

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Premiada nas exposições de: Antwerp, 1894, medalha de bronze. — Bruxelas, 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 EFEETIVO, 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.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Classificações frances-poruguês e português-frances da tarifa especial P. H. F. n.º 4 p. v. da Companhia Real.

## SUMMARIO

AUTOMÓVEIS / CAMINHOS DE FERRO, por J. Fernando de Sousa	289
DECIMALIZAÇÃO DO TEMPO, II, por Mello de Mattos	291
PARTE OFICIAL — Portarias de 27 de agosto e 10 de setembro do Ministério das Obras Públicas	292
TARIFAS DE TRANSPORTE	293
O NOSSO DIRECTOR	293
NOTAS DE VIAGEM — XXX — A guerra — Vladivostok — Boa alfândega e pessimo hotel — A Karbine — Uma transformação siberiana — Má travessia do Bafkal	293
AGRADECENDO	294
CARTA DA ÍNDIA, por I.	294
OS GRANDES TUNNEIS	295
TRACÇÃO ELECTRICA	295
NECRÓLOGIA — Luis de Péril	296
PARTE FINANCIERA — 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 hespanhóis	296 e 297
AUTOMOBILISMO	298
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS	298
LINHAS PORTUGUEZAS — Lourenço Marques — Swazilândia — Pedidos de linhas ferreas	298
LINHAS ESTRANGEIRAS — Gainé Franceza — Chile	298
NOTAS VARIAS	298
COMPANHIA REAL — Relatório do Conselho de Administração (continuação)	299
AVISOS DE SERVIÇO	300
ARREMATAÇÕES	300
ANUNCIOS	301
AGENDA DO VIAJANTE — HORARIO DOS COMBOIOS	302 e 303
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	304

## Automóveis EM CAMINHOS DE FERRO

**E**, sobremodo interessante e digna d'exame, perfundiu-se pelo menos, a forma por que tem evoluído a exploração dos caminhos de ferro.

Suppunha-se que só o tráfego de passageiros os justificava e que a sua principal missão era encurtarem as viagens entre os centros principaes, o que levou a distanciar bastante as estações.

Veio a experiência mostrar que o tráfego de mercadorias é, pelo menos, tão importante como o de passageiros e que num e noutro não era lícito desrespeitar as curtas viagens e as remessas de mínimo peso, que pelo seu numero avolumavam notavelmente as receitas. Reconheceu-se mais a conveniencia de multiplicar as paragens, de construir linhas secundarias affluentes das arterias principaes, que enriquecem, embora por si não sejam remuneradoras, indo-se assim buscar o tráfego e atraí-lo à via ferrea.

O desenvolvimento da circulação com as suas crescentes exigencias de conforto e velocidade determinou por um lado o estabelecimento de comboios rápidos com material luxuoso e por isso pesado, e por outro a adaptação

do serviço ferroviário às exigencias de outra ordem do tráfego suburbano e da exploração de linhas secundarias, conciliando-se as conveniencias do publico com os dictames da economia bem entendida. Assim, organizaram-se os comboios *tramways* nos arredores dos grandes centros e em certas zonas de população densa, com preços muito reduzidos e paragens não só nas estações como em passagens de nível, ficando a cargo do conductor do comboio a venda de bilhetes. O serviço dos *tramways* iniciado, entre nós, pela Companhia Real nos arredores de Lisboa, deu óptimos resultados e representa um enorme beneficio para a população suburbana. Nas linhas de Cascaes e Cintra, na de circumvalação de Lisboa, na de leste ate Villa Franca, entre Coimbra e Figueira, entre Porto e Ovar, é extraordinario hoje o movimento.

Nas linhas do Estado foram introduzidos, em 1898, os comboios *tramways* entre Tunes e Faro e em 1902, se bem me lembra, entre Porto e Famalicão e entre Porto e Penafiel. Hoje, na linha do sul, o seu serviço estende-se de Portimão à Fuzeta e na do Douro foram prolongados até Marco e vão ser estabelecidos na zona que tem Vianna por centro.

Outra innovação determinou o propósito de attender ás exigencias do tráfego de pequeno percurso sem onerar as despesas d'exploração: foi a criação dos *comboios leves*, constituídos por pequeno numero de veículos dispostos por forma que o conductor possa ter acesso na máquina, dispensando-se o fogueiro e reduzindo-se a despesa de pessoal.

Outras práticas foram adoptadas para tornar o mais económica possivel a exploração das linhas secundarias. Abster-me-hei de as enumerar para pôr em relevo as fóndas consequencias da orientação a que obedeceu o estabelecimento de comboios leves.

Por muito que se reduzam nelles as despesas de pessoal, não são para desprezar as de tracção determinadas pelo emprego do material ordinario. Por leve que seja o comboio, o emprego de uma locomotiva torna-o relativamente dispendioso.

E todavia, quer nas linhas de grande circulação quer nas secundarias, torna-se indispensável um instrumento adaptado a determinadas funcções.

Nas primeiras é preciso, para bem servir o publico, intercalar entre os rápidos e os omnibus de composição normal comboios leves, que por serem pouco frequentados, não deixam de corresponder a necessidades reaes da exploração e, quando mais não seja, a exigencias do serviço postal.

Nas segundas multiplicar comboios pouco frequentados representa sacrificio pesado; reduzir o seu numero é difficultar as relações. Nos ramaes, as correspondências com a linha principal exigem numerosos comboios sem remuneração sufficiente.

Preciso se torna pois reduzir ao minimo a despesa do trem-kilometro para esses serviços, multiplicando o mais possivel o numero de comboios.

A carroagem automotriz vem resolver o problema. Chamemos-lhe antes *automovel*, designação consagrada para os veículos de trânsito dotados de apparelho motor e que circulam com grande velocidade.

Reducir o comboio a uma unica unidade com motor proprio, comportando numero sufficiente de passageiros,

tendo compartimento para bagagem e podendo em caso de necessidade rebocar mais uma carruagem; limitar assim ao machinista e ao conductor o pessoal do comboio e reduzir o mais possível o consumo de combustível: tal era o problema que o engenho dos inventores tinha de resolver.

Não pretendo historiar todas as diligencias feitas para a introdução de automóveis nos caminhos de ferro. Limitar-me-hei a recordar algumas d'ellas socorrendo-me do interessante estudo de Pierre Guédon ácerca dos caminhos de ferro de interesse local.

Desde 1847 teem-se sucedido as tentativas, a começar por uma automóvel d'inspecção construída por Adams para a *Eastern Country Railway*, aquecida com coke. Outra carruagem destinada, em 1869, na mesma linha, ao serviço de passageiros, transportava 80 pessoas, pesava 16<sup>t</sup> e gastava 1<sup>kg</sup>,75 de coke por quilometro, atingindo um percurso normal de 3.000<sup>km</sup>.

Na Suissa, na Belgica, em França, na Alemanha, sucederam-se os ensaios.

A companhia dos caminhos de ferro do Wurtemberg fez construir em 1897 um tipo de automóvel com a velocidade de 40<sup>km</sup> em linhas com rampas de 10<sup>m/m</sup> e podendo rebocar uma ou duas carruagens.

A carruagem tinha à frente o apparelho motor na plataforma do machinista e adeante do primeiro eixo que era o unico eixo motor. A caldeira vertical, era do sistema Serpollet, com 11 filas de tubos horizontaes. A pressão podia variar conforme as exigencias do perfil da linha.

