

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

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

Proprietário-diretor-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48  
LISBOA

TELEPHONE N.<sup>o</sup> 27

Endereço telegraphicó: Camiferro

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Aviso ao publico e distâncias kilometricas da estação de S. Mathias, do Sul e Sueste.

Aviso ao publico sobre o caes do Rego e tarifa especial interna n.<sup>o</sup> 9 g. v., da Companhia Real e

Tarifa especial B. S. M. n.<sup>o</sup> 5 p. v. da Companhia da Beira Alta.

## SUMMÁRIO

Páginas	
OS TERRENOS DO PORTO DE LISBOA ENTRE ALCANTARA E CAES DO SODRÉ, por Mello de Matos.....	273
OLHÃO A FUZITA.....	274
PARTE OFICIAL — Portarias de 3, 17, 22 e 25 de agosto e decreto de 26 de agosto do Ministério das Obras Públicas.....	275
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	275
LINHA DE PONTE DE SOR.....	276
SOBRE A LINHA DE TORRES-FIGUEIRA.....	276
A DECIMALIZAÇÃO DA HORA.....	277
UMA OFERTA AOS NOSSOS ASSIGNANTES.....	277
NOTAS DE VIAGEM — XXVIII — De novo a Nagasaki — O primeiro Japonês que veio à Europa — Amabilidade do nosso consul — Orgulho Japonês — Vapor péssimo — A Coroa.....	277
LOCOMOTIVAS MALLET PARA VIA ESTREITA.....	279
ESPECIALIDADE APEDREJADORA.....	279
UM POCO DE ESTATÍSTICA.....	279
TELAUTOGRAFO.....	280
COMPANHIA DE SALAMANCA.....	280
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos Accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	280 e 281
A ADHERÊNCIA AOS CARRIS.....	282
TRACÇÃO ELÉCTRICA.....	282
LINHAS PORTUGUEZAS — A ponte sobre o Lucalla — Material para o Minho e Douro — Pequena velocidade aos domingos — Bastão-piloto.....	283
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Itália — Suíça — Natal.....	283
NOTAS VARIAS.....	283
COMPANHIA REAL — Relatório do Conselho de Administração (continuação).....	284
CONCURSO — ARREMATAÇÕES.....	285
AGENDA DO VIAJANTE — HORARIO DOS COMBOIOS.....	286 e 287
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	288

succintamente quanto possível dizer no que é que el<sup>e</sup> essencialmente consiste.

Sabido é que em 1898 foi submetido á aprovação do Governo um projecto de distribuição dos terrenos mencionados, sendo aprovada uma planta que parecia ter em conta os interesses antagónicos que se degladiam neste ponto.

Largas conferencias houve posteriormente; porque, tanto a Companhia Real dos caminhos de ferro portuguêses como a Câmara Municipal de Lisboa, attendiam, nas suas propostas justificadamente aos interesses que de perto lhes diziam respeito, mesmo por desconhecerem os dos demais interessados.

Embora actualmente não tenha sido possível harmonizar todos os interessados, entre os quais tem importância grande a empresa exploradora do porto de Lisboa, são tão insignificantes as divergências que bem procedeu o sr. Cordeiro de Souza não demorando por mais tempo uma proposta que tanto interessa os melhoramentos de Lisboa.

Em tres zonas classifica o illustre engenheiro os terrenos a distribuir e em cada uma planeia os trabalhos necessários para o seu completo aproveitamento.

Em Alcantara a área dos terrenos ocupados é de 2.350 metros quadrados. Ali se projectam ligeiras modificações na estação de Alcantara-mar, não se delineando caes na linha de ligação com Alcantara-terra, por não haver actualmente serviço entre a linha de Cascaes e Alcantara-terra, comunicando esta quasi que exclusivamente com os caes do porto de Lisboa. Conserva-se a reversão como actualmente sucede, ficando as linhas de resguardo para jusante da doca de Santo Amaro, em terrenos da Companhia Real.

No entanto, se de futuro se julgar preciso, poderá estabelecer-se a ligação directa da estação de Alcantara-terra com o caes do porto, embora com curvas apertadas, de 180 a 200 metros de raio, o que, de resto, não terá grandes inconvenientes para a exploração da linha ou do porto, dadas as pequenas velocidades que ali hão de atingir as máquinas.

A passagem de nível na rua 24 de julho mantém-se onde actualmente existe.

Em Santos ocupam-se 1.718 metros quadrados com a ampliação do apeadeiro da linha de Cascaes, sem prejudicar a avenida marginal e conservando uma faja de terreno para passagem entre o apeadeiro e o anteponto.

Foi no Caes do Sodré onde o problema apresentou maiores dificuldades.

Com efeito, ali tem que ser, por muitos anos, certamente, o terminus de uma via férrea de grande movimento de passageiros, ali ha de convergir o tráfego de mercadorias para a *Outra banda*, por largos annos, infelizmente, ainda ha de permanecer ali perto o Arsenal de Marinha, que não pode ampliar-se senão nos terrenos do lado de oeste conquistados ao Tejo e ainda ali é que convergem os marítimos, os pescadores, que difficilmente iriam procurar outro local onde tratasse dos seus negócios.

Tudo, porém, que ali se projectar deve ter em vista futuros desenvolvimentos, ampliações de instalações várias, contando principalmente a ligação da linha de Cascaes com as de Santa Apolonia, que já veem até as pro-

## Os terrenos do porto de Lisboa entre Alcantara e Caes do Sodré

O illustre engenheiro sr. José Maria Cordeiro de Souza, que dedicadamente se tem consagrado aos trabalhos do porto mais valioso do nosso país, não quis abandonar, embora provisoriamente, as obras que tanto carinho lhe tem merecido sem propôr a solução de um dos problemas mais complexos a que elles dão logar: a distribuição dos terrenos entre Alcantara e Caes do Sodré, por modo a conseguir que, sem prejuízo da exploração do porto, possam nelles estabelecer-se, em condições convenientes, a avenida marginal, a linha férrea de Cascaes com as suas dependências, o mercado municipal do peixe e o serviço de comunicação fluvial, entre Lisboa e a *Outra banda*. Lamentável é para os leitores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* que não seja o autor de este bem elaborado trabalho que venha dar notícia de elle nesta revista; mas não desejando que fique sem se consignar aqui um assumpto que tão de perto diz respeito aos melhoramentos da nossa capital, tentarei tão

ximidades da Alfandega e especialmente que a parte principal do tráfego marítimo de Lisboa ha de ter lugar naquella zona.

Por essas razões, foi largamente modificado o projecto de 1898 de que já se falou.

Em primeiro lugar, a installação de vias de resguardo e de serviço do caminho de ferro dispostas em leque obrigaram a elevar de 10 a 15 metros, em certa extensão, a faxa de terreno onde ha de effectuar-se a ligação de aquellas linhas com a dupla via de Cascaes.

Entre as agulhas do leque e as de ligação fica uma passagem de nível para peões, pelo menos, para facilitar o acesso à escada do cais de Santos.

O mercado de peixe que ficará circundado por tres ruas com 9 metros de largura e um pequeno largo a leste, mudar-se-ha para a area que fica entre as linhas do caminho de ferro de Cascaes e a margem do Tejo, comunicando directamente com uma praça, assaz ampla, que ficará a oeste do Arsenal da Marinha, também para serventia de passagem para a *Outra banda* e em direitura com a praça Duque da Terceira.

Entre o mercado e a estação do caminho de ferro fica uma das já citadas ruas com 9 metros de largura, de alta conveniencia, tanto para a linha de Cascaes, como para o serviço do porto de Lisboa e do mercado.

Com este projecto a superficie destinada á estação terminus da linha do Cascaes fica sendo mais do dobro da actual e perfeitamente ligada com a cidade e com o porto commercial.

Ao sul da praça Duque da Terceira fica a nova praça já referida, cujo traçado obedeceu aos principios seguintes:

1.º As vedações a fazer a leste e oeste para a limitarem serão perpendiculares á Avenida marginal.

2.º Para determinar as esquinas ou cunhaes de esta praça com a Avenida marginal consideram-se os cunhaes dos edifícios que limitam a praça Duque da Terceira do lado do Tejo e de cada um de elles baixa-se uma perpendicular sobre a directriz da Avenida. De esta maneira, a largura da praça fica sendo de 83 metros.

3.º Deixar-se a leste de esta praça a maior area possível para ampliação do Arsenal de Marinha.

Do lado do Tejo, a nova praça ficará limitada por uma paralela á sua confrontação com a Avenida marginal e o restante terreno desde aquella linha até a crista do empedrado ficará na posse do Estado para serviço do rio.

Nesse terreno installará a Parceria dos Vapores Lisboenses o edifício para o serviço do desembarcador fluente, cujas vantagens são obvias, não só pela sua posição em relação ao tráfego marítimo, como no que diz respeito a comunicação com a margem esquerda do Tejo e centro da cidade.

O terreno destinado ao novo mercado do peixe mede de leste a oeste mais de 230 metros com largura variando de 20 até 49 metros. Será ali que a Camara Municipal ha de construir o edifício para delegação aduaneira.

Entre o terreno destinado ao mercado e a praça de que já se falou, fica um pequeno largo também já apontado, onde se estabelecerá a vedação do porto, segundo o projecto aprovado.

Não escapou ao preclaro engenheiro sr. Cordeiro de Souza o que se refere á conveniencia de regulamentar a vedação geral ao longo da linha de Cascaes e da Avenida marginal, propondo a adopção do tipo já construído entre Santa Apolonia e a Alfandega, embora com as devidas modificações do tipo das portas, entendendo que entre a linha ferrea e os terrenos marginaes do Tejo pôde reduzir-se amplamente aquella vedação.

Se de ha muito não estivessem comprovadas as altas qualidades de saber e capacidade técnica do sr. engenheiro José Maria Cordeiro de Souza, bastaria, para as demonstrar exuberantemente, o trabalho que delineou atravez não só das dificuldades proprias do assumpto, em que tantos interesses se defrontam, mas ainda por ser obrigado a distrair a sua atenção para a preparação de trabalhos de uma comissão de serviço de grandíssimo valor no porto mais importante da nossa África Oriental.

Ao mesmo tempo pois que aquelle notável engenheiro se ocupava devotadamente com um assumpto capital

para Lisboa, preparava trabalhos para o porto de Lourenço Marques, e nessas condições não sabe mais o que admirar-se neste engenheiro: se a sua alta competência técnica, se as enormes qualidades de trabalho e de dedicação pelos serviços que lhe estão confiados.

Se pessoalmente nos fosse lícito apresentar o nosso parecer, lamentaríamos que as instâncias superiores não autorizassem o sr. engenheiro Cordeiro de Souza a arcar com o problema em toda a sua magnitude, consentindo-lhe que, dentro do seu projecto, coubesse ainda o desenvolvimento do Arsenal de Marinha, que evidentemente é já acanhado em demasia para uma nação que possue, como a nossa, tão vasta extensão de colônias, servidas por portos de notável importância natural e tão desajudados de obras de engenharia.

Mello de Mattos.

## Olhão á Fuzeta

E' aberto hoje á exploração provisória o troço da linha do Sul, compreendido entre as estações de Olhão e da Fuzeta, na extensão de 9<sup>km</sup>.

Este lanço de facil construção manteve-se ao sul da estrada real e proximo do mar, fugindo do terreno accidentado e pedregoso que se estende para o norte da estrada.

Em planta predominam alinhamentos rectos que somam 7.913 metros separados por 40 curvas, das quais apenas duas tem raios de 300 metros, outras duas de 350 metros. Ha ainda 3 de 400 metros e 3 de 600 metros.

Em perfil predominam os patamares que somam cerca de 6.000 metros, havendo 521<sup>m</sup>.24 em declive de 13<sup>‰</sup>, 944<sup>m</sup>.51 em rampa de 8,6<sup>‰</sup> e as restantes pendentes entre 3 e 5<sup>‰</sup>. São pois optimas as condições de tração.

As terraplenagens são de pouco vulto.

Apenas junto da Fuzeta há uma trincheira com a cota média de 6<sup>m</sup> em extensão superior a 200<sup>m</sup>.

São tambem insignificantes as obras de arte, compreendendo 14 aqueductos cobertos, de 0<sup>m</sup>.60, 1 coberto de 1<sup>m</sup>.0, 5 abertos de 0<sup>m</sup>.60, 1 aberto de 2 bocas de 1<sup>m</sup>, 3 pontões de um vão de 4<sup>m</sup>, 2 de 2 vãos de 4<sup>m</sup>, 1 de 1 vão de 2<sup>m</sup> e 2 de 3 vãos de 4<sup>m</sup>, todos com os encontros de alvenaria e taboleiro metallico.

