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, vap. allemão **Bonn**. Sahirá a 16 de agosto. Agentes, Pereira & Lane, R. de S. Julião, 100, 2.<sup>o</sup>



**Madeira**, St. 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 23 de agosto. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua de El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



**Montevideo**, Buenos Aires e Rosario, vap. 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>



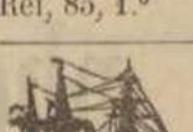
**Southampton** vapor inglez **Nile**. Espera-se a 19 de agosto. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Capelistas, 31, 1.<sup>o</sup>



**S. Thiago**, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, St.º Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mosamedes, 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 Mocambique, 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 Pacífico, 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**, Cette 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>