Seguia-se a parte destinada aos passageiros com 32 lugares, corredor central e uma plataforma com 12 lugares de pé.

O peso da automóvel era de 17<sup>t</sup>, sendo 12 sobre o eixo motor. O embazamento era de 4<sup>m</sup>. As rodas tinham 1<sup>m</sup> de diâmetro.

Nas experiencias feitas em 1896 e 1897 a automóvel attingiu a velocidade de 50 km. em patamar com a pressão de 8<sup>kg</sup>. A despesa de combustível foi de 2,5<sup>kg</sup> de briquettes por quilometro.

O custo da automóvel foi de 28.060 frs.

Pela mesma época o Norte frances pôz em serviço uma automóvel Serpollet, chamada *automóvel postal*, que fazia serviço do correio entre Creil e Beauvais, rebocando ainda dois ou tres vagons de recovagem, o que elevava a 42 ton. o peso do comboio.

Na plataforma da frente, encontram-se o gerador de vaporização instantanea com 11<sup>m²</sup>,32 de superficie de aquecimento e 0<sup>m²</sup>,46 de grelha, bastando 45 minutos para o pôr em pressão. O esforço de tracção attingia 990<sup>kg</sup>. A pressão do vapor podia ir até 18<sup>kg</sup>. A carga sobre o eixo motor, distanciado 2<sup>m</sup>,84 do outro, era de 11 ton. O peso da automóvel com 10 passageiros era de 18 ton. O consumo de combustível não excedeu nas experiencias 2,5<sup>kg</sup> por quilometro; a velocidade chegou a 68 quilometros em declive e a 45 em rampa extensa de 11 millimetros.

Guidon descreve no seu trabalho tipos de automóveis da conhecida casa americana Baldwin.

A caldeira é vertical com alimentação automatica de combustível na fornalha, empregando-se coke ou cothracite.

A carruagem assenta sobre dois *bogies*, um dos quais é motor, carregado com 14<sup>t</sup>,5. O peso total é de 21<sup>t</sup>,8. O motor é Compound. O embasamento total é de 5<sup>m</sup>,08 e o de cada bogie 1<sup>m</sup>,524. As rodas tem apenas 0<sup>m</sup>,762 de diâmetro.

A caixa com 9<sup>m</sup>,982 de comprimento tem tres compartimentos, destinados um ao machinista, outro ás bagagens e o ultimo aos passageiros. O dos passageiros com bancadas transversaes tem 24 lugares e *water-closet*. O das bagagens tem 1<sup>m</sup>,80 de comprimento.

Noutro tipo com 15<sup>m</sup>,764 de comprido o compartimento de bagagens tem 3<sup>m</sup>,667 e o de passageiros 7<sup>m</sup>,52.

Não me demorarei na descrição sumaria de outros tipos ensaiados em diferentes linhas, para dar noticia dos que vão ser introduzidos nas linhas portuguezas.

A Companhia Real adquiriu automóveis que vai ensaiar na linha de Oeste e que após demorada estadia em Irún chegaram. São construidas pela casa Purrey, de Bordeos, especialista d'este tipo de material. Por falta de elementos não as descreverei, limitando-me a referir

que assentam sobre dois eixos, um dos quais é motor e que tem lugares de 3 classes, além de um compartimento para bagagens.

Coincidiu com a encommenda d'essas carruagens o es- tudo mandado fazer pelo Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado para a escolha de um tipo de automóveis, trabalho confiado ao distinto engenheiro L. de Albuquerque de Orey.

Nas linhas do Sul e Sueste em que a circulação de passageiros não é muito intensa e que tem numerosas ramificações, as automóveis pôdem prestar optimo serviço, especialmente aos *tramways* do litoral do Algarve, entre Setubal e Barreiro, entre Evora e Casa Branca, entre Moura e Beja.

Nas do Minho e Douro, prestam-se optimamente ao serviço dos *tramways* nas proximidades do Porto e de Viana e a certos comboios entre Porto e Braga.

Depois de cuidadoso estudo, baseado nos esclarecimentos obtidos de varias fabricas, foi proposto e superiormente aprovado, por despacho ministerial de 10 de março ultimo, um tipo de automóvel movida a vapor assente sobre dois *bogies*, um dos quais é motor, com 20 lugares de 2.<sup>a</sup> classe, 40 de 3.<sup>a</sup> e compartimento para bagagens, podendo rebocar uma carruagem de 1.<sup>a</sup> classe, e com freio automatico.

Foi resolvida a aquisição de duas carruagens para experiência, abrindo-se para o seu fornecimento concurso limitado.

O caderno de encargos exigia a velocidade maxima de 60 quilometros em patamar, de 40 em rampas de 10<sup>m/m</sup>, reduzida a 30 quando haja de ser rebocada outra carruagem. A automóvel deverá poder percorrer 60 quilometros sem receber combustível e 30 sem tomar agua.

A plataforma do machinista e os outros compartimentos devem comunicar entre si. A carruagem poderá ter iluminação electrica e aquecimento pelo vapor. A caixa deve ser de teca, com tecto amplo e apparelho de alarme.

Abriu-se o concurso, obtendo-se propostas das casas Purrey, Borsig, Maffei e North British Locomotive Works. As fabricas de Nurenberg, Winterthur e Esslingen declinaram o convite.

A carruagem proposta tem 15<sup>m</sup>,94 de comprimento, 3<sup>m</sup>,0 de largura, assente sobre dois *bogies*, dos quais o motor pôde ser desligado da carruagem. Havendo pois um motor de sobrecelente, evita-se immobilizar as carruagens quando seja preciso reparar o motor.

O motor tem 22<sup>m²</sup> de superficie de aquecimento e 13 kilogrammas de pressão.

A plataforma do machinista tem 3<sup>m</sup>,6 de comprimento, o compartimento das bagagens 2<sup>m</sup>,25.

Os 20 lugares de 2.<sup>a</sup> classe encontram-se em dois compartimentos de 1<sup>m</sup>,70 e os 40 de 3.<sup>a</sup> em quatro de 1<sup>m</sup>,40. A plataforma tem 0<sup>m</sup>,8. A superficie interior por passageiro é de 0<sup>m²</sup>,64.

O embasamento dos *bogies* é de 2<sup>m</sup>,0 e o embasamento total é de 13<sup>m</sup>,20. O comprimento entre párachoques atinge 17<sup>m</sup>,13. O preço da carruagem sem iluminação electrica é de 53.000 fr.

A casa Purrey offereceu um tipo de automóvel sobre dois eixos, fornecido aos caminhos de ferro do Estado frances, podendo rebocar até 4 carruagens e attingir a velocidade de 60 quilometros. Os eixos ficam distanciados 5<sup>m</sup>,85, de modo que as carruagens não podem ser voltadas nas plataformas rotatorias, achando-se pois em condições iguais ás do tipo de *bogies*.

Essa carruagem tem á frente a plataforma do machinista, em seguida o compartimento das bagagens com 2<sup>m</sup>,65 de comprido, 1 compartimento de 2.<sup>a</sup> classe com 1<sup>m</sup>,66 e 8 lugares e outro de 3.<sup>a</sup> com 3<sup>m</sup>,215 e 16 lugares, terminando por uma plataforma de 1<sup>m</sup>,85 com 12 lugares de pé. Outro tipo, do P. L. M. offerecido pela mesma casa não tem compartimento para bagagens, tem 12 lugares no compartimento de 2.<sup>a</sup> e 24 no de 3.<sup>a</sup>. A distancia entre os eixos é de 5<sup>m</sup>,85.