Na estação da Fuzeta o desvio da estrada municipal da Fuzeta a Moncarapacho obrigou à construção de muros de suporte.

Ha no lanço 23 passagens de nível e uma passagem superior.

A unica estação do lanço é a da Fuzeta. Construiram-se, porém, dois apeadeiros, Marim e Bias, que facilitam o acesso do caminho de ferro à população dos campos circumvizinhos, medindo 3<sup>km</sup>.6 entre a estação da Fuzeta e o apeadeiro de Bias e 2<sup>km</sup>.2 entre os dois apeadeiros.

A estação da Fuzeta, além do edifício de passageiros, tem cais coberto e descoberto.

Fica a pequena distancia da povoação e serve tambem a importante freguesia de Moncarapacho.

Além da estação da Fuzeta ficam ainda cerca de 350<sup>m</sup> do lanço construído.

O custo kilometrico orçado foi de 12.378.533 réis, incluindo a estação de Olhão que fazia parte d'este lanço. O custo da parte agora aberta á exploração é, porém, menor. Graças ás consideraveis reduções obtidas em praça foi bastante modesto o custo do lanço.

Empregaram-se nesse os carris de 30 kg. levantados da linha do Sul entre o Barreiro e Beja e substituidos por carris de 36,5 kg.

Está bastante adeantada a construção do lanço seguinte que comprehende a estação de Tavira, sendo de esperar que se possa abrir á exploração em 1 de Janeiro.

São dignas de todo o louvor a actividade e competência manifestadas pelo engenheiro sr. Arthur Mendes que tem dirigido a construção.

A linha é agora aberta á exploração provisória pelo

prolongamento dos comboios 3, 4, 5 e 6 que teem todos paragem nos apeadeiros. Mais tarde quando a linha for aberta até Tavira, serão suprimidas as paragens dos comboios 3 e 4 nos apeadeiros.

A estação da Fuzeta deve ter bastante tráfego de peixe, de frutas e vinho que abundam na região.

## PARTÉ OFFICIAL

*Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria*

*Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas*

*Editos de quinze dias*

Faz-se publico, nos termos e para os efeitos do artigo 14º do regulamento das concessões, estabelecimento e exploração das industrias electricas, de 28 de fevereiro de 1903, que estará patente na 2.ª Divisão da 2.ª Repartição da Direcção Geral dos Correios e Telegraphos, pelo prazo de quinze dias, a contar de 4 do corrente, o projecto, apresentado pela Nova Companhia dos Ascensores Mecânicos de Lisboa, para o estabelecimento das linhas para exploração por tracção electrica entre o Largo da Estrela e a Rua de S. João dos Bemcasados.

Todas as reclamações contra a approvação d'este projecto devem ser presentes à mencionada Repartição.

Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas, em 2 de agosto de 1904. — O Engenheiro Inspector Geral, *Paulo Benjamin Cabral*.

*Direcção Geral das Obras Publicas e Minas*

*Repartição dos Caminhos de Ferro*

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto datado de 11 de junho do corrente anno de ampliação do apeadeiro da Quinta Grande, na linha de Setil a Vendas Novas, apresentado pela Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes; ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 4 do corrente, aprovar o referido projecto.

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

Paço, em 17 de agosto de 1904.—*Conde de Paçó-Vieira*.

*Caminhos de ferro do Estado*

*Conselho de Administração*

Propondo o Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado que, para a execução da construção do prolongamento do caminho de ferro de Guimarães a Fafe, seja declarada a urgencia da expropriação, por utilidade publica, de uma parcela de terreno pertencente a Jose Antonio de Macedo, necessaria para a construção da referida linha férrea, situada no distrito de Braga, concelho de Guimarães, freguesia de S. Romão de Mesão Frio, lugar da Cruz de Argola e compreendida entre os perfis 244 + 13º,0 e 245 + 15º,0;

Considerando que esta expropriação se acha compreendida nas disposições do artigo 2.º da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 4 do corrente, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859, a mencionada expropriação marcada na planta parcelar que baixa com o presente decreto assinada 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 17 de agosto de 1904.—REI—*Conde de Paçó-Vieira*.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a modificação da planta cadastral da linha de Guimarães a Fafe, entre os perfis 244 + 13º e 245 + 15º; ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 4 do corrente, aprovar a referida planta.

Paço, aos 17 de agosto de 1904.—*Conde de Paçó-Vieira*.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto e orçamento, com data de 30 de abril ultimo, do segundo lanco da 1.ª

seção da linha de Ponte de Sôr, compreendido entre a Senhora da Graça e Arraiolos, na extensão de 10.945 metros:

Ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 18 do corrente, aprovar o referido projecto e orçamento, na importancia de 151.840.5000 réis, e tendo em vista a necessidade de obviar à crise de trabalho na região atravessada pela linha:

Ha por bem ainda o mesmo Augusto Senhor determinar que se proceda à sua execução, começando-se sem demora os trabalhos da infrastructura d'aquele lanco, para o que são assegurados os precisos recursos, nos termos do regulamento de 2 de novembro de 1899, à administração dos Caminhos de ferro do Estado, para prover aos encargos da construção.

Paço, em 22 de agosto de 1904.—*Conde de Paçó-Vieira*.

Sua Majestade El-Rei, tendo em vista a necessidade de atender às exigencias inadiáveis do tráfego nos caminhos de ferro do Estado:

Ha por bem autorizar que nos referidos caminhos de ferro haja aos domingos serviço de pequena velocidade, restrito tão somente ás mercadorias de excepcional affluencia e ás épocas e estações em que extraordinaria e temporariamente se torne indispensável abrir essa excepção ao salutar preceito formulado no artigo 7.º da tarifa geral dos mesmos caminhos de ferro, aprovada por portaria de 18 de março do corrente anno.

Paço, 25 de agosto de 1904.—*Conde de Paçó-Vieira*.

Propondo o Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado que, para a execução da construção do prolongamento do caminho de ferro de Guimarães a Fafe, seja declarada a urgencia das expropriações por utilidade publica de diversas parcelas de terreno necessarias para a construção d'aquella linha férrea, a saber:

1.º—N.º 14. Uma parcela medindo 2.281 metros quadrados de terreno, lavradio de 1.ª classe, e n.º 14-A, outra parcela medindo 855 metros quadrados de terreno lavradio de 2.ª classe, pertencentes ao Commandador Luiz José Fernandes, as quaes confrontam pelo norte com o expropriando, pelo sul com o caminho publico, pelo nasciente com o Dr. João Ribeiro da Costa Sampaio Cardoso, e pelo poente com D. Theresa Teixeira Baptista Sampaio, situadas no distrito de Braga, concelho de Guimarães, freguesia de Santa Marinha da Costa, lugar e quinta das Bessadas de Cima.

2.º—N.º 15. Uma parcela medindo 993 metros quadrados de terreno lavradio de 2.ª classe pertencente a José Rodrigues da Silva, que confronta pelo norte e poente com o caminho publico, e pelo sul e nasciente com o expropriando, situada no distrito de Braga, concelho de Guimarães, freguesia de S. Romão de Mesão Frio, lugar e quinta de Cidraes.

3.º—N.º 16. Uma parcela de terreno medindo 240 metros quadrados de terreno lavradio de 2.ª classe, n.º 16-A, um quintal medindo 626 metros quadrados e n.º 16-B, uma parcela de terreno lavradio de 1.ª classe, medindo 361 metros quadrados, pertencentes ao Dr. João Ribeiro da Costa Sampaio Cardoso, e que confrontam pelo norte com D. Rosa Alves Pereira, pelo sul com o Commandador Luiz José Fernandes, pelo nasciente com José Rodrigues da Silva e caminho publico, e pelo poente com o expropriando, situadas no distrito de Braga, concelho de Guimarães, freguesia de S. Romão de Mesão Frio, lugar e quinta do Outeiro.

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

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 14 do corrente, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859 as mencionadas expropriações marcadas nas plantas parcelares que baixam com o presente decreto assinadas 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 26 de agosto de 1904.—REI.—*Conde de Paçó-Vieira*.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

*Especial n.º 9, gr. vel. da Companhia Real.*—Reforma esta tarifa a muito antiga, de ha vinte annos, destinada ao transporte de grupos de passageiros em 3.ª classe, e que era entre determinadas estações na linha do norte para leste, desde Povoa, com o minimo de 50 kilometros ou pagando por este preço.

A nova tarifa reduz o numero de passageiros, necessário para constituir grupo, de 20 para 12 e torna ge-

ral a applicação dos preços reduzidos, entre todas as estações, com excepção unica das do ramal de Cascaes.

Os preços soffrem pequenas variantes por obedecerem agora a uma base kilometrica fixa, ficando inferiores aos antigos os de pequeno percurso, e com uma insignificante diferença para mais os de longos trajectos.

*Caes do Rego.* — Tendo a Companhia Real aberto ao serviço de recepção de mercadorias o caes do Rego, ponto da linha de cintura que serve as localidades suburbanas da capital, do lado do norte, o aviso ao publico que hoje damos designa as mercadorias que pôdem ser aceitas nas estações com aquelle destino, em geral mercadoria grossa, materiaes e accessórios de e para construção, cereaes e farinhas.

Os preços são os applicaveis como se as remessas fossem destinadas a Lisboa P.

*Internacional, B. S. M. n.º 5, da Beira Alta* — Destina-se esta tarifa a facilitar o transporte de gado suino, lanigero e caprino entre as estações das linhas da Beira Alta e Salamanca, e representa uma grande reducção sobre os preços até agora applicados e que não permitiam o desenvolvimento d'este trafego.

Além do abaixamento de preços, fica sendo concedida a passagem gratuita dos guardadores, na proporção de 1, só ida, nas expedições de um ou dois vagons, e ida e v. ita quando sejam mais vagons.

\*  
*Tarifa P. n.º 11, pequena retocidade.* — Tornou-se extensiva ao transporte de serradura a tarifa P. n.º 11 combinada entre a companhia Real e a direcção do Sul e Sueste.

## Linha de Ponte de Sôr

Foi aprovado por portaria de 22 do corrente e mandado executar o 2.º lanço da 1.ª secção da linha de Ponte de Sôr, compreendido entre a Senhora da Graça do Divor e a estação de Arraiolos com a extensão de 10.915" dos quaes 5.535",92 em alinhamentos rectos e 5.379",08 em 18 curvas, cujos raios variam entre 400 e 1.000 metros.

Em perfil encontram-se 3 declives sommando 5.850",34, 8 patamares da extensão total de 2.203",27 e 4 rampas com 2.861",39.

Os traineis teem quasi todas as inclinações limite de 15"/., salvo um de 6"/.. O accidentado do terreno tornou indi-pensavel as numerosas inflexões do traçado tanto em planta como em perfil.

As excavacões attingem 161.206 metros cubicos dos quaes cerca de 44.000 vão para o lanço seguinte. Os aterros comprehendem 103.252 metros.

As obras de arte reduzem-se a um pontão de alvenaria de 3 metros, 26 aqueductos de 0",4, 6 de 0",60 e 1 de 0",8 importando todos em 5.035\$066 reis.

Ha 11 passagens de nível.

No lanço ha apenas a estação de Arraiolos que fica a pouco mais de 2 kilometros do centro da povoação, não permittindo o terreno approxima-la mais. Dá-lhe acesso a estrada real cortada pela linha.

Ha ainda no lanço 3 casas de guarda e 1 de guarda e partido.

O orçamento total do lanço é de 151.840\$000 reis, ao qual corresponde o custo kilometrico de 13.911\$,131 reis.

As camaras municipaes de Evora, Arraiolos e Mora, convidadas pelo ex.º ministro das Obras Publicas a indicarem os subsidios com que podiam concorrer para a construcção da linha, declararam que a falta de recursos os inhibia de tomarem compromissos pecuniarios, obrigando-se porém a promover a expropriação gratuita dos terrenos e a fixação de preços moderados para os que não fossem cedidos gratuitamente.

O projecto definitivo do 1.º lanço da 2.ª secção comprendido entre Arraiolos e Valle do Poço já foi enviado ao Conselho Superior de Obras Publicas e Minas.

A demora no começo da construcção do 1.º lanço foi devida á necessidade de aguardar as cefas para se poder restabelecer o traçado e demarcar a faixa a expro-

priar na zona da pequena propriedade em volta de Evora, atravessada pela linha.

Foi superiormente determinado que se activassem os trabalhos da infrastructura dos lanços aprovados.

## Sobre a linha de Torres-Figueira

*O Conimbricense* publicou ha dias, no sabado 26, um artigo de fundo que por acaso nos veio à mão, por tal forma baseado sobre falsidades (que, com licença do velho collega, não podemos deixar de classificar de um acervo de disparates) que entendemos não dever deixar passar em julgado.

E' realmente lamentavel que jornaes sérios e antigos, como aquelle, que e, se não nos enganamos, o decano do nosso jornalismo, prestam as suas columnas a escritos sem senso commun, feitos sem conhecimento de causa, sem o menor estudo — tão facil, de resto, que se o auctor consultasse um simples papel, ou não faria o artigo ou tendo-o feito o lançaria ao fundo do mais despresivel cesto dos papeis velhos.

Diz-se ali, sobre a linha de Torres-Figueira:

Cinco annos depois de aberta à exploração a linha de Torres, foi fixada a verba paga pelo governo, de garantia de juro, em quinhentos contos de réis. Ha quinze annos, pouco mais ou menos, vem o governo pagando, sem a menor alteração, 500 contos de réis de garantia de juros, como se aquella linha tivesse crystalizado em determinado rendimento; nem para mais, nem para menos ! !

Não ha aqui uma palavra de verdade.

Nem a garantia jamais foi fixada em 500 contos, nem o governo pagou uma unica vez tal verba por aquelle motivo, nem as verbas, muito inferiores áquella, pagas pelo governo, teem sido immutaveis.

Baseado neste rosario de falsidades o artigo borda umas accusações contra a direcção fiscal por parte do governo, contra uns supostos inspectores, superiores a essa direcção (que não sabemos quem sejam), atribuindo a má fiscalização a influencias do sr. conde de Burnay (!) —uma misturada que parece escrita por um habitante da lua... ou de Rilhafolles.

Depois vem a velha theoria de que a companhia desvia de propósito o trafego d'aquella linha para a do Norte.

Esta affirmação tem tanta rasão de ser... como as anteriores, e se fosse necessaria prova bastava o constante augmento do trafego d'aquella linha e a constante diminuição da verba que o thesouro paga como garantia de juro, para o demonstrar claramente.

Por fim e atirando-se aos rotativos, como manifestação da sua politica de endireita que é a que, afinal, nos ha de salvar —até de lermos artigos banaes— conclue —bomba final e de effeito— que o thesouro tem pago, em 15 annos à companhia 7.500 contos como garantia de juro da linha de Torres-Figueira !

Ora, respeitavel collega, isto é um barbarismo tal que, apenas abrindo na pagina 22, a estatística formulada pelo ministerio das Obras Publicas, que faz parte do nosso numero de 1 de maio passado, as importancias pagas pelo governo foram apenas 58 contos em 1888 (sobre duas secções, até Leiria) em 1889, 82 contos; em 1890 a 1898, em cada anno 100:565\$088 réis por nesses annos o producto do trafego não attingir a base fixada no contracto; e desde então, tendo havido excesso de receitas começou a decrescer, sendo em 1899 de 88 contos, em 1900 de 63, em 1901 de 48, e em 1902 apenas de 37.

Para 500 contos, por anno, faz sua diferença!... E em 1903, segundo o relatorio da companhia foi de 16:244\$000 réis e em 1904 é de esperar que seja zero ou pelo menos insignificante.

O total pois, dos 16 annos que o abalizado articulista fixa em 7.500 contos, é de 1.298, muito menos de um quinto, apenas.

E com esta competencia se lançam artigos à publicidade!

Mas agora reparamos: porque motivo tomámos nós isto a sério e perdemos tempo a tosquiar este... artigo? Emfim! *quod scripsi scripsi.*

## A decimalização da hora

Recebemos do nosso querido colaborador o distinto engenheiro Mello de Mattos a carta que abaixo publicamos e se refere a varios erros de revisão que escaparam no seu primeiro artigo sob o título que encima estas linhas, artigo de que temos já em nosso poder a continuação que somos forçados a deixar para outro numero, pelo facto do sr. Mello de Mattos honrar tambem este com a sua colaboração sobre assumpto de absoluta actualidade.

A respeito dos erros sempre diremos que dá vontade de perdoar ao nosso revisor as faltas commettidas, visto que elles originaram a amavel carta do nosso colaborador, verdadeiro rambilhete em que as flores da sua modestia rescedem os aromas do seu fino espirito.

Segue a carta:

17 de agosto de 1904.

Meu caro Mendonça e Costa:

Não está nos meus habitos queixar-me dos revisores que teem a má sorte de decifrar os meus gatasfunhos, que já causaram o desespero do pobre mestre escola que me quiz iniciar nas bellezas da calligrafia, à força de palmoadas, mas que nem assim consegui que eu deixasse de ter escrita... impressionista.

No entanto, o artigo sobre decimalização do tempo que me fez o obsequio de publicar no logar de honra da *Gazeta dos Caminhos de ferro*, de hontem, tem gralhas de tal ordem que deturpam inteiramente o sentido do que escrevi:

Pondo de parte um *sexagesimal* que por vezes o revisor escreveu *sexagecimal*, uma *enumeracão* que tem a mais um e inicial, um *devide-se* que ainda me não atrevo a ortografar sem i em ambas as primeiras syllabas, não posso deixar passar sem reparo os erros seguintes:

Pag. 258, col. 1.<sup>a</sup>: onde se lê duas vezes *René Lacan*, deve ser *René Lacour* e na nota (2) em logar da palavra *primario* eu pretendi escrever *fimario*, erro que aparece ainda na 45.<sup>a</sup> linha da segunda columna de esta mesma pagina.

Pag. 258, col. 2.<sup>a</sup>, linhas 32.<sup>a</sup> e 36.<sup>a</sup> foi *Sarranton* que quis escrever e não *Sarranton*.

Não deixarei esta pagina sem lhe pedir que deixe ortografado como elle o escreveu o nome do illustre filologo Gonçalvez Viana, não só porque elle tem competencia como ninguem em assuntos de esta ordem, mas porque cada um pôde pintar o nome como quizer.

Tambem desejaria que se dissesse que o livro que elle publicou se chama *Ortografia nacional* e não *Ortografica nacional*, como os meus gatasfunhos fizeram perceber ao misero revisor.

Além de virgulas e pontos finaes distribuidos pelo meio dos algarismos da pag. 259, encontro ali tres erros que transtornam inteiramente o que escrevi.

O primeiro acha-se na linha 13.<sup>a</sup> nas palavras algo sybilinas *ponto da circumferencia*, querendo eu desenhar impressionisticamente *quarto de circumferencia*.

O segundo na linha 58.<sup>a</sup> lembra um doente atacado de daltonismo que confundisse o branco com o preto. Pre-lendi escrever *acumulacão* e o revisor percebeu *ainulacão*.

O ultimo na linha 69.<sup>a</sup>, se não for emendado, leva a concluir que onde disse tempo de sobra devia escrever atraço e perda de comboio. O que eu escrevi, porém, foi *4 horas e 48<sup>m</sup>* e não *5 hours e 48<sup>m</sup>*.

Lamento verdadeiramente ter apurado a paciencia do revisor na decifração grafologica das hastes e curvas que constituem o que chamo a minha letra para alcançar tão mau resultado... mas, penitenciando-me, não tenho remedio senão pedir ao meu presado amigo que faça inserir no proximo numero esta carta errata, agraciando antecipadamente esta nova amabilidade para com o

De v. etc.

Mello de Mattos.

## Uma offerta aos nossos assignantes

A companhia dos caminhos de ferro do Meiodia, da França, offereceu-nos alguns centos de exemplares de um primoroso folheto descriptivo das suas linhas, para o darmos aos nossos leitores.

Em nome d'elles agradecemos este valioso **BRINDE** que consta de umas 36 paginas, formato album, com 75 ex- plendidias photogravuras dos pontos mais pittorescos da rede d'aquelle companhia, na região montanhosa do Sul-Centro—Cevennes e Pireneos.

Completa o interessante album uma noticia sobre as viagens circulatorias recentemente combinadas entre as companhias de Orleans e Meiodia, que são tudo quanto ha de atrahente.

Imagine-se que um bilhete de 1.<sup>a</sup> classe que custa 190 francos, isto é 8 francos mais do que a simples ida e volta de Irun a Paris, dá a faculdade de vir, por exemplo, de Paris a Bayonna e regressar de Toulouse a Paris até um mez depois, tendo o passageiro, nesse intervallo *livre circulação* em todas as linhas e ramaes entre Bayonna, Irun, Toulouse e Ax-les-Termes.

E note-se que sendo mais pessoas o preço vai diminuindo, custando para dois passageiros 361 francos; para 3, 513; para 4, 646; e para 5, 761; cada passageiro a mais paga apenas 95 francos, isto é por ida e volta e com passe por um mez quasi o mesmo preço da passagem simples Paris-Irun.

São mais felizes do que nós, neste ponto, os parisien- ses; com uns 95 francos ou mesmo 70, porque mesmo em 2.<sup>a</sup> classe se viaja assaz commodamente em França, pôde dar-se um mez de excursão, nas deliciosas altitudes pirenaicas.

Nós, se lá vamos, é à custa de mais do triplo.

O que não quer dizer que, visto não podermos ir em melhores condições, deixemos de admirar aquelles formosos panoramas de que o sul da França é rico, e que annualmente são visitados por muitos milhares de nacionaes e estrangeiros.

Agradecemos á Companhia do *Midi* a sua valiosa e interessante offerta.

Como os exemplares que nos foram enviados são em cinco idiomas diferentes—hespanhol, francez, inglez, allemão e hollandez—fizemo-los distribuir, desde o dia 26, aos nossos assignantes—e só a elles—de Lisboa. Para os das provincias só enviaremos o album a quem o requisitar e no idioma que nos indicar, mediante o respectivo porte de 20 réis ou 70 réis se o desejarem registado.

## NOTAS DE VIAGEM

XXVIII

**De novo a Nagasaki — O primeiro japonez que veio á Europa — Amabilidade do nosso consul — Orgulho japonez — Vapor pessimo — A Coreá.**

Chegado o comboio da linha da companhia Sanyo a Shimonoseki, segue logo depois a Bakan, onde pára junto da ponte a que está atracado o vapor para a travessia do estreito, até Mogi. Este canal, de duas milhas de largura vai ser atravessado por uma ponte que, de futuro, ligará as duas linhas ferreas.

Shimonoseki é um dos mais importantes portos maritimos japonezes, passagem obrigatoria de todos os vapores que demandam ou deixam o mar interior pelo lado occidental.

São ali os vastos depositos de carvão da esquadra e dos vapores de commercio, dando áquelles longos caes, onde o trafego d'este mineral cobre uma grande extensão, uma apparença de New-Castle ou de Cardiff.

A exemplo das grandes companhias europeias, a Sanyo

tem naquelle extremo da sua linha o seu hotel-terminus, um bello edificio de dois pisos, com todas as commodidades e conforto dos estabelecimentos mais modernos d'este genero. Mobilia estofada nos quartos, fogão elegante, luz electrica, etc. Só não ha ascensor porque não é preciso em casa de dois unicos pavimentos.

A companhia Sanyo é, depois da rede do Estado, a mais importante do Japão; o seu capital, inteiramente japonez, é de 24 milhões de yens ou uns 12.000 contos.

O vapor leva-nos a Moji, de onde parte o comboio da Kyushu Tetsudo Kwaisha, que é como quem diz companhia de caminhos de ferro de Kyushu, nome que vem da ilha sul-japoneza a que a linha pertence, uma das quatro maiores que constituem o paiz, e a mais notavel perante a historia.

Ali se teem passado os factos mais importantes da enormemente larga existencia d'aquelle paiz.

A linha ferrea que, se bem que menos pittoresca do que as demais linhas ao norte, não deixa de ser cheia de interesse, segue na direccão norte para oeste. O material é excellente, composto de bellas carroagens-saílôes.

Em 9 horas transponos a distancia que nos separa de Nagasaki, onde chegamos á estação bem distante do centro da cidade, tendo por isso que andar de carro uma boa meia hora para chegar ao hotel.

D'este já falei ao tratar no artigo publicado em 1 de abril ultimo, do primeiro desembarque em terra japoneza, que foi tambem aqui, em Nagasaki.

Terminei portanto a descripção do Japão como o fio na viagem, no mesmo sitio por onde a comecei, que é ainda o ponto extremo por onde os nossos antigos navegadores e os nossos missionarios entraram naquellas ilhas, e o porto de onde embarcou o primeiro japonês, Angerio, que veio d'aquelle paiz à Europa.

Como os tres portuguezes Antonio da Mota, Francisco Zeymoto e Antonio Peixoto, os primeiros europeos que aportaram á praia de Kagoshima, elle, o audacioso Angerio, foi tambem o primeiro que d'ali saiu para a Europa, o precursor de quantos outros sahiram, até os nossos dias, a estudar tudo que esta grandiosa e bella parte do mundo tem de aproveitável para que o Japão o infinite e lhe tire o proveito, e o aperfeiçõe, e lhe sirva para augmentar os progressos e a importancia da raça amarella.