A casa Maffei propôz um tipo bem delineado, mas demasiado luxuoso e caro.

A caixa da automóvel com 20<sup>m</sup> de comprido, comprehende a plataforma do machinista com 2<sup>m</sup>,5 e compartimento de bagagens com 2<sup>m</sup>,0. Para um corredor lateral





Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas copias das participações dos desastres ocorridos.

2.º Que d'estas participações se dê conhecimento ás empresas exploradoras, ou concessionarios de industrias electricas, afim de informarem o que se lhes offerecer sobre o assumpto.

3.º Que, em presença das participações, das informações dos concessionarios, das comunicações dos agentes fiscaes do Governo ou de outras que na Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas haja sobre o assumpto, esta mesma Inspecção Geral emita a sua opinião.

4.º Que a redacção do inquerito obedega aos seguintes preceitos:

1.º Indicação da natureza do desastre;

2.º Resumo das participações da polícia;

3.º Cópia das informações dos concessionarios;

4.º Opinião da Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas;

5.º Que o inquerito assim formulado seja enviado ao poder judicial, acompanhado de ofício, para lhe dar o devido destino;

6.º Que independentemente das participações a que se refere o n.º 1.º, a Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas mande proceder a inquerito sempre o que julgar conveniente.

Paço, em 27 de agosto de 1904.—Conde de Paço-Vieira.

#### Direcção Geral das Obras Públicas e Minas

##### Repartição dos Caminhos de ferro

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, concessionaria da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, apresentado a conta de liquidação da garantia de juro d'aquella linha durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1904 (2.º semestre do anno economico de 1903-1904), na importancia de 6:409\$024 réis: ha por bem Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 1 do corrente, do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, aprovar a referida liquidação e ordenar:

1.º Que seja paga á mencionada companhia a quantia de 6:409\$024 réis, como liquidação da garantia de juro da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, relativa ao anno economico de 1903-1904;

2.º Que esta liquidação seja considerada provisoria até fazer-se a medição rigorosa da linha.

Paço, em 10 de setembro de 1904.—Conde de Paço-Vieira.

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, concessionaria da linha ferrea da Beira Baixa, apresentado a conta de liquidação da garantia de juro d'esta linha, relativa ao segundo semestre do anno economico de 1903-1904 (1 de janeiro a 30 de junho de 1904) na importancia de 189:303\$374 réis: ha Sua Majestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer, de 1 do corrente, do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, aprovar a referida liquidação e determinar que seja paga á mencionada companhia a quantia de 189:303\$374 réis, como liquidação da garantia de juro da linha ferrea da Beira Baixa no segundo semestre do anno economico de 1903-1904.

Paço, em 10 de setembro de 1904.—Conde de Paço-Vieira.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

Damos hoje, como annexos, as duas classificações—francez-portuguez e portuguez-francez—da tarifa P-H-F n.º 4 para transporte de mercadorias entre Portugal e França.

Esta nova edição, que annulla a que foi distribuida junta á referida tarifa, foi originada na remodelação que sofreu a classificação da tarifa geral franceza, á qual esta especial obedece, e é tanto applicável á actual tarifa como á sua reforma, que já está aprovada pelo governo e entrará em vigor brevemente.

*Tarifa P. n.º 11.*—Foi ampliado á estação da Fuzeta para o transporte de vinhos o preço estabelecido nesta tarifa combinada com a Companhia Real e applicável á estação de Olhão.

## O nosso Director

Partiu hontem para França, onde visitará os Pyreneos, devendo seguir para o sul da Italia, o director d'este jornal.

Como de costume essa viagem dará elementos para a continuação dos artigos da secção respectiva que tanto agrado teem merecido do publico.

## NOTAS DE VIAGEM

### XXX

A guerra — Vladivostok — Boa alfandega e pessimo hotel — A Karbine — Uma transformação siberiana — Má travessia do Baikal.

Essa guerra que, no extremo oriente está atingindo proporções de atrocidade que são a vergonha do seculo em que vivemos — essa lucta de exterminio entre um paiz poderoso e acostumado a dominar e um paiz guerreiro e insosfrido nas suas ambições, essa hecatombe pavorosa que, nem por ser longqua, nem por ser falha de sympathia, por não se tratar, quer de um quer de outro lado, da defesa da patria, mas da simples conquista de mercados para expansão commercial, deixa de interessar o mundo, tal é a magnitude do morticinio que tem causado — essa guerra, dizia eu, tem, até certo ponto, distraído estes artigos do seu fim principal.

Tem sido elles sempre dedicados a indicar ao viajante como deve proceder indo aos paizes a que me refiro, as commodidades de que pôde gosar e os transtornos que pôde evitar; e como agora, em vista da guerra, não ha um unico arrojado que tente, e menos que consiga, chegar ao golfo do Arzor ou aos mares da Coréa, estas descrições passaram a ter o fim platonico de dizer o que vi — o que se via em 1903 — naquellas paragens, o que não é o mesmo do que se verá quando (o que não se prevê quando seja) a campanha terminar.

Que, verdade seja, bem pouco se via, o que me facilita andar mais depressa do que o roncero vapor da companhia russo-chineza.

Gensan, onde se fez escala no segundo dia, é ainda peior que a outra cidade. Apenas cabanas selvagens, sugissimas, gente completamente nua; — nada que ver; com a agravante de que não havendo barco da companhia dos vapores para trazer os passageiros a terra, houve que tomar um bote ordinario do caes, o qual, para a volta, queria apenas uma libra por passageiro! Não houve que dar-lh'a porque dois d'estes providenciaram energicamente... applicando quatro rasoaveis pontapés no sitio devido dos remadores, fazendo-os entrar para o barco. Entraram macios como velludo e receberam menos de meia libra por todos. Ainda assim ganharam o dia.

Na ultima escala, Sonzine, nem nos animámos a vir a terra, tal era o aspecto que nos apresentava. Ver mais cabanas e mais selvagens, não nos interessava, mórmente tendo que correr o perigo de ser roubado pelos barqueiros que poderiam não aceitar, como argumento, a ponta das nossas botas.

No quinto dia de viagem chegamos a Vladivostok e para concluir o martyrio marítimo, vemo-nos ameaçados, por causa de uma dama um pouco doente que vinha a bordo, a fazer quarentena!

Umas tres horas de anciosa espera, conversando, de longe, com pessoas que vinham em barcos e vendo o bonito aspecto da cidade reclinada sobre os seus montes, todos coroados de casernas e perfurados por galerias em varias alturas, pela abertura das quais numerosissimas bocas de fogo apontam para o porto.

Ao que se asfigura a quem não pertence ao exercito nem á marinha, Vladivostok é uma posição inexpugnável, protegida por altas baterias tanto do lado do porto — a Corne d'or — como do golfo do Amor. Mas a prática está mostrando que, com bons couraçados, arrojo e gente com fartura para sacrificar, já não ha portos inexpugnaveis.

Em frente do porto e por sobre os edifícios da estação e armazens, veem-se as ruas da cidade, com bellos e vastos edifícios, e entre estes o do Grande Hotel. E para lá que vamos todos os passageiros de 1.ª classe do vapor, assim que nos deram liberdade de desembarcar, e depois de uma visita das bagagens, a bordo, pela alfandega que, diga-se em verdade foi muito amavel, pelo menos para com o jornalista portuguez que lhe apresentou o seu passaporte.