E até para voltar o estudo contra o proprio instrutor, como se está vendo.

Foi assim que nelles entrou a ideia de governação, de tribunaes, de justiça, de progresso, de caminhos de ferro, de hoteis, etc., imitando-se o que se usa na Europa e imitando-se bem, não ha duvida, a ponto d'um viajante de recreio, como eu, sahir do paiz nipponico com a mais agradavel impressão da terra e do seu povo.

Tanto era o meu desejo de prolongar a estada ali que, devendo partir no vapor da Nippon Yusen Kaisha que seguia para Wladivostok adiei a partida para o dia seguinte, utilizando o da companhia dos caminhos de ferro de Este Chinez. De como me arrependi d'essa transference os leitores o saberão em breve.

Antes de partir fui amabilissimamente recebido pelo nosso vice-consul mr. Alfred B. Glover, um inglez distinto e um dos principaes comerciantes de Nagasaki.

Não quiz este nosso sympathico representante que eu saisse da ilha sem tomar, na sua companhia um copo de *Port-wine* de que (dizia-o elle, e dizia a verdade) eu devia ter já bastante saudade.

E para isso me fez seguir encosta acima, onde, a meio caminho do carro, uma bella surpresa me esperava.

Lá em cima, quasi no alto da montanha, de entre uma verdadeira floresta da mais luxuriante vegetação, um pao de bandeira sahia, e nelle tremulava, o nosso querido pavilhão azul e branco com a coroa portugueza.

Oh! como, longe da patria, a vista d'esse quadrilongo de panno nos commove até as lagrimas.

Aqui deixo a afirmação do meu reconhecimento ao sympathico consul que, apesar de doente, foi da maior gentileza para com os seus hospedes de pocas horas.

Ao deixar o Japão havia no meu espirito uma impressão um pouco parecida com a que me inspirará á entrada: O que é o Japão?

Vivera ali um mez, vira com os olhos, muita cousa nova, mas o espirito não ficara esclarecido sufficientemente para me auctorizar a dizer:—conheço o Japão e os japonezes.

A primeira impressão aquillo é um paiz de comedia, de sorriso, de suavidade. Gente boa, modesta, humilde mesmo, que nos parece se dá por muito feliz quando a consideramos *alguma cousa*.

No decorrer da viagem vão-nos aparecendo com uma frequencia igual á surpresa que os primeiros casos nos causam, os symptomas de orgulho desmarcado, de ambicão insoffrida.

Basta abordarmos a origem do paiz, para logo vermos por terra a mascara cumprimentadeira, mostrando-nos a face do orgulhoso insulano em theorias como esta:

O Japão, dizem elles, foi producto de um Deus; o imperador é originario directo de um deus; nós somos uma particula d'esse deus.

O Japão é o paiz predestinado a dominar a Asia; o Japão nunca foi vencido, logo o Japão dominará a Asia quando quiser.

Francamente toda a nossa sympathy desfalece ao embate d'esta arrogante soberbia, digna de Saul, e o nosso pensamento dá rasão aos que consideram o Japão o paiz do enigma.

A's 4 horas havia que partir, e logo a primeira impressão do vapor foi desagradavel, não havendo, no caes, reboador para levar os passageiros a bordo.

No vapor o desapontamento foi geral, entre os que não estavam acostumados áquella viagem.

Barco pequeno, sujo, pessima comida, camarotes mal cheirosos, camas detesfaveis, serviço mal feito, ruido enorme da machina; de tudo padecia aquelle caixote a que a companhia chineza chamava um dos seus melhores vapores. Que taes serão os outros?

Tenho, agora que volto caminho da Europa, que explicar porque preferi a viagem por Wladivostok á por Dalny ou Port-Arthur, ou ao regresso por mar, como era logico (tendo ido por terra) e mesmo estava no meu programma.

A volta por mar, tirava-me pelo menos 40 dias e não me dava tempo, apesar d'isso, de fazer paragens em transito, salvo querendo ficar mais de uma semana em cada ponto, o que era viagem de mais.

Além d'isso, não vira Wladivostok, nem Irkoutsk, a grande capital da Siberia, nem outras cidades russas que desejava visitar.

Indo por Dalny seguia apenas itinerario novo entre este ponto e Ta-tchi-tchau, porque d'ahi em diante era o mesmo da vinda.

Indo por Wladivostok visitava tres cidades (?) da Corea. Preferi por isso este caminho.

Na manhã seguinte entrava o vapor no porto de Fuzan. Outra desolação.

Onde está a cidade? perguntavam todos, olhando para aquelles montes escalvados e aridos, na base dos quaes um grupo de cabanas pardacentas se avistavam. A cidade era isso mesmo!

Lá fomos a terra, quantos estavam no vapor, procurando fazer compras para traer recordações.

Nada, positivamente nada! a menos que não trouxessemos um homem ou uma mulher, que são as unicas coisas curiosas do paiz.

Os homens vestem todos de cassa branca, calcão, especie de camiza e manto, tudo muito largo e muito engomado, agitando-se ao vento. Na cabeça um chapeu afunilado na copa, feito todo de tarlatana preta, fortemente engominada tambem, com largas abas á Mazzantini.

Muito curioso o typo d'estes patusecos, mais ainda pela maneira importante porque andam, meneando os homens com ademanes de principe de drama de feira.

Facilita-lhe a imponencia a elevada estatura de todos, e a largura do tronco, lembrando a figura dos arabes.

As mulheres são baixas, vestindo tambem de branco, e deixando completamente nus os seios pela parte inferior e o ventre.

Isto são, porém os que andam vestidos—gente de commercio e de alguns haveres—porque os trabalhadores que vinham a bordo, apesar de saberem que vinham de-

frontar-se com gente menos selvagem do que elles, não traziam fato nem o menor resguardo no corpo.

Se a companhia dos vapores fosse bem organizada deveria impôr aos seus carregadores que só permittissem aproximar-se do vapor gente, pelo menos, decentemente coberta.

Como commercio, além de grande numero de bois que foram embarcados (e levaram as noites seguintes a berrar aos nossos ouvidos), na cidade apenas algumas tristes barracas de madeira, como todas as construções, vendendo cassas, papel de escrever e coisas velhissimas sem valor.

De sujidade não falemos; mesmo as palavras aceio, limpesa, lavagem, creio que não existem no vocabulario coreano.

Assim, por mais que procurassemos, foi impossivel trazer de lá outra recordação além de uns velhos guizos de ferro, unica coisa que, por menos suja, podia ser trazida.

Mas isto vai crescendo: se era assim Fuzan, onde se construia, na occasião, um caminho de ferro para a capital, destinado a ligar mais tarde com a linha do transsiberiano — trabalhos que hoje estão por certo postos de parte por causa da guerra — Genzan ainda era peior, como lhes direi.

### Locomotivas Mallet para via estreita

Foi adjudicado à casa Henschel & Sohn, de Cassel o fornecimento de 4 locomotivas-tender *Compound* do sistema Mallet para a linha da Regoa a Chaves ao preço de 44.450 fr. cada locomotiva na importancia total de 177.800 fr.

Foram 15 as propostas apresentadas no concurso limitado efectuado em 27 de julho perante o conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, variando os preços entre 40.600 fr. e 70.000 fr.

A proposta da casa Henschel era a terceira em preço e satisfazia a todos os requisitos o typo proposto o que deu lugar a ser preferida.

As dimensões características da locomotiva são as seguintes:

Cilindros de alta pressão, 320<sup>mm</sup>×550. Cilindros de baixa pressão 480<sup>mm</sup>×550. Diâmetro das rodas 1.100. Embazamento rígido, 1.400. Embazamento total, 5.200. Pressão, 12<sup>k</sup>. Superfície de grelha, 1.37<sup>m²</sup>. Superfície de aquecimento, 78,00<sup>m²</sup>. Peso da machina vasia 32<sup>t</sup>. Peso da machina em serviço, 40<sup>t</sup>. Provisão de agua, 3,5<sup>m³</sup>. Provisão de carvão, 1,5<sup>m³</sup>. Comprimento total, 10,80<sup>m</sup>. Largura maxima, 2,50<sup>m</sup>. Altura, 3,75<sup>m</sup>. Velocidade maxima 40<sup>km</sup>. Esforço de tracção, 6.000<sup>kg</sup>.

Esta machina circulará com a maior facilidade nas curvas de 60<sup>m</sup> de raio.

### Especialidade apedrejadora

Ha terras que aparambarcam o monopolio de certas especialidades. Assim Affife é a terra productora dos estucadores; não ha estucador que não seja de Affife. Cintra tem a sua especialidade: as queijadas; não ha estabelecimento que se prese onde as queijadas que vende não sejam todas da Sapa.

Coimbra tem a especialidade das arrufadas, como Elvas a das ameixas, e Setubal a das laranjas.

Ora os de Bemcanta não tendo achado meio de passar á posteridade pela fama dos seus productos uteis, acharam um meio de ser falados nos jornaes: fizeram-se monopolistas de apedrejamentos de comboios, tiros e outras patifarias quejandas.

Falla-se em ter havido um apedrejamento ao pé de Coimbra.

Fala-se em que um comboio foi recebido a tiro. Onde? Quando passava nas proximidades de Coimbra. Quem foi? Gente de Bemcanta.

E assim os de Bemcanta ficaram consagrados; teem o monopolio das selvagerias commettidas contra os comboios.

Ora isto representa um tal estado de atrazo que ao espirito repugna aceitar.

Como se comprehende que hoje, quando em Africa as locomotivas atravessam já os sertões sem serem incomodadas pelos selvagens; quando atravessam as muralhas da China sem que estejam sujeitas aos ataques dos fanaticos inimigos do progresso; quando na America atravessam as vastas regiões em que procuram refúgio bandidos de toda a casta, gente sem fé nem lei, e não correm perigo de serem assaltadas; como se comprehende, dizemos que em Portugal, num paiz europeu, civilizado, se permittam ainda façanhas d'esta ordem?

Será ignorancia, estupidez ou ruindade de figados?

Contra a ignorancia ha a escola primaria; contra a estupidez ha o afinamento sucessivo das raças pela civilização de que a escola é o agente; e não é crível que seja qualquer d'estas duas a causa do attentado.

Resta pois uma unica explicação: a ruindade de figados. Ora para evitar os prejuizos d'essa ruindade fizera-se as penitenciarias.

Se não houvesse uma inexplicavel benevolencia para com os autores de taes attentados, por certo não seriam estes tão frequentes.

Ainda não ha muitos dias foram disparados dois tiros de espingarda contra um comboio que passava proximo da estação de Coimbra.

Procedendo-se a averiguacões veio a saber-se que os autores da proesa tinham sido um tal Antonio dos Santos e um José de S. Bento. Apesar da santidade dos apelidos as suas intenções não deixam de ser diabolicas.

Como era de esperar são de Bemcanta. Foram presos e considerados inimigos da sociedade e como taes incurtos na lei de 13 de fevereiro.

O que não é favor nenhum que lhe fazem, porque se não mataram alguem, a culpa não foi d'elles; foi das balas que não quizeram seguir os destinos que elles lhes indicaram.

Todo o rigor é pouco para figurões de tal raça.

### Um pouco de estatística

Merce atenção particular uma estatística do movimento nos caminhos de ferro dos cinco Estados principaes da Europa.

O numero de pessoas transportadas em 1901 pelos caminhos de ferro é assim dividido:

Inglaterra.....	1.172.369.000
Allemanha.....	863.059.000
França.....	402.794.000
Austria-Hungria .....	217.914.000
Russia.....	109.632.000

A distancia percorrida por cada viajante é assim dividida:

Russia.....	105 kilómetros
Austria-Hungria.....	24 "
França.....	29 "
Allemanha.....	22 "
Inglaterra .....	20 "

O numero de viagens, em média, por habitante foi:

Inglaterra.....	27
Allemanha.....	15
França.....	10
Austria-Hungria.....	4
Russia (menos de) .....	1

Estes algarismos mostram que a Russia continua a ocupar o ultimo lugar quanto á necessidade de deslocação dos seus habitantes, a despeito do grande desenvolvimento que nestes ultimos tempos tem soffrido a sua rede ferroviaria.

A Inglaterra é o paiz onde essa necessidade mais se manifesta.

Os paizes onde a população é menos densa e as localidades mais afastadas são aquelles onde os viajantes percorrem maiores distancias. Os algarismos que atraç deixaçmos corroboram esta regra: é na Russia que se accusa o maior percurso, 105 kilometros, ao passo que na França e Inglaterra accusam apenas, respectivamente, percursos de 29 e 20 kilometros.

Mostram-nos tambem que é o inglez o viajante que mais frequentemente se desloca. Os algarismos muito baixos da Austria e da Russia, dizem-nos que ha naquelas paizes gente que nunca viajou em caminhos de ferro.

As estatisticas d'estes cinco estados mostram que nenhum viajante deu interesse ás companhias, pelo contrario deram prejuizo.

Durante o periodo de cinco annos, de 1896 a 1901, o deficit por viajante transportado foi, por kilometro, 3 réis e seis decimos na Austria; 2 réis e 7 decimos na Alemanha; 1 real e oito decimos na Russia e 9 decimos de real em França e na Inglaterra.

O augmento do numero de viajantes tende a reduzir este deficit, mas a verdadeira fonte de lucros para os caminhos de ferro está nas mercadorias.

E o phenomeno explica-se facilmente logo que nos lembrmos da despesa que as companhias fazem com o pessoal, material e installações de todo o genero, para os viajantes, ao passo que para o transporte de mercadorias as despesas geraes são reduzidas ao minimo.

Em regra, para que um caminho de ferro possa dar interesse é necessario que as receitas do seu trafego provenham dois terços de mercadorias e apenas um terço dos viajantes.

## Telautógrafo

Parece terem dado bom resultado as experiencias realizadas na administração dos correios e telegraphos da Alemanha com o novo e interessante apparelho chamado telautógrafo.

Com esta engenhosissima machina pôdem transmitir-se a grande distancia não só qualquer numero de palavras, muitas ou poucas, mas tambem quaesquer desenhos por mais complicados que sejam, tão sómente por intermédio dos fios telefonicos.

E' ao mesmo tempo um apparelho electrico e fotografico.

E' maravilhoso o trabalho d'aquelle machina. E no entanto é bem simples.

Comprehende um transmissor e um receptor.

O transmissor que tem as dimensões de 37 por 40 e por trinta e quatro centimetros, consiste num lapis ordinario ou numa penna estilographica ligada a dois cordões esticados que se inserem em angulo recto. Movendo-se a penna imprimem-se movimentos a estes cordões distendidos por molas e que fazem功用 um comutador pelo qual se cruzam correntes variaveis à linha que é de circuito completo.

A força d'estas correntes é proporcional à distancia da ponta do lapis ao eixo dos x e dos y, isto é, às bordas horizontal e vertical da superficie do papel em que se escreve.

Os dois circuitos influem no apparelho receptor que trabalha automaticamente e que portanto não exige a presença da pessoa com quem se quer comunicar.

Ha nesse um espelho e um galvanometro duplo. O espelho move-se pela acção da corrente. Um feixe de luz reflecte-se nesse e vai actuar sobre uma tira de papel sensibilizado, photographico, que se revela automaticamente deixando impressa a imagem no fim de trinta e cinco minutos.

A luz é dada por uma pequena lampada de incandescencia alimentada por uma bateria local. Só aparece quando se levanta o lapis do seu descanso.

Cada telautógrafo exige dois circuitos, mas o fio de retorno pôde ser o mesmo para muitos circuitos.

As experiencias teem sido entre Berlim e Potsdam a 30 kilometros, entre Dresden e Meisen a 27 kilometros, e entre Berlim e Dresden, 200 kilometros.

## Companhia de Salamanca

Reuniu a assembléa geral d'esta companhia sob a presidencia do sr. Eduardo Pinto da Silva, como gerente do Banco Alliança.

Sendo o relatorio posto á discussão, o sr. conselheiro José Ignacio Xavier referiu-se em termos calorosamente elogiosos á administração do sr. conselheiro Correia de Barros.

O relatorio accusa lucros na importancia de 85:1893525 réis, que foram distribuidos da maneira seguinte: Fundo de reserva, 50:000\$000 réis; para distribuir pelas obrigações de 2.º grau, 25:000\$000; para obrigações 6:1833750 réis; e para papel e impressão das mesmas 3:5053775 rs.

## PARTÉ FINANÇEIRA CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

### Companhia dos Caminhos de ferro Meridionaes

Annuncia-se que no dia 7 de setembro de 1904, pelas duas horas da tarde, se procederá em sessão publica, na sede d'esta companhia, rua de El-Rei, 99, 3.º, ao segundo sorteio das obrigações que teem de ser amortizadas neste anno.

Lisboa, 22 de agosto de 1904.—Pela Companhia dos Caminhos de ferro Meridionaes, os Administradores, *Antonio Francisco da Costa Lima — M. Emygdio da Silva*.

### Companhia do Caminho de ferro do Porto a Povoa e Famalicão

São convidados todos os portadores de titulos e escritos de divida differida d'esta companhia a apresenta-los no seu escriptorio à Boa Vista, no Porto, ou em Lisboa na casa bancaria dos srs. Fonsecas, Santos & Vianna, a fim de se proceder à sua conversão de acordo com a deliberação da assembléa geral de 31 de março de 1903.—Porto, 22 de agosto de 1904.—O Presidente do conselho de administração, *Manoel Eleuterio Pereira da Fonseca*.

## BOLEIIM DA PRAÇA DE LISBOA

**Lisboa, 31 d'agosto de 1904.**

Continua limitado o movimento bolsista. E' o costume, em todos os paizes, durante a época de verão, propensa e aproveitada para viagens e villegiaturas, e muito mais no nosso paiz onde se aproveitam todos os pretextos para... diminuir a actividade.

As inscrições teem-se mantido sem alteração; as obrigações 4 % com premios subiram em consequencia da pouca oferta, apesar de estar ainda longe o sorteio semestral. Nos demais valores do Estado não houve alteração.

As accções dos Tabacos, depois das grandes oscilações, devidas a jogo activo, que tiveram na primeira semana do mez, accentuaram a tendência para a alta, ultrapassando já a cotação do principio do mez.

As dos Fosforos vão subindo muito lentamente por haver sempre papel para as procuras, havendo diariamente movimento d'estes titulos mas em pequena escala.

Os cambios tiveram um pequeno agravamento, mas como apareceu abundante papel desceram logo não atingindo, todavia, a cotação de 45 d'este mez.

A noticia de que não haverá que importar alcool estrangeiro para acudir ás necessidades dos nossos viticultores do norte, faz que as cotações cambiaes se mantenham firmes.

No concurso de sábado na Junta do Credito Publico, para a compra de cambiaes numa totalidade de 20.000 libras, destinadas aos encargos da nossa divida externa, fez-se a adjudicação ao preço de 55398 réis por libra, ou seja á cotação de 44 7/16, mais 23 réis em libra do que no sábado anterior.

### Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v...	44 15/16	44 7/8	Desconto no Banco
" cheque...	44 9/16	44 7/16	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	632	634	No mercado.....
" cheque.....	638	640	Cambio do Brazil.
Berlim 90 d/v....	259	260	Premio da libra...
" cheque....	264	265	e
Francfort 90 d/v ..	259 1/2	260 1/2	\$850
" cheque...	264 1/2	265 1/2	
Madrid cheque ...	770	780	

## Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

## AGOSTO

BOLSAS	16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29	30	31
Lisboa : Inscrições de assent.	38,10	38,10	38,10	37,80	38,05	38,05	38	38	38	38,10	38,10	38,10	38,10	38,10
" coupon ..	37,80	37,80	37,80	-	38	37,95	37,80	38	37,80	37,80	37,80	37,80	37,95	37,80
Obrig. 4 % 1888 .....	-	-	-	-	20.450	20.450	-	20.650	20.700	-	-	20.700	-	-
" 4 % 1890 assent .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 % 1890 coupon .....	-	-	-	-	-	48.900	-	-	-	49.000	-	-	-	-
" 4 1/2 % assent .....	57.400	-	57.500	57.300	-	-	-	57.200	57.000	57.000	-	-	-	57.500
" 1/2 % coupon int .....	-	57.300	57.400	57.400	57.400	57.400	57.500	57.400	57.100	57.100	57.100	-	-	-
" externo 1.ª série .....	66.500	-	66.800	66.800	-	66.800	67.000	67.300	-	-	66.900	66.900	67.200	67.200
" Tabacos coupon .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal .....	-	170.900	171.000	171.000	-	171.000	-	-	171.150	-	171.450	171.300	-	171.500
" " Commercial .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	185.000	-	-	-	-
" " Nac. Ultramarino .....	-	-	-	108.600	108.500	-	-	-	108.000	-	108.200	-	-	-
" " Lisboa & Açores .....	-	-	-	-	118.000	118.000	-	118.000	-	118.000	118.000	-	118.500	118.500
" Tabacos coupon .....	131.000	131.000	-	131.300	131.500	-	133.000	-	134.000	136.000	-	136.000	-	136.000
" Comp. Phosphoros .....	65.300	65.300	64.500	64.600	64.600	65.000	65.100	65.400	65.400	65.500	65.700	65.700	65.800	65.800
" " Real .....	-	-	43.000	43.500	43.450	-	43.600	-	-	-	-	-	-	43.300
" " Nacional .....	-	-	4.700	-	-	4.750	-	-	-	-	4.700	-	-	-
Obrig. prediaes 6 % .....	92.300	-	-	92.400	-	92.200	-	92.200	92.200	-	92.350	-	-	-
" " 5 % .....	89.600	-	89.500	89.500	-	89.650	89.100	89.400	-	89.650	-	89.400	89.650	-
" C.º Phosphoros .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " Real 3 % 1.º grau .....	-	-	-	-	-	-	-	78.000	-	-	78.000	-	-	-
" " 3 % 2.º "	42.350	42.300	42.300	42.450	42.450	42.500	42.550	42.550	42.500	42.550	42.500	-	-	42.500
" " Nacional .....	-	69.000	-	69.000	-	-	-	-	69.000	-	68.900	-	-	69.200
Obrig. Atravez d'Africa .....	87.500	-	87.400	87.500	-	-	87.500	87.500	87.500	87.500	87.500	87.500	87.500	-
Paris : 3 % portuguez 1.ª série .....	62.25	62.40	62.50	62.50	62.20	62.40	62.05	62.20	62.20	62	62.22	62.42	62.37	-
Accções Comp. Real .....	204	-	-	208	206	-	204	204	207	-	-	204	-	-
" Madrid-Caceres .....	35	35	-	-	-	-	-	34	35.50	35.50	35.50	35.50	38	-
" Madrid-Zaragoza .....	282.50	281.50	283	-	-	-	281	-	282	283	-	-	-	-
Andaluzes .....	137	138	137	-	137.75	137.75	-	137.75	137.50	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau .....	362.50	362	363	364	362	365	364	364	365	363	-	365	365	-
" " 2.º "	-	-	201	201	200	-	-	200.50	-	-	200	-	200	-
" Beira Alta .....	129.50	128	130	129.75	129.50	130	-	130	130	128.25	-	-	-	-
Madrid-Caceres .....	125	127	-	-	126	125.25	-	-	126.50	-	126	-	127	-
Londres : 3 % portuguez .....	62.25	62.37	62.37	62.25	-	62.25	62.25	62.25	62.25	62.25	62.50	62.62	-	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	83.38	-	83	-	-	-	-	-	-	82.12	-	82.12	82	-

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhos	Periodo de exploração	1904		1903		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de			
		Kil.	Totais	Kilom.	Totais	Kilom.	1904	1903	1904	1903	
COMPANHIA REAL	30 5 Ag.	693	107.531.000	155.167	693	103.386.597	149.187	2.585.534.000	2.540.308.902	45.225.098	-
	6 12 "	"	111.746.000	161.249	"	109.962.104	158.675	2.697.280.000	2.650.271.006	47.008.994	-
Nova rede garantida .....	30 5 Ag.	380	15.836.000	41.673	380	14.807.403	38.966	376.879.000	367.777.098	9.101.902	-
	6 12 "	"	15.789.000	41.550	"	15.764.896	41.486	392.698.000	383.541.994	9.156.006	-
Vendas Novas .....	30 5 Ag.	70	1.376.000	19.657	-	-	-	41.386.000	-	-	-
	6 12 "	"	1.536.000	21.942	-	-	-	42.922.000	-	-	-
Sul e Sueste .....	-	528	-	-	518	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro .....	11 20 Jun.	353	39.202.966	111.056	353	31.135.226	88.201	586.186.835	587.314.890	-	1.128.055
Beira Alta .....	16 22 Jul.	253	7.785.566	30.772	253	7.278.539	28.768	213.478.171	208.809.850	4.668.321	-
Nacional — Mirandella e Vizeu .....	23 29 "	"	7.785.807	30.773	"	6.939.880	27.430	221.263.978	215.749.730	5.514.248	-
Guimarães .....	11 20 Jun.	34	2.739.355	80.569	34	2.628.440	77.307	37.760.313	38.788.584	-	1.028.271
Porto à P. e Famalicao .....	21 30 "	"	2.901.143	85.415	"	2.858.227	84.065	40.664.456	41.646.811	-	982.355
Norte de Hespanha .....	29 4 Ag.	"	-	-	64	-	-	-	-	-	-
Madrid — Zaragoza — Alicante .....	36 5 Ag.	365	1.985.097	543.3650	2.030.218	556	59.446.997	59.042.979	404.018	-	
" " "	6 12 "	"	1.888.946	517	"	1.838.815	503	61.335.943	60.881.794	454.149	-
Andaluzes .....	16 22 Jul.	1067	390.335	365.1067	371.999	348	11.617.925	11.605.636	12.289	-	
Zafra a Huelva .....	23 29 "	"	378.362	353	"	342.431	320	11.996.287	11.948.067	48.220	-
Madrid-Caceres .....	6 12 Ag.	429	83.4								

## A adherencia aos carris

Uma engenhosa applicação do electro-magnetismo permite substituir o antigo e rudimentar processo de aumentar a adherencia das rodas dos veículos aos carris das vias ferreas e dos tremvias sem se empregar a areia.