Uns bons quarenta pacotes de cigarros havanos, trazidos do Japão (onde custam 20 réis cada pacote) foram apresentados, e não se exigiu por elles direito algum. Nem todas as alfandegas são assim...

O grande hotel dava para um capitulo, se o espaço não me faltasse. Bello serviço, não ha que ver!

Cama, um estreito leito de ferro com um colchão de arame e sobre elle dois cobertores e um só lençol. Pediu-se outro, assim como uma toalha, porque para limpeza havia apenas um pequeno guardanapo. A resposta foi que... a lavadeira só vinha d'ahi a tres dias.

Água, apenas um jarro e... uma hora de lucta para se conseguir que a renovassem.

Comida por lista, caríssima, e bebida só água porque o hotel pertence a um judeu cujos principios se filiam na temperança.

De forma que se quizemos comer, e lavar a cara em mais de meio litro de água, só se conseguiu isso pela amabilidade de mr. de Plar, o distinto consul francez que nos apresentou no Club Internacional, onde se come rasoavelmente e se tem todas as commodidades.

Vladivostok é uma cidade nova preparando-se para ser um grandioso porto marítimo. Tem ruas largas e bem alinhadas, bons armazens de fazendas e toda a classe de negocio, edificios publicos bem construidos; os passeios são em madeira.

O que é detestavel é o pavimento das ruas, onde não ha calcetamento, nem macadam, nem preparo algum. Resulta que se anda aos tombos e nas carroagens são taes os solavancos que ameaçam atirar-nos por sobre o cocheiro, dentro de espessas nuvens de poeira que sufocam e sujam tudo.

Commemorando a passagem ali do actual imperador, quando ainda principe herdeiro, em 1891, foi elevado o Arco de Nicolau, construido em frente do caes onde foi o desembarque. É de pedra e cal e sem valor artistico ou intrinseco; não obstante custou o melhor de 120.000 rublos, ou uns 60 contos de réis. Muito caro custam na Russia os trabalhos e fornecimentos ao estado!

Como se sabe a fundação de Vladivostok é apenas de 1860 ou antes a ocupação da antiga cidade chineza de Khaï-Chen-Veï pelos russos, desenvolvendo-se logo a população a ponto de contar em 1902 mais de 40.000 almas, sendo d'estas 15.000 estrangeiros, na maior parte chinezes, japonezes e coreanos. Estas tres familias vivem em bairros separados do centro.

Partindo de Vladivostok o caminho de ferro dirige um ramal para o norte, a Kabarosk, confluencia do Oussur no Amor, e destaca a grande linha do transsiberiano, para leste, indo ligar em Grodekovo com a parte chino-russa do celebre caminho de ferro que, ainda incompleto, em exploração provisoria, tem já as suas vias ensopadas no sangue de tantas batalhas.

Pouco interessaria a descrição de uma linha por onde hoje ninguem viaja senão os militares que estão em campanha, e só por informações a poderia fazer, tendo percorrido de noite quasi todo o trajecto.

Nem d'elle tenho agradaveis recordações porque na fronteira, ao trasbordo, lá me ficou a minha carteira, perdida ou roubada na escuridão d'uma noite de chuva, numa estação sem luz, sem cobertura, com o solo encharcado, o patim cheio de gente deitada e de volumes em monte, os corredores e bufete atulhados de individuos de todas as classes que nos comprimem e empurram de todos os lados.

O comboio russo até a fronteira tem um restaurante ordinario onde se come pessimamente, mas emfim, sempre se come; no mandchuriano, entre Grodekovo e Karbine, nem isso ha, tendo que se comer no bufete de Ningotau.

Em Karbine, de que já falei á ida, tomou-se o comboio que vinha de Dalny e seguiu a mesma linha já aqui descrita, mas dando-me occasião de ver de dia o que á ida passára de noite.

E para mais interesse, a transformação da Siberia fôra completa desde a minha outra viagem.

A vegetação, verde de então tornára-se, com a queda dos primeiros gelos, vermelha, encarnada, carminada, rubra, brilhando aos raios do sol como uma floresta abrazada.

Só os pinheiros resistiam inalteraveis, com a sua rama verde escura, que zomba dos gelos como dos calores.

Nova visita da alfandega — igualmente amavel — na Mandchuria, e ao 8.º dia de viagem chegamos ao Bialkal, onde nos esperava um vendaval violentissimo que fez encrespar as aguas do imponente lago como se estivessemos no alto mar.

A viagem fez-se no vapor pequeno, o *Angara*, e tão má foi que apenas uns quatro passageiros não enjoaram.

O trajecto durou 4 horas exactas, como marca a tabella e como sucede seja bom ou mau o tempo, e durante elle não poucas vezes os passageiros se sentiram horrorizados julgando que o barco se afundava.

Por minha parte se me livrei do mal... do lago, não evitei uma forte bronchite que me atacou em Irkoutsk, onde fiquei dois dias e de que falarei a seguir.

### Agradecendo...

E' muito penhorados que vimos aqui fazer publica demonstração de agradecimento a varios collegas, nomeadamente a *Tarde* e o *Seculo* que do nosso ultimo numero transcreveram algumas noticias.

Mas ao mesmo tempo vinhamos tambem pedir da sua magnanimidade que houvessem por bem, qualquer outra vez que queiram utilizar-se do nosso trabalho, que citassem a nossa modesta *Gazeta* como a fonte onde tinham ido buscar os trechos transcritos.

Que servirem-se do nosso rico trabalhinho simplesmente a troco de dizerem onde vão buscal-o, já não é mau; mas ainda por cima nem essa fraca retribuição fizerem, lá nos parece de mais.

### CARTA DA INDIA

*Mormugão, 12 de agosto.* — Consta por aqui, entre muitas outras cousas que por aqui constam, ter sido publicado o relatorio da administração do caminho de ferro, relativo ao anno passado.

E' muito possivel. Creio mesmo que assim seja, mas por mais diligencias que tenha feito, ainda não consegui lobrigar um só exemplar.

Quer-me, no entanto, parecer que isto de relatorios são cousas feitas exclusivamente para tornar publica a maneira como os administradores se desempenharam da missão que lhes incumbiram e por isso mesmo deviam ser espalhados em barda para que todos podessem avaliar dos meritos da administração.

A todos parece intuitivo que, no *Boletim Official*, devia ser publicado o tal relatorio, para conhecimento do paiz inteiro. Mas qual historia! Limitam-se a publicar as receitas semanais, e mais não disse. Quanto a esclarecer o publico, informando-o de tudo que lhe interessa e cuja noticia não fosse prejudicial aos altos interesses do Estado, é cousa que não faz parte do sistema de administração usado em Portugal.

Tanta cousa nós copiamos do estrangeiro e este louvável costume não queremos nós copiar dos inglezes, que demais a mais são nossos aliados.

Pela leitura de um jornal inglez, o *Indian Engineering*, e a dar-lhe credito, sabemos que o tal relatorio accusa a receita liquida, no anno de 1903, de 169.495 rupees, contra 79.803, receita liquida de 1902. Do balanço resulta um *deficit* de 18.067\$500 réis.

Em 1898 accusava o balanço um *deficit* de 135 contos; em 1892 o *deficit* fôra de 68.917\$500 réis. Foram estas as quantias que o governo portuguez teve que desembolsar naquelles annos, não contando ainda 75.000 libras, pagas ao cambio do dia, de garantia de juro.