Consiste em dotar a parte inferior do caixilho dos carros com dois ou mais jogos de electro-imans montados em eixos transversais paralelos aos das rodas motrizes, de modo que possam atrair umas roldanas que se encostam aos carris na frente dessas rodas quando se fecha o circuito e se animam os electro-imans.

As roldanas, se não passa a corrente, vão afastadas dos carris por efeito de umas molas antagonistas; quando o machinista, porém, o deseja, fecha um fraco circuito electrico, excitam-se os electro-imans, a resistencia das molas é vencida, as roldanas applicam-se aos carris e escorregam sobre elles, aumentando-se assim a superficie de contacto e de attrito.

O sistema já foi ensaiado com exito em Washington.

Chegou-se a percorrer sem perigo numa carruagem automotora uma secção de linha com a inclinação de 45°.



## TRACÇÃO ELECTRICA

### Hespanha

O anno findo foi de muito tristes resultados para a Companhia Electrica Madrilhena de tracção que explora a rede de tremvias de via estreita de Madrid.

Tem a companhia de capital seis milhões de pesetas—1.080 contos—em acções, e 2.978.000 em obrigações—536 contos.

Os lucros liquidos da exploração não passaram de 122.813 pesetas—23 contos. Só para o pagamento dos juros das obrigações foram precisas 163.893 pesetas—19.500\$000 réis;—as despesas geraes da administração importaram em 37.120 pesetas—6.700\$000 réis.

Um prejuizo de 14 contos approximadamente.

Realizou-se no mez passado em Linares a inauguração dos tremvias movidos a electricidade que poe em comunicação a cidade e as minas.

A linha tem 12 kilometros de extensão; as rampas máximas são de 4,5 por 100.

O material circulante consta de onze carruagens automotoras, com dois motores cada uma, de 40 a 45 cavalos; dezoito carruagens para passageiros e oito vagons para mercadorias.

Tanto as carruagens automotoras como as de reboque teem lugar para vinte e dois passageiros sentados, e dezoito em pé, nas plataformas.

Foi pedida a concessão para o estabelecimento de omnibus electricos de trolley, entre Corunha e a estação do caminho de ferro de Betanzos.

Se se fizer esta concessão os omnibus passarão pela estrada de Pasaje, seguindo logo por La Tapia, El Carballo e Oleiros e atravessando a villa de Sada, continuarão o itinerario até a estação de Betanzos.

### Inglaterra

Dentro em pouco começarão a funcionar em Londres nas linhas da «Metropolitan and District Company» os novos comboios electricos.

E' provavel que no final do corrente anno a cidade de Londres possua esse melhoramento na sua viação acelerada.

As estações e os tunneis já prontos estão recebendo os ultimos retoques e aformoseamentos.

As carruagens adoptadas são as de piso central, como mais commodes e elegantes.

A estação productora de força motriz, cujas instalações são dignas de menção, está já terminada, bem como toda a linha desde Bakar Street até Uxbridge. Os trabalhos para a conversão do «Ynner Circle» são feitos á noite.

Antes de começar a funcionar a linha por este sistema, o director e varios empregados superiores vão em viagem de estudo á America, afim de conhecerem as linhas ferreas electricas dos Estados Unidos e colherem todos os dados para que o serviço em Londres seja montado nas melhores condições de segurança e commodidade.

### Russia

Foi finalmente proposto o estabelecimento de uma rede de tremvias electricos em S. Petersburgo.

A energia electrica provém da cascata de Vonohsa, na Finlandia, que se acha a distancia de 94 milhas da capital.

Já não é sem tempo acabar-se com os detestaveis e morosos tremvias puxados a cavallos e os sujissimos omnibus (karreti) que levam uma eternidade para andar dois kilometros.

### Estados Unidos

Terminaram os trabalhos começados em 1901, da nova linha subterranea que liga a ilha de Manhattan com o centro de Nova-York. A abertura será no dia 1 de setembro. A linha tem 20 kilometros de extensão.

Os comboios circulam com uma velocidade de 50 kilometros por hora.

Pode transportar em cada hora 40.000 passageiros.

Cada estação tem cor differente de maneira que permite ao viajante reconhecer o ponto onde quer parar sem mesmo lhe ver o nome.

O caminho de ferro aereo entre estes mesmos dois pontos, transportou ha pouco, em diferentes dias, mais de um milhão de passageiros. Quando a exploração se fazia a vapor, numea se alcançou tão elevado numero, ainda nos dias de maior movimento. Com o vapor, o numero maximo de comboios que circulavam por hora era de 40, mas com a tracção electrica podem circular 60 comboios por hora.

### Argentina

Acaba de ser implantada na Republica Argentina uma novidade nos meios de transporte.

Consiste no estabelecimento de fios aereos como os que vemos em Lisboa, para a tracção de barcos no canal que a companhia «Canalizadora do Riachuelo» está construindo perto de Liniers.

Este sistema já foi ensaiado em parte dando o melhor resultado.



## LINHAS PORTUGUEZAS

**A ponte sobre o Lucalla.**—Está já lançada sobre o rio Lucalla a ponte que une as duas margens para o serviço da linha ferrea.

Foi construída pela Société Anonyme de Constructions de Villebroeck e custou 21.700\$000 réis.

Embora seja especialmente destinada ao serviço do caminho de ferro, pode no entanto ser utilizada para viação ordinaria.

A largura livre total da ponte é de 4<sup>m</sup>,10, e tem passeios lateraes.

O projecto foi elaborado pelo conhecido engenheiro Seyrig, cujo nome está em Portugal ligado a varias construções metalicas, sendo este mesmo engenheiro que fez o projecto para a ponte do Porto que se atribue erradamente a Eiffel.

A ponte do Lucalla pesa cento e sesenta e seis toneladas, é de aço e de viga continua, lançada sobre tres vãos, os dois lateraes de 31<sup>m</sup>,25 de abertura e o central de 37<sup>m</sup>,50, o que lhe dá o comprimento total de 100 metros.

Foi montada por Duclercq, montador da casa Villobroeck.

Agora que os comboios já pôdem passar para além do rio, a continuação da linha de Ambaca far-se-ha rapidamente e com uma grande economia.

**Material para o Minho e Douro.** — Já estão no Porto sete das novas carroagens que foram encomendadas para as linhas d'aquella rede, sendo uma mixta de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> e seis de 3.<sup>a</sup>.

Os jornaes locaes elogiam, pela sua elegancia e conforto, este novo material do qual já aqui ha mais de um anno (n.<sup>o</sup> 362 de 16 de janeiro de 1903) se occupou o nosso jornal.

Como então dissémos todas as carroagens são munidas de um gabinete-toilette, tendo corredor lateral que communica com todos os compartimentos e um apparelho de alarme, o qual faz aparecer exteriormente um signal vermelho, que permite ao pessoal verificar qual a carroagem onde se fez funcionar o alarme.

Em Irun já se encontram, para virem para Portugal, mais 5 carroagens mixtas, 6 de 1.<sup>a</sup> classe e 18 de 3.<sup>a</sup>.

Todas as carroagens foram construidas na fabrica de Van Der Lipen & Charlier, de Deutz.

**Pequena velocidade aos domingos.** — Foi auctorizado por uma portaria o serviço de pequena velocidade aos domingos nas linhas do Estado nas occasões e estações em que extraordinariamente se torne indispensavel e restricto ás mercadorias cuja excepcional affluencia ocasional justifique essa providencia.

**Bastão-piloto.** — A Companhia Real adoptou esta disposição no serviço dos comboios entre Gaia e Campanhã.

É forma tão antiga, empregada no nosso como em todos os paizes, como simples e rudimentar para se evitar em absoluto o encontro de dois comboios numa via unica. Não obstante, o nosso jornalismo diario deu a noticia como se se tratasse do ultimo progresso em exploração ferroviaria.

Houve até quem lhe chamasse «novo serviço de *Gastão Piloto*» com italicico, letra grande e tudo.

Com esta designação a cousa parece-nos effectivamente muito nova. O bastão-piloto é invenção do seculo passado; o *Gastão Piloto* é invenção do *Século...* de 15 de agosto. Não podia ser mais novo.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### HESPAÑA

Segundo os calculos dos engenheiros encarregados das obras que com a maxima actividade se estão efectuando para prolongar a linha ferrea de Santander a Cabezon de la Sal, ficarão terminadas no proximo mez d'abril.

Em novembro de 1903 já a linha deve estar aberta ao publico.

### FRANÇA

Vae ser estabelecido no proximo inverno pela companhia Paris-Lyon-Mediterranée, um comboio extra-rapido entre Paris e Nice, que fará o percurso dos 1.087 kilometros de linha ferrea, que separam as duas cidades. Partindo de Paris ás 9 horas da manhã, chegará a Nice ás 10 horas e cincuenta minutos da noite.

O comboio de maior velocidade até hoje conhecido era o «Século XX», entre Nova-York e Chicago, que percorria mil kilometros em doze horas e quarenta e dois minutos. O novo comboio «Paris-Nice» fará o mesmo percurso e gastará apenas treze horas e cincuenta minutos, o que dá uma velocidade comercial de 80 kilometros.

Assim a França bate o «record» americano da velocidade de comboios.

### ITALIA

O numero de passageiros que circulou em 1901 nas grandes rôdes italianas decompõe-se assim:

	1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe
Tarifa inteira.....	766.869	3.721.005	14.040.446
Ida e volta .....	398.435	4.507.971	18.354.789
Outras reduções...	232.302	892.884	4.498.488
Circulares.....	51.361	80.941	14.730
Combinaveis.....	8.472	23.632	6.881
Assignaturas.....	5.813	40.435	25.773

A cifra total foi de 47.643.476 comprehendendo 60.625 de 4.<sup>a</sup> classe e 11.647 bilhetes diversos.

A receita foi em 1. <sup>a</sup> classe.....	16.376.871
"    " em 2. <sup>a</sup> " .....	37.730.432
"    " em 3. <sup>a</sup> " .....	52.814.870

Ve-se que a classe que principalmente contribue para a receita é a 3.<sup>a</sup>. O mesmo se tem notado noutros annos e noutras linhas.

### SUISSA

As receitas de 1903 foram de cerca de 111 milhões de francos, sendo as despesas de 73 milhões.

A reducção nas tarifas deu um aumento de 700.000 passageiros, mas deu tambem uma diminuição nas receitas que desceram milhão e meio, augmentando as despesas 3 milhões e meio.

Continua-se a trabalhar activamente na perfuração do Eiger para a construcção da linha de Jungfrau. Os detritos são transportados para a estação de Eigerwald.

Ha tres esquadras de trabalho. O tunel deve medir 3.010m. Da estação de Scheidegg vão 5,02 km.

Faltam 700m a escavar para se chegar á estação Mar de gelo. O avanço por mez é de 50m.

Espera-se que esteja terminado tudo em agosto de 1905.

Vão fazer-se trabalhos a partir das estações que permittam as ascensões dos viajantes.

Além dos caminhos de ferro federaes possue a Suissa trinta e uma linhas ferreas de via normal, tendo em exploração 937 kilometros. Tres d'estas linhas são electricas, e as restantes são a vapor.

Tem além d'estas, trinta e oito linhas de via estreita que se estendem por 905 kilometros. D'estas, desesete são de tracção electrica, desesete de tracção a vapor, e nas quatro restantes a tracção é por outros sistemas.

Funcionam em toda a Suissa doze caminhos de ferro de credalheira, sendo d'estas a linha mais extensa a de Wengenalp, e a de maior elevação a do monte Gornergrat.

Tem a Suissa em construcção doze linhas ferreas de via normal e estreita, tendo já dado concessão para a construcção de mais noventa e nove.

Brevemente será inaugurada a linha do Montreux-Oberland-Bernois, que ficará sendo a mais directa entre o lago de Genebra e Interlaken.