Agora com o augmento do trafego que houve no anno passado e com a reducção que a Southern Mahratta fez nas despesas, a importancia do *deficit* baixou, como acima disse, a 18.067\$500 réis.

E' fôra de duvida que desde que a exploração da linha de Mormugão foi confiada á Southern Mahratta, o

trafego, e com elle a receita, aumentaram sensivelmente. Isso se deve aos esforços e zelo dos seus administradores.

Logo que encetou a administração d'aquella linha a Southern Mahratta fez espalhar por todas as casas commerciaes e agentes, uma circular em que evidenciava as vantagens do porto de Mormugão, provando por meio de attestados fidedignos a segurança que offerecia aos navios e mercadorias durante o inverno, convencendo o commercio a que devia utilizar o porto e a linha, como a communicação mais curta e rapida para o commercio de importação e exportação, com uma vastissima area da presidencia de Bombaim.

A distribuição da circular produziu um efecto superior ao que muitos imaginavam.

O commercio começou a affluir ao porto e com o seu engrandecimento começou o maior rendimento da linha de Mormugão.

Mas não se limitou ao aumento do trafego de mercadorias o empenho da Southern Mahratta; o movimento de passageiros interessou-a tambem, procurando por todos os meios a sua affluencia ao nosso porto.

Devido ao insano trabalho a que se entregaram os novos administradores a linha, que parecia estar definitivamente condemnada, conseguiu salvar-se, e está em via de prosperar.

Erro fôra e grande o ter confiado uma linha de tão curta extensão a uma administração autónoma, quando dependia de uma grande linha. A má administração e a rivalidade das outras linhas deram em resultado pôr a linha de Mormugão ás portas da morte.

A importância do *deficit* e da garantia de juros que o governo portuguez tinha que pagar devemos ainda acrescentar a despesa feita com a fiscalização; uma fiscalização colossal para uma linha lilliputiana, o que faria rir a bandeiras despregadas os inglezes, homens exclusivamente praticos.

A Southern Mahratta acabou com tal abuso e, graças á sua administração zelosa e sensata, conseguiu reduzir o *deficit* a pouco mais de desoito contos, o que para a situação desesperada a que tinha chegado a linha, é um resultado tão lisongeiro que ninguem acreditava poder conseguir-se.

Agora a Southern Mahratta pediu ao governo portuguez auctorização para dispender 183 contos na construção de armazens para arrecadar algodão e sementes, porque em resultado do incremento que tem tomado o trafego de mercadorias, os barracões existentes não são bastantes, tendo tido este inverno a companhia que pagar indemnizações pelo prejuízo soffrido em mercadorias que não poderam ser abrigadas.

A affluencia ao porto tem sido tal que a semana passada viu-se a companhia forçada a mandar suspender as carreiras dos vapores da companhia Shefferd, porque ao muro do caes já não podiam atracar mais navios. Estava tudo cheio.

E' este um inconveniente a que se torna indispensavel dar remedio o que não é difícil: basta accrescentar o quebramar.

Tudo isto se torna indispensavel para que a linha prospere e assim diminuam os encargos do governo portuguez. E se não se remediar de pronto esta aragem de prosperidade que actualmente está bafejando o porto, amainará em breve. Regatear o indispensavel não é economia, é má administração.

Se o governo d'ahi tivesse credito nos mercados estrangeiros facilmente obteria dinheiro a quatro por cento.

Infelizmente tal não sucede, ao passo que qualquer particular encontra com relativa facilidade quem lhe empreste dinheiro a um juro rasoavel, o governo portuguez vê fecharem-se-lhe desapiedadamente todas as portas.

O governo inglez levanta quanto dinheiro quer a tres e meio por cento; mas o governo portuguez se quer dinheiro tem que pagá-lo a cinco e a seis por cento em Londres.

Que confiança pôde inspirar quem a todos os momentos mostra que não sabe administrar-se?

## Os grandes tunneis

Foi já submetido á apreciação dos tres peritos, Poutrén, engenheiro civil em Paris, Garvier, director dos caminhos de ferro belgas e Colosulo, engenheiro em Milão, o projecto do tunel quo ligará por via ferrea a cidade de Berne á de Brigue, através os Alpes bernezes.

O projecto foi considerado como exequivel e de rendimento garantido.

Falta ainda estudar outras questões para o que novamente se reunirão os tres peritos.

Um syndicato está já em via de formação, para realizar o capital necessario para esta obra quasi tão importante como a do Simplão.

O cantão de Berne votou já como primeiro subsidio desoito milhões de francos ou 3.240 contos de réis.

A perfuração do Simplão avança lentamente. No primeiro de julho, a galeria do lado da Suissa media 10.736 metros; do lado da Italia a galeria estendia-se por 19.095 metros.

Como a extensão total deve ser de 30.105 metros, faltava ainda perfurar 634 metros, o que se julgava poder fazer-se até o fim do mez.

E no emtanto só lá para o fim do anno os dois engenheiros conseguirão beber a taça de champagne tradicional, pelo encontro dos dois partidos de trabalhadores.

A causa d'estas delongas foi ter-se encontrado uma nascente de agua na galeria do lado da Suissa quando esta já tinha 10.376 metros. A inclinação da galeria não deixava escoar a agua que a despeito dos esforços dos engenheiros inundava os trabalhos. Esta agua surgia á temperatura de 44 graus.

Foram suspensos os trabalhos d'este lado, passando a trabalhar só do lado da Italia onde a perfuração avança uns seis metros por dia.

Para se avaliar da diligencia com que o trabalho é feito basta dizer que se consomem mais de quinhentos kilogrammas de dynamite diariamente.

## TRACÇÃO ELÉCTRICA

Seguem com actividade os trabalhos de construção da nova linha que deve ligar o largo de Santos com o da Estrella. Neste ultimo já estão assentes dois troços da linha.

Na sua extensão total, a nova linha dos carris de ferro medirá mil trescentos e cincuenta metros; é de via dupla com excepção das curvas da rua de S. Domingos, Santissima Trindade e Buenos Aires. O declive maximo é de seis por cento.

Espera-se que os trabalhos estejam concluidos em principios de 1905.

O sr. Walter Hert, de Breslau, inventou um novo apparelho destinado a tornar o mais inoffensivos possivel os atropelamentos pelos electricos.

Compõe-se o referido apparelho de uma grade formada por doze juncos que desce da plataforma da frente com uma ligeira obliquidade para deante, até o solo.

Fizeram-se experiencias que deram o melhor resultado. As primeiras foram feitas com um veado morto, pesando cincuenta kilos; as restantes foram feitas com um cão vivo que pesava cincuenta e dois kilos.

Os dois animaes foram por diferentes vezes colocados em frente dos carros, umas vezes com as pernas voltadas para elle, outras em sentido opposto.

O carro seguia com toda a velocidade e apertava o travão no momento de encontrar o corpo.

O veado arrastado a uns oito ou nove metros, ficou com as pernas perfeitamente intactas.

Passaram então a fazer experiencias com o cão vivo. Arrastado pelo carro á distancia de sete metros, dando



## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	SETEMBRO														
	1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	—	
Lisboa : Inscrições de assent.	38,10	38,10	38,10	38,10	38,10	38,10	38,10	38,10	38,20	38,10	38,10	38,20	—	—	
" coupon ..	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	—	—	
Obrig. 4% 1888 .....	20.650	20.600	20.600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20.600	—	
" 4% 1890 assent .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 4% 1890 coupon .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49.100	—	
" 4 1/2% assent .....	—	57.500	57.500	57.500	57.500	57.500	57.500	57.500	57.500	57.500	57.500	57.500	—	—	
" 4 1/2% coupon int .....	—	—	—	—	57.500	—	57.500	—	57.400	—	—	—	—	—	
" externo 1.ª série .....	67.200	67.200	67.200	67.400	67.400	67.400	67.300	67.200	—	67.500	67.300	67.400	—	—	
" Tabacos coupon .....	—	—	108.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	109.000	—	
Acções B. de Portugal .....	171.500	—	—	171.500	172.000	—	172.000	172.000	172.000	—	—	—	—	—	
" Commercial .....	—	—	—	—	135.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Nac. Ultramarino .....	107.800	107.900	—	108.000	—	107.700	—	—	—	107.800	107.800	107.500	—	—	
" Lisboa & Açores .....	118.500	—	—	118.300	118.300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Tabacos coupon .....	135.800	136.000	136.800	135.800	—	—	—	—	133.200	134.300	135.000	135.200	135.500	—	
" Comp. Phosphoros .....	66.100	66.500	66.600	—	66.600	—	—	—	66.000	—	66.400	—	66.000	—	
" Real .....	—	43.550	—	—	—	43.700	—	—	43.590	41.000	—	44.000	43.800	—	
" Nacional .....	—	4.650	4.600	—	—	4.600	—	—	4.700	—	—	—	—	—	
Obrig. prediaes 6% .....	92.200	—	—	—	—	—	92.200	92.200	92.300	—	—	—	92.200	—	
" 5% .....	89.400	—	—	89.000	—	89.400	89.550	89.400	89.550	—	89.400	89.400	—	—	
" C. Phosphoros .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Real 3% 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " 3% 2.º " .....	42.250	42.900	43.000	43.000	43.000	43.050	43.400	43.400	43.500	—	43.400	43.450	—	—	
" Nacional .....	—	69.200	69.200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69.100	—	
" Atravez d'Africa .....	88.300	—	89.100	89.500	90.000	90.000	—	—	89.500	—	—	—	89.500	—	
Paris : 3% portuguez 1.ª série .....	62.35	62.30	62.40	62.35	62.30	62.07	62.40	62.40	62.15	62.10	62.40	62.45	—	—	
Acções Comp. Real .....	207	—	—	—	—	—	208	—	202	—	—	—	—	—	
" Madrid-Caceres .....	37,75	37,25	36,75	—	37,50	—	—	38	36,50	38	—	—	—	—	
" Madrid-Zaragoza .....	289	286	287,50	288	289	289,50	288	287	287	—	—	—	—	—	
" Andaluzes .....	148	—	147,50	148	153	—	152	151	—	—	—	—	—	—	
Obrig. Comp. Real 1.º grau .....	364	364	—	—	—	364	—	—	364	—	365	—	—	—	
" " 2.º " .....	199	200	—	—	200	200,50	—	202,50	202	—	203	—	—	—	
" Beira Alta .....	—	130	129,50	139	—	—	130	129,50	—	—	—	—	—	—	
" Madrid-Caceres .....	—	127	128	129	130	129,50	130	130	129	129	132	—	—	—	
Londres : 3% portuguez .....	62,50	62,50	—	62,50	62,50	62,50	62,25	62,37	62,50	62,50	62,25	62,50	—	—	
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa .....	82,12	82	—	—	—	—	—	—	—	—	—	82,62	—	—	

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

Linhos	Período de exploração	1904		1903		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de			
		Kil.	Totais	Kilom.	Totais	Kilom.	1904	1903	1904	1903	
COMPANHIA REAL	de 8 a 13 Ag.	693	115.896.000	167.238	693	109.962.104	151.460	2.813.176.000	2.760.233.110	52.942.890	—
Antiga rede e nova não garantida .....	20 26	"	112.325.000	162.086	"	109.962.104	151.460	2.925.501.000	2.870.195.214	55.305.786	—
Nova rede garantida .....	27 2 Set.	"	115.800.000	167.099	"	110.675.172	159.704	3.041.301.000	2.980.870.386	60.430.614	—
13 19 Ag.	380	16.940.000	44.578	380	15.764.896	41.486	409.638.000	399.306.890	10.331.110	—	
20 26	"	16.398.000	43.152	"	15.764.896	41.486	426.036.000	415.071.786	10.964.214	—	
27 2 Set.	"	17.376.000	45.276	"	15.886.828	41.807	443.412.000	430.958.614	12.453.386	—	
13 19 Ag.	70	2.462.000	35.171	—	—	—	45.384.000	—	—	—	
Vendas Novas .....	20 26	"	2.160.000	30.857	—	—	47.544.000	—	—	—	
27 2 Set.	"	1.965.000	28.071	—	—	—	49.509.000	—	—	—	
Sul e Sueste .....	21 30 Jun.	528	39.064.820	73.986	518	32.746.640	63.267	562.779.274	574.345.440	—	11.566.166
11 10 Jul.	"	34.715.975	65.749	"	32.711.945	63.150	597.495.249	607.057.385	—	9.562.136	
Minho e Douro .....	21 30 Jun.	358	44.094.868	123.170	358	39.151.361	109.361	630.281.703	626.466.251	3.815.452	—
11 20	"	35.647.110	99.572	"	33.288.618	92.984	703.503.204	694.975.631	8.527.573	—	

## AUTOMOBILISMO

A direcção das obras publicas do Porto fez publicar a proibição aos proprietários de automóveis e motociclistas, de transitarem nas ruas e estradas d'aquelle distrito, sem que tenham sido previamente submettidos ás provas regulamentares e em que o conductor apresente documento legal, comprovativo de que pôde empregar e dirigir tais motores.

Determina além d'isto a mesma direcção que os referidos veículos não poderão desenvolver velocidade superior a dez quilometros á hora dentro das povoações, e trinta em estradas despovoadas.

São providencias estas que há já tempos se impunham para garantia e segurança do público e ás quais não se devem regatear louvores.

## Publicações recebidas

*Bilhetes postais ilustrados.*—Do sr. Alberto de Sousa recebemos uma primorosa colleção de vinte bilhetes postais, em que se veem artisticamente desenhados, com as cores determinadas pela heraldica, os brasões de armas das cidades de Portugal.

Além dos brasões das cidades, a colleção abrange também os brasões das principais famílias da aristocracia portuguesa, executados com o máximo rigor. Entre estes veem-se os brasões dos duques de Bragança, (antigo e moderno), de Cadaval, de Loulé e de Palmella, dos marqueses da Foz e de Pombal, dos condes de Almada, de Castello Melhor e de Sabugosa.

Agradecemos a colleção com que nos brindou.

*Anuario de ferrocarriles españoles.*—1904—Recebemos e agradecemos o bello trabalho de Enrique de la Torre, o melhor que se publica naquelle género na vizinha Espanha.

Este utilíssimo livro, um volume de trescentas páginas nitidamente impresso e artisticamente encadernado, contém notícias históricas, financeiras, comerciais e estatísticas dos caminhos de ferro.

Está dividido em tres partes. Na primeira faz o auctor uma breve resenha histórica dos caminhos de ferro em Espanha, apresenta dados bibliográficos, financeiros e comerciais dos caminhos de ferro portugueses e os nomes dos membros que formam os seus conselhos de administração, tabellas de equivalências da peseta com as moedas estrangeiras, diferença das horas nas principais cidades do mundo, etc.