### NATAL

O rendimento dos caminhos de ferro do Natal, durante maio ultimo, foi de 152.338 libras menos 73.028 libras que em igual mez de 1903.

Durante a semana finda em 9 de julho o rendimento foi de libras 36.040, menos 16.306 libras que em igual semana de 1903.

## Notas varias

**Transporte de edificios.** — Na America, patria das obras phenomenaes, tem sido varias vezes feita a deslocação d'un edificio de alvenaria que se transporta de uma posição a outra pouco distante e sensivelmente no mesmo plano horizontal.

Ha pouco realizou-se uma operação mais original, o transporte d'uma casa de 26 metros de comprimento e 12 de largura para um local 50 metros acima e 60 metros ao lado da sua posição primitiva.

Segundo *La Natureza* este engenhoso transporte foi executado sob a direcção dos engenheiros da casa John Gichleay.

**Canal dos lagos americanos.** — A companhia do «Canal Marítimo da America do Norte» propõe-se abrir uma vasta comunicação hydraulica entre os grandes lagos dos Estados Unidos e o oceano Atlântico.

O seu capital monta a 150 milhões de dolars.

Realizado o seu intento pôdem os navios de alto bordo seguir pela foz do canal Welland no lago Erie, utilizando este lago e depois o de Ontario, o rio S. Lourenço, o lago Champlain e o rio Hudson.

Para isso é necessario cortar o canal e profundar com dragagens alguns lagos.

Do lago Champlain ao lago S. Francisco abrir-se-hia outro canal. Um outro se rasgaria ainda entre os lagos Ontario e Erie através da peninsula de Welland,

Estas obras colossaes ligariam Nova York com o coração do continente americano e dariam ao commercio

novas comunicações com portos importantes no Atlântico.

Poder-se-hia pelo canal viajar.

**Locomotoras electro-thermicas.**—Estão sendo estudadas na direcção geral das vias ferreas federaes da Suissa umas locomotoras a vapor em que o aquecimento é feito pela corrente electrica.

O transporte da energia electrica não se executa para mover as rodas mas para que se aqueça a agua das caldeiras das locomotoras: aquecimento a distancia.

D'este modo poderiam aproveitar-se as machinas existentes que trabalhariam sem combustivel no tender.

Seria excellente que se pudesse realizar esta ideia, mas é isso pouco provavel porque o aquecimento pela electricidade só se torna barato quando ha quedas de agua que dão gratuitamente a força electrica.

## Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal apresentados à assemblea geral dos accionistas de 20 de junho de 1904.

(Continuado do n.º 400)

### Prejuizos por diferenças de cambio

Continuam a ser mais diminutos os prejuizos cambiais na gerencia de 1903, affirmando-se a tendencia de melhoria.

Segue a comparação dos dois exercícios:

	1902	1903	Diferença em 1903
No fornecimento de carvão ...	78.051\$355	56.388\$214	- 21.663\$111
Em outros fornecimentos (a) ...	74.773\$138	116.374\$209	+ 41.601\$071
Na remessa de fundos a países estrangeiros para o pagamento de coupons e outros encargos d'administração ...	404.164\$810	339.564\$771	- 64.600\$039
	556.989\$303	512.327\$224	- 44.662\$079

(a) A diferença ser superior neste anno, provém dos pagamentos a fornecedores do estrangeiro ter sido multissimo superior aos dos annos precedentes.

### Resultados da exploração em 1903

As receitas geraes da exploração, incluindo as garantias de juro das linhas subsidiadas pelo Governo Portuguez, como consta da «Conta geral da exploração», junta ao presente relatorio em documentos n.º 5 a 14, foram:

Receitas do trafego.....	5.263.487\$761
Garantias de juro.....	366.409\$407
Receitas fora do trafego.....	13.714\$009
	5.643.611\$177
As despesas ordinarias, no mesmo exercicio, elevaram-se a .....	2.306.289\$402
Addicionando :	
Juros das nossas inscrições de divida interna.....	333\$900
Coupons prescriptos.....	1.459\$082
	1.792\$982
Somma—Réis.....	3.339.114\$757

Deduzindo:

Impostos em Portugal.....	70.789\$755
Despesas complementares de estabelecimento desde 1895.....	448.987\$854
Renovação da via.....	14.850\$546
Renovação de taboleiros metalicos	9.683\$911
Perda por destruição de material circulante.....	16.524\$798
Provisão para compra de vagons.....	60.000\$000
Saldo devedor da conta «Diferenças de cambio».....	9.688\$807
Saldo devedor da conta «Juros, commissões, despesas de Banco e outras».....	1.777\$712
Líquido.....	632.303\$383
	2.706.811\$374

### Aplicação:

a) Juros das obrigações de 1.º grau	1.788.383\$646
b) Amortização das obrigações de 1.º grau.....	184.240\$232
c) Líquido acima: 2.706.811\$374	
Menos as verbas a) e b) ..	1.972.623\$878
Restam... 734.187\$496	
Complemento da retenção indicada na alínea c) do artigo 61.º dos estatutos.....	56.752\$581
d) Amortização das obrigações de 2.º grau.....	79.538\$591
Ficam—Réis.....	2.108.915\$050
	597.896\$324

Juntando o saldo dos exercícios anteriores, a saber:

Saldo da conta «Ganhos e Perdas» em 31 de dezembro de 1902... 503.798\$224

Deduzindo (aplicação em 1903):

Juro distribuido aos obrigatarios de 2.º grau.....	444.640\$495
Amortização suplementar de 1902 de obrigações de 2.º grau.....	46.414\$524
	491.055\$019
	12.743\$205

Total—Réis..... 610.639\$529

No ultimo exercicio a economia na amortização das obrigações de 2.º grau foi:

Nas de 3 por cento .....	Fr. 489.962,95
Nas de 4 por cento .....	Fr. 46.743,90
	536.706,85
Nas de 4 1/2 por cento .....	Mes. 13.320,75
Um terço de francos 336.706,85 são francos 178.902,28 a 675 réis por 3 francos.....	40.253\$013
Um terço de marcos 13.320,75 são marcos 4.440,23 a 276 réis por marco.....	1.225\$509
Em réis.....	41.478\$522
Disponivel acima.....	610.639\$529
Líquido.....	569.161\$007

O vesso Conselho propõe que seja distribuido, captivo de impostos por cada obrigação:

A's de 3 por cento — 359.637 — 5 francos.....	Fr. 1.798.185
A's de 4 por cento — 63.091 — 6,66 francos.....	Fr. 420.186,06
	2.218.371,06
As de 4 1/2 por cento — 30.723 — 7,50 francos ou 6 marcos .....	Mes. 184.338
Supondo o cambio de 675 réis por 3 francos, em 2.218.371,06 francos.....	499.133\$488
Arbitrando o cambio de 276 réis por marco, em 181.338 marcos.....	50.877\$288
A distribuir.....	550.015\$776
Líquido disponivel.....	569.161\$007

Saldo credor da conta «Ganhos e Perdas» para o futuro exercicio.....

19.150\$231

### Factos geraes

Dos terrenos conquistados ao Tejo vendemos até 31 de dezembro de 1903:

Em 1895. 14.960m <sup>2</sup> a 3\$000 rs. por metro quadrado	44.880\$000
Em 1896. 450m <sup>2</sup> a 2\$222 " " "	1.000\$000
Em 1897. 3.491m <sup>2</sup> 25 a 6\$000 " " "	20.947\$500
Em 1898. 2.416m <sup>2</sup> 57 a 6\$000 " " "	14.499\$420
Em 1898. 223m <sup>2</sup> 18 por .....	300\$580
Em 1899. 1.089m <sup>2</sup> 91 a 6\$000 rs. por metro quadrado	6.539\$460
Em 1899. 2.250m <sup>2</sup> a 7\$000 " " "	15.750\$000
Em 1901. 2.290m <sup>2</sup> 25 a 7\$000 " " "	16.031\$750
Em 1902. 3.300m <sup>2</sup> a 7\$000 " " "	23.100\$000
Total. 30.471m <sup>2</sup> 16 .....	143.048\$710

Por estas vendas recebemos em 1896 40 obrigações de 4 por cento (série unica) no valor de .....	1:000\$000
Comprámos em 1897 para serem amortizadas 200 obrigações de 4 por cento, 1.º grau, por .....	18:918\$193
Comprámos em 1898 2 obrigações de 4 por cento (série unica) por .....	98\$660
Comprámos em 1900 437 obrigações de 4 por cento, 1.º grau, por .....	45:522\$297
Comprámos em 1901 231 obrigações de 4 por cento, 1.º grau e 461 obrigações de 2.º grau, por .....	38:360\$744
Comprámos em 1903 193 obrigações de 4 por cento, 1.º grau e 388 obrigações de 2.º grau, por .....	39:143\$194
Total das obrigações adquiridas. { 1.075 de 4% 1.º grau } por ... 143:043\$088 { 877 de 4% 2.º grau } por ... 5\$622	
Resta applicar em 31 de dezembro a somma de réis. Como acima, réis.....	143:048\$710

O vosso Conselho, de acordo com os estatutos, propõe que se mantenham em 1904 os mesmos vencimentos do exercício de 1903, fixados aos corpos gerentes da Companhia, Comissário Régio e seu adjunto, na sessão de 20 de junho do mesmo anno.

Com grande pesar nos temos de referir ao triste acontecimento que enloucou a nossa Companhia.

No dia 16 de novembro faleceu em Paris o sr. Conselheiro Antonio Maria Pereira Carrilho, Presidente do Conselho de Administração e da Comissão Executiva.

Está ainda viva na memória de todos a dolorosa impressão que causou a notícia da sua morte.

O sr. Conselheiro Antonio Maria Pereira Carrilho entrará para o Conselho de Administração da Companhia em 15 de janeiro de 1892 e foi eleito seu presidente em 30 de outubro do mesmo anno. Desde aquella data os seus serviços foram cada vez mais activos e prestantes.

O seu nome ficou ligado aos períodos difíceis da reconstituição da Companhia Real. Para a realização do convenio com os credores da Companhia valeu de muita a dedicação e o zelo do Conselheiro Antonio Maria Pereira Carrilho. Essa dedicação, esse zelo, podem ser igualados, mas difficilmente serão excedidos.

Ao preito de veneração e saudade já prestados pelos corpos gerentes da Companhia Real, por occasião do falecimento do antigo Presidente do Conselho de Administração, seja-nos lícito consagrar mais estas poucas linhas, expressão da nossa magua, à sua honrada memória.

Não é só a perda do seu Presidente que o Conselho tem a lamentar.

Em agosto de 1903 foi também arrebatado pela morte o sr. Antonio de Sousa e Vascancellos, um dos mais antigos empregados da Companhia, que durante muito tempo exerceu com grande zelo e inteligência o logar de Secretário Geral.

Também faleceram os srs. Antonio Gaspar Teixeira de Lemos, Chefe da Contabilidade Central, reformado, e Alfredo Lavado, Sub-Chefe do mesmo serviço.

Foram ambos empregados prestimosos.

Em conformidade com o que o dispõem os artigos 43.º, 24.º e 49.º dos nossos estatutos, terminam este anno o seu mandato:

No Conselho de Administração, por parte dos obrigacionistas, os ex.ºs srs. Kergall, Louis Dorizon, Marius Bô e Raoul Bayart.

Por parte dos accionistas os ex.ºs srs. Manoel Paes de Vilasboas, Jorge José de Mello.

E no Conselho Fiscal, os ex.ºs srs. Dr. Antonio Centeno, Conde de Verride.

Em virtude dos artigos citados a reeleição é permitida.

E temos a honra de propôr aos srs. Accionistas, pela parte que lhes compete, a reeleição dos dois membros do Conselho de Administração e dos dois membros do Conselho Fiscal.

(Continua).

## Concurso

Companhia Real dos Caminhos de ferro  
Portuguezes

### Escola «Camões» no Entroncamento

No serviço das caixas de socorros e de reformas e pensões (estação Caes dos Soldados) recebem-se até as 11 horas da manhã do dia 14 de setembro próximo futuro, requerimentos devidamente documentados para o logar de professor-ajudante da referida escola.—Lisboa, 24 de agosto de 1904.

## Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de ferro  
Portuguezes

### Fornecimento de madeiras diversas

No dia 26 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 madeiras diversas.

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 às 4 da tarde.

O depósito para ser admitido 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, 16 de agosto de 1904.

### Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

### Tarefa de construção de estrada

Pelo presente se faz publico, que no dia 5 de setembro do corrente anno, pela 1 hora da tarde, se ha de proceder, perante a Direcção d'estes caminhos de ferro e na sua sede nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso público para a adjudicação da tarefa n.º 2, entre perfis 109 a 180 na extensão de 1 290m.05, do 1.º lanço do ramal da estação d'Aregos ao Ladeiro, da E. R. n.º 34, em harmonia com a portaria de 28 d'outubro de 1903, segundo a qual os pagamentos ficam a cargo d'esta Direcção.

A base de licitação para esta empreitada será de 3.426\$000 réis.

Para ser admitido ao concurso, é preciso que o concorrente prove ter efectuado préviamente, o depósito provisório de 85\$650 réis e que apresente atestado de capacidade.

O depósito definitivo será de 5% do preço da adjudicação.

O projecto, caderno de encargos e respectivo programa do concurso, estão patentes na secretaria d'esta Direcção, em Campanhã, todos os dias úteis, desde as 11 horas da manhã às 4 horas da tarde.

O arrematante fica em tudo sujeito ao que dispõem as «Cláusulas e condições gerais de empreitadas», de 28 de abril de 1887 e mais legislação em vigor.—Porto, 13 d'agosto de 1904.

### Tarefas de construção

Pelo presente se faz publico que, no dia 17 do proximo mês de setembro do corrente anno, pelas 2 horas da tarde, se ha-de proceder, perante a direcção d'estes caminhos de ferro e na sua sede, nesta cidade, na estação de Campanhã; de harmonia com a portaria de 28 de outubro de 1903, ao concurso para a adjudicação das seguintes tarefas de construção da E. D. n.º 39 de Penafiel a Silvares, lanço de Meinedo a Silvares, 2.º troço de Romariz a Silvares:

1.ª Tarefa — Terraplenagens e obras d'arte, entre perfis 157 a 213 do referido troço;

2.ª Tarefa — Pavimento completo entre perfis 261 e 19 B da variante.

As bases de licitação serão:

Para a primeira tarefa .....	1.432\$540 réis
" " segunda "	750\$850 "

Para a admissão ao concurso é necessário fazer préviamente os depósitos provisórios de 35\$000 réis para a 1.ª tarefa e de réis 18\$000, para a 2.ª, e apresentar atestado de capacidade.

Os depósitos definitivos serão de 5% do preço da adjudicação.

Os projectos, caderno de encargos e condições do concurso, estão patentes na Secretaria d'esta Direcção em todos os dias úteis.

O arrematante fica em tudo sujeito ao que dispõem as «Cláusulas e condições gerais de empreiteiros», de 28 de abril de 1887 e mais legislação em vigor.—Porto, 26 d'agosto de 1904.

Pelo presente se faz publico que no dia 17 do proximo mês de setembro do corrente anno, pela 1 hora da tarde, se ha-de proceder, perante a Direcção d'estes Caminhos de ferro e na sua sede, nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso público para a adjudicação da tarefa, entre perfis 115 e 144, de terraplenagem e obras d'arte para construção da E. D. n.º 39 de Penafiel a Silvares, lanço de Meinedo a Silvares, 2.º troço de Romariz a Silvares, em harmonia com a portaria de 28 d'outubro de 1903.

A base de licitação será de 406\$480 réis.

Para ser admitido ao concurso, é preciso que o concorrente prove ter efectuado préviamente o depósito provisório de réis 12\$000, e que apresente atestado de capacidade.

O depósito definitivo será de 5% do preço da adjudicação.

O arrematante fica em tudo sujeito ao que dispõem as «Cláusulas e condições gerais de empreiteiros», de 28 de abril de 1887 e mais legislações em vigor.—Porto, 26 de agosto de 1904.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-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 2.500 réis.—Proprietario, João Nunes

### CINTRA

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

### GUIMARÃES

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

### HAMBURGO

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

### LEIRIA

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

### LISBOA

**Braganza-Hotel.**—Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.º ordre.—Proprietario, Victor 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 1.000 réis por dia até 1.500.—Reduçâo de preços para caixeiros viajantes.

### MONT' ESOTRIL

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

### NAZARETH

**Grande Hotel Club.**—As melhores commodidades e economia.—Preços: em agosto e outubro, de 1.000 a 1.200 réis; em setembro, desde 1.200 réis; na succursal, desde 800 réis.—Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado.—Endereço telegraphico, Romão — Nazareth.—Propri. 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 à Balha). Serviço de 1.<sup>st</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central.—Propri. Lopez Munhos.

### PORTO

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

### PORTO

**A' La Ville de Paris.**—Grande fabrica de corôas e flores artificiales — 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; Diária 1.200 a 2.500. Prop. Lourenço & Lourenço.

### SEVILHA

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

### VALENCIA D'ALCANTARA

**Justo M. Estellez.**—Agente internacional de aduanas e transportes.

### VIENNA

**Hotel Metropole** — Morzinplatz, 1 a 4 (Caes de Francisco José) — **Grande hotel de 1.<sup>st</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 1 de setembro 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 t.
11-30 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 t.
2-5 t.	2-20 t.	3-2 t.	3-18 t.
2-50 t.	3-5 t.	3-47 t.	4-3 t.
2-35 t.	3-50 t.	4-32 t.	4-48 t.
4-20 t.	4-35 t.	5-17 t.	5-33 t.
5-5 t.	5-20 t.	6-9 t.	6-18 t.
5-50 t.	6-5 t.	6-47 t.	7-3 t.
6-35 t.	6-50 t.	7-32 t.	7-48 t.
7-20 t.	7-35 t.	8-17 n.	8-33 n.
8-5 n.	8-20 n.	9-2 n.	9-18 n.
8-50 m.	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.	8-25 m.	9-34 m.	10-18 m.
8-23 m.	9-9 m.	10-10 m.	11-24 m.
9-42 m.	10-25 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.
a 18-15 n.	2-26 t.	3-45 t.	4-28 t.
11-29 n.	3-26 t.	4-27 t.	5-11 t.
12-39 n.	4-26 t.	5-32 t.	6-15 t.
1-20 t.	5-12 t.	6-26 t.	7-24 t.
6-41 t.	6-4 t.	—	—

## Lisboa-Rocio Povoa Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-35 m.	6-33 m.	7-12 m.	8-10 m.
11-42 m.	12-40 t.	1-24 t.	2-22 t.
cp 4-30 t.	6-26 t.	7-24 t.	—
4-41 t.	6-4 t.	—	—

## Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-45 t.	7-14 t.	5-35 m.	6-48 m.
cp 6-0 t.	12-6 n.	7-59 t.	9-25 n.

## Lisboa-Rocio Santarem Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-15 m.	8-24 m.	cp 9-8 m.	—
4-28 t.	6-53 t.	9-21 m.	—
12-28 n.	3-38 m.	9-55 m.	12-10 t.

## Mais os de Cascaes, excepto os a

## C. Sodré P. Arcos C. Sodré

Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-25 m.	5-40 m.	6-6 m.	6-38 m.
8-5 m.	8-34 m.	8-46 m.	9-18 m.
11-25 m.	11-54 m.	12-6 t.	12-38 t.
12-35 t.	1-24 t.	1-36 t.	2-8 t.
2-25 t.	2-54 t.	3-6 t.	3-38 t.
8-25 m.	8-54 m.	9-6 n.	9-38 n.
9-55 n.	10-24 n.	10-36 n.	11-8 n.
11-25 n.	11-54 n.	12-6 n.	12-38 n.

## Mais os de Cascaes, excepto os a

## C. Sodré Cascaes C. Sodré

Partida	Chegada	Partida	Chegada
a 6-10 m.	6-47 m.	6-48 m.	7-24 m.
6-15 m.	7-20 m.	a 6-55 m.	7-32 m.
7-0 m.	7-56 m.	7-8 m.	8-8 m.
a 7-10 m.	8-17 m.	8-46 m.	8-45 m.
7-45 m.	8-50 m.	8-19 m.	9-55 m.
a 9-10 m.	9-47 m.	9-48 m.	10-24 m.
9-45 m.	10-20 m.	a 9-55 m.	10-32 m.
10-10 m.	10-56 m.	10-8 m.	11-8 m.
a 10-40 m.	11-17 m.	10-48 m.	11-54 m.
10-45 m.	11-50 m.	a 11-45 m.	12-2 t.
a 12-10 t.	12-47 t.	12-18 t.	1-24 t.
12-45 t.	1-20 t.	1-32 t.	2-54 t.
a 1-40 t.	2-17 t.	1-48 t.	2-54 t.
4-45 t.	2-59 t.	a 2-25 t.	3-2 t.
a 3-10 t.	3-47 t.	3-18 t.	4-24 t.
3-15 t.	4-20 t.	a 3-35 t.	4-32 t.
4-0 t.	4-56 t.	4-8 t.	5-8 t.
a 4-40 t.	5-17 t.	4-48 t.	5-54 t.
5-45 t.	5-50 t.	a 5-25 t.	6-2 t.
5-30 t.	6-26 t.	5-38 t.	6-38 t.
a 6-10 t.	6-47 t.	6-18 t.	7-24 t.
6-0 t.	7-20 t.	a 6-55 t.	7-32 t.
7-0 t.	7-56 t.	7-8 t.	8-8 n.
a 7-10 t.	8-17 n.	8-48 t.	9-55 n.
7-45 t.	8-50 n.	a 8-25 n.	9-2 n.
a 9-10 n.	9-47 n.	9-18 n.	10-24 n.
9-45 n.	10-20 n.	a 9-35 n.	10-32 n.
a 10-40 n.	11-17 n.	10-48 n.	11-54 n.
10-45 n.	11-50 n.	a 11-25 n.	12-2 n.
12-10 n.	12-37 n.	12-18 n.	1-24 n.
12-15 n.	1-20 n.	a 12-55 n.	1-32 n.

## Lisboa-Rocio Queluz Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-50 m.	10-21 m.	10-33 m.	11-3 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-33 t.	1-3 t.
1-50 t.	2-21 t.	2-33 t.	3-3 t.
4-50 t.	5-21 t.	6-10 t.	6-40 t.
9-50 n.	10-21 n.	11-43 n.	12-45 n.

## Lisboa-Rocio Cacem Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-30 n.	10-32 n.	11-35 n.	12-15 n.

## Lisboa-Rocio Cintra Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-25 m.	7-29 m.	5-0 m.	5-59 m.
7-25 m.	8-30 m.	6-40 m.	7-39 m.
8-35 m.	9-43 m.	7-43 m.	8-18 m.
a 9-45 m.	10-15 m.	a 8-40 m.	9-16 m.
10-30 m.	11-34 m.	9-4 m.	10-3 m.
a 11-35 m.	12-15 t.	a 10-41 m.	11-16 m.
12-50 t.	1-34 t.	11-4 t.	12-3 t.
a 1-35 t.	2-45 t.	12-40 t.	1-45 t.
2-35 t.	3-38 t.</td		



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 12 de Setembro sahirá o paquete **Nile** para

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

Os vapores tem 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 Capelistas, 31, 1.<sup>o</sup>  
No Porto: — Tait, Rumey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.<sup>o</sup>

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Alicante** e Barcelona, vapor francez **Saint Thomas**. Sahirá a 15 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Argentina**. Sahirá a 15 de setembro. Agente, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Barcelona**, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Jacques**. Sahirá a 7 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



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



**Dakar**. Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Cordille**. Sahirá a 5 de setembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Hamburg** vap. allemão **San Nicolas**. Sahirá a 5 de setembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Havre** e Hamburgo, vapor allemão **Troja**. Sahirá a 4 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Havre** e Hamburgo, vapor allemão **Patagonia**. Sahirá a 20 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Iquitos**, vapor inglez **Napo**. Sahirá a 22 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool** vapor inglez **Oporto**. Sahirá a 1 de setembro. Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool** vap. hispanhol **Isla de Luzon**. Sahirá a 9 ou 10 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Londres** e Autuerpia, vapor inglez **Almagro**. Sahirá a 1 de setembro. Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Cabo Verde**. Sahirá a 7 de setembro. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.<sup>o</sup>



**Natal**, Lourenço Marques e Beira, vapor inglez **Counsellor**. Sahirá a 7 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup> ou Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



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



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Hildebrand**. Sahirá a 6 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Para**, Maranhão, Ceará e Parnahyba (via Madeira), vapor allemão **ieglin**. Sahirá a 13 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



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



**Pernambuco** e Cabedello, vapor ingl. **Inventor**. Sahirá a 7 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Tijueca**. Sahirá a 1 de setembro. Agentes, E. George, Succ. Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Rotterdam** e Hamburgo, vap. allemão **Betigrano**. Sahirá a 13 de setembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Southampton** vapor inglez **Magdalena**. Espera-se a 2 de setembro. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Capelistas, 31, 1.<sup>o</sup>



**S. Miguel**, Terceira, Graciosa (St. Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez **Açor**. Sahirá a 5 de setembro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oropesa**. Espera-se a 7 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Teneriffe**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Nile**. Sahirá a 12 de setembro. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua de El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



**Vigo**, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Uruta**. Espera-se a 7 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>