A segunda parte encerra um extracto completo da legislação de caminhos de ferro, com os regulamentos de polícia e de signaes. Indica também as distâncias kilometricas entre as varias estações e a base para se fazer rapidamente o cálculo do custo de qualquer viagem ou do transporte de quaisquer mercadorias.

A terceira parte não é menos importante, reflecta como vem de informações preciosas que a todos convém conhecer.

O volume termina com um soberbo e bello mappa das linhas ferreas de Portugal e Espanha.

E' o decimo segundo anno que o *Anuario de Ferrocarriles* se publica e de anno para anno são maiores os melhoramentos introduzidos, de forma a tornar este livro quasi indispensável.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Lourenço Marques**—Os jornaes teem noticiado ter já sido entregue no ministerio da marinha o projecto do edifício destinado á estação central d'aquelle linha ferrea.

O referido projecto é do distinto engenheiro sr. Mario

da Veiga e já foi aprovado pelo governador da província.

O serviço de informação de alguns jornaes lisboetas é tão perfeito que chegam a ter conhecimento de factos que não se deram.

No ministerio da marinha, podemos assegurá-lo, até o dia 7 ainda não tinham dado entrada tal projecto nem cousa que com elle se relacionasse.

O governo português mandou adquirir em Londres mais quatro vagons para transporte de passageiros, destinados ao caminho de ferro de Lourenço Marques.

Além destes quatro vagons vai ser comprado mais material para a referida linha, em vista do grande desenvolvimento que nestes ultimos tempos tem atingido.

**Swazilandia.**—Brevemente vão começar os trabalhos de construção d'esta linha, subsidiaria da de Lourenço Marques.

Assim ficam satisfeitas as exigencias do grande desenvolvimento das relações comerciais entre aquella cidade e as possessões inglezas do Transvaal.

Em vista d'isto é de esperar que também começem brevemente as transacções sobre os terrenos que a nova linha vai atravessar.

**Pedidos de linhas ferreas.**—Uma comissão de proprietários, negociantes e industriaes de Alemquer entregou ao sr. ministro das obras publicas uma representação pedindo que se faça construir imediatamente um ramal de caminho de ferro de via larga, que partindo da estação do Carregado, na linha do norte e leste, ou de outro qualquer ponto que se julgue mais conveniente, vá entroncar na linha de oeste, passando por dentro da villa de Alemquer e o mais proximo possível da Merceana.

A camara municipal de Aveiro também enviou ao sr. director geral dos caminhos de ferro do Norte e Leste uma petição para que seja continuada até Aveiro a linha ferrea de Torres á Figueira da Foz.

Esta petição é fundamentada com doze considerandos.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### GUINÉ FRANCEZA

Foi aberto á exploração na linha ferrea da Guiné francesa, de Konakri ao Niger, a quarta secção, que mede 148 quilometros.

### CHILE

Foi definitivamente assignada pelo governo chileno a concessão do caminho de ferro através dos Andes, com uma garantia de juro de cinco por cento, durante um periodo de vinte annos, sobre um capital minimo de 6.075 contos, que pôde ser elevado a 6.660 contos.

No contracto calcula-se que a linha poderá estar pronta em 1907. Formará o ultimo elo da grande cadeia de caminhos de ferro que atravessará de Buenos Ayres, sobre o Atlântico, a Valparaiso, sobre o Pacifico.

A secção chilena partirá de Los Landes, terminus da linha ferrea de Valparaiso, indo terminar no alto da cordilheira, onde ligará com a rede argentina, já quasi concluída.

## Notas varias

**Vagons de descarga automática.**—Nos Estados Unidos estão sendo empregados uns vagons para mercadorias, cuja disposição permite realizar uma grande economia de tempo e de dinheiro.

Teem dos dois lados uns planos inclinados pelos quais resvala a carga que vai depositar-se dos dois lados da linha. Basta para isto fazer girar uma porta em redor de um eixo que se encontra na parte superior do vagon.

A carga maxima e o numero de aberturas para a descarga depende das dimensões dos vagons. Geralmente são feitas nas extremidades e entre os eixos das rodas.

Grandes e muitas são as vantagens que este sistema apresenta, mas entre todas avultam: o poder fazer-se a descarga em cinco minutos, para a esquerda ou para a direita da linha, ou para os dois lados ao mesmo tempo; não exigir caes elevados; poder o vagon fazer um muito maior numero de viagens por anno, em consequencia da rapidez da descarga; e finalmente diminuir consideravelmente as despesas da descarga.

O vagon-typo de maiores dimensões até agora construido tem a capacidade de trinta toneladas, quatro portas de cada lado para a descarga, é montado sobre tres jogos de rodas e tem uma guarita para o conductor.

## Companhia Real

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

(Continuado do n.º 401)

### Terceira parte

#### Caixas de Soccorros e de Reformas e Pensões

Resumem-se, como nos annos anteriores, na seguinte exposição, os principaes actos da gerencia d'estas Caixas, que aliás teem relatorio especial :

##### Caixa de Soccorros

No anno de 1903 dispendeu esta Caixa em proveito do pessoal:	
Escola «Camões».....	1:400\$814
3.285 subsidios a operarios e empregados doentes.....	8:363\$589
62 funeraes de operarios e empregados.....	1:136\$545
11 donativos a operarios e empregados.....	545\$800
Despesa com o serviço medico, medicamentos e pagamentos a hospitaes.....	1:676\$730
Total.....	13:123\$478
Em 1902.....	11:702\$866
A mais em 1903.....	1:420\$612

##### Adeantamentos :

Em 1903.....	1.313	48:686\$380
Em 1902.....	1.339	45:777\$803
A mais em 1903.....	4	2:905\$577
Saldo em dívida dos mutuarios em 31 de dezembro de 1903.....		35:605\$100
Saldo em dívida da mesma origem em 31 de dezembro de 1902.....		34:629\$035
A mais em 1903.....		976\$065

##### Armazens de viveres :

Importancia dos generos e viveres fornecidos pelos differentes armazens :	
Em 1903.....	204:084\$805
Em 1902.....	199:717\$645
A mais em 1903.....	4:367\$160

##### Consumidores :

Numero em 1903.....	38.139
Numero em 1902.....	37.965
A mais em 1903.....	174

##### Percentagem média sobre as vendas :

Do producto bruto.....	11,17	Em 1902
Do producto liquido.....	7,39	12,19

##### Balanço da Caixa de Soccorros :

Saldo positivo em 31 de dezembro de 1903, que passou para a Caixa de Reformas.....	21:220\$324
Saldo em igual dia de 1902.....	23:568\$849
A menos.....	2:348\$525

A totalidade dos saldos que desde 1887 até 31 de dezembro de 1903 teem successivamente passado para fundo da Caixa de Reformas é de 230:304\$867 réis.

Média annual, 13:359\$109 réis.

Em 1902 essa média havia sido de 13:080\$283 réis.

##### Caixa de Reformas e Pensões

##### Receitas da Caixa :

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

##### Houve reembolsos de :

Joias.....	159\$345
Quotas.....	2:706\$945
	2:866\$290

Liquido..... 23:355\$404

##### Em 1902 as verbas correspondentes foram :

Joias.....	5:048\$355
Quotas.....	21:537\$787
	26:586\$142

##### Houve reembolsos de :

Joias.....	268\$960
Quotas.....	2:610\$385
	2:879\$345

Liquido..... 23:706\$797

##### As pensões pagas em 1903 foram :

Reformas.....	38:704\$420
Pensões legadas.....	15:191\$263
	53:895\$683

##### Em 1902 haviam sido :

Reformas.....	36:662\$780
Pensões legadas.....	14:034\$948
	50:697\$728

Em 1903 a mais..... 3:197\$950

O aumento de encargos em 1902 sobre o anno anterior havia sido de 55\$898 réis.

O balanço da Caixa de Reformas em 31 de dezembro de 1903, entrando a transferencia, como receita vinda da Caixa de Soccorros, de 21:220\$324 réis, accusou o saldo positivo de 373\$751 réis.

Em 31 de dezembro de 1902 o saldo havia sido de 5:585\$993 réis, entrando nesse balanço, como receita, da mesma forma, o produto liquido da Caixa de Soccorros na importancia de 23:568\$849 réis.

Empregados e operarios inscritos em 31 de dezembro de 1902..... 2.846

Inscritos durante o anno de 1903..... 198

Somma..... 3.044

Reformados durante o anno de 1903..... 26

Eliminados por demissão..... 175

Faleceram..... 33

Ficam existindo em 31 de dezembro de 1903..... 2.810

##### Pensionistas :

a) Reformados existentes em 31 de dezembro de 1902..... 233

Reformados durante 1903..... 26

Somma..... 259

Reformados falecidos..... 16

Ficam existindo em 31 de dezembro de 1903..... 243

(b) Legatarios existentes em 31 dezembro de 1902..... 374

Legatarios admittidos em 1903..... 30

Somma..... 404

##### Perderam o direito :

Por falecimento..... 2

Por casamento..... 6

Por maioridade..... 9

17

Ficam existindo em 31 de dezembro de 1903..... 387

##### Encargos resultantes para a Caixa :

Reformados—Importancia annual das reformas concedidas em 1903..... 4:260\$875

Caducos em 1903..... 3:158\$679

Augmento em 1903..... 1:102\$196

Legatarios—Importancia annual das pensões concedidas em 1903..... 1:929\$579

Por falecimento..... 219\$000

Por casamento..... 61\$669

Por maioridade..... 118\$805

399\$474

Augmento em 1903..... 1:530\$105

##### Diferenças de encargos da mesma especie no anno de 1902 :

Reformados—diminuição..... 793\$068

Pensionistas—augmento..... 1:081\$952

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

Em 1898..... 10:195\$192

Em 1899..... 3:714\$965

Em 1900.....	2.226\$485
Em 1901.....	4.752\$858
Em 1902.....	288\$884
Em 1903.....	2.632\$301

O fundo de reserva da Caixa de Reformas em 31 de dezembro de 1903 era representado por :

Acções da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.....	59
Acções da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, de usufruto .....	1
Obrigações de 3 por cento privilegiadas do 1.º grau da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes (nos termos do convenio).....	1.282
Obrigações de 3 por cento privilegiadas do 1.º grau da mesma Companhia.....	1.134
Obrigações de 3 por cento do 2.º grau da mesma Companhia .....	268
Obrigações de 4 por cento do Thesouro Portuguez.....	175
Obrigações de 5 por cento do Crédito Predial Portuguez...	35
Obrigações de 4 1/2 por cento do Crédito Predial Portuguez.	45

Os fundos disponíveis na mesma data eram :

Existentes em cofre.....	450\$115
Existentes em deposito :	
No Montepio Geral.....	18.970\$448
No Crédit Franco-Portugais ..	5.391\$355
Total .....	24.361\$803
	24.811\$918

Ao terminar este relatório, mais uma vez e com grande satisfação, registaremos o dedicado zelo e inteligência com que a nossa Direcção Geral e todos os empregados dos diversos serviços d'esta Companhia se desempenharam dos deveres a seu cargo.

Aos srs. Accionistas pedimos que acompanhem a Administração nos seus agradecimentos e louvores a uma e outros.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, aos 16 de maio de 1904.—O Vice-Presidente do Conselho de Administração, Dr. Eduardo Alves de Sá.

## Avisos de serviço

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Grandes festas na Nazareth nos dias 14 a 18 de setembro de 1904

Bilhetes de ida e volta em 2.ª e 3.ª classes, por preços muito reduzidos de Lisboa-Rocio e de varias estações das linhas do Oeste e do Norte para Cella e Vallado.

Ida nos dias 13 a 18 de setembro, volta nos dias 14 a 19 de setembro, pelos comboios que partem de Lisboa-Rocio ás 7 horas da manhã e 6-30 da tarde e pelos que partem de Torres Vedras ás 10 da manhã, Pombal ás 3-34 da manhã e 4-12 da tarde, Vallado á 1-15 e 10-23 da manhã e 7-59 da tarde, Cella á 4-32 e 10-43 da manhã e 8-8 da tarde.

#### Comboios especiaes :

Volta : dia 17 de Vallado ás 8-15 da tarde ; partida de Cella ás 8-29 da tarde; dia 18, de Vallado ás 12-30 da manhã, de Cella á 1-3 da manhã.

Preços de Lisboa-Rocio: 2.ª classe 3\$100, 3.ª classe 1\$520 réis.

Nos preços supra está incluido o imposto do sello. Demais preços e condições vidê os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 9 de setembro de 1904.

#### Festas a Nossa Senhora d'Ajuda, em Espinho

Para estas festas que se realizam no dia 18 do corrente e que constam de procissões e outras festividades religiosas, arraial, etc., organiza esta Companhia um serviço especial de comboios supplementares no dia 18 entre Porto-Campanhã e Espinho com bilhetes válidos n.º só para estes comboios como para os comboios tramways do serviço ordinario dos dias 17 e 18.

Para conhecimento dos preços, horario dos comboios e mais condições do serviço, vidê os cartazes que se acham affixados nas estações d'esta Companhia e nas localidades interessadas.

Lisboa, 10 de setembro de 1904.

#### Viaj m de recreio á Figueira da Foz

Grande corrida de touros no dia 18 de setembro de 1904.

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos das estações abaixo a Figueira da Foz, validos pelos comboios ordinarios com exceção do Sud-Express e do expresso Lisboa-Porto.

Preços de ida e volta incluindo o sello para o governo : Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados, 1.º classe 6\$060, 2.º 4\$040, 3.º 3\$020; Torres Vedras, 4\$060, 2\$840, 2\$020; Caldas ou S. Martinho 3\$060, 2\$010, 1\$520; Cella ou Vallado 2\$360, 1\$740, 1\$220; Mogofores a Porto-Campanhã (ambas inclusivè) 2\$060, 1\$540, 1\$020 Fundão, 2.º classe 3\$080, 3.º 2\$190; Tortozendo, 2\$760, 1\$970; Covilhã, 2\$640, 1\$870; Caria, 2\$290, 1\$630; Belmonte, 2\$200, 1\$570; Benespera, 1\$810, 1\$310; Sabugal, 1\$620, 1\$150.

Validade : ida, 17 e 18 de setembro. Volta, 19 e 20 de setembro.

E' permitido aos passageiros de 1.ª classe ocuparem logares de luxo nas condições estabelecidas para o serviço ordinario mediante o pagamento do respectivo supplemento. Demais esclarecimentos vidê os cartazes. Lisboa, 10 de setembro de 1904.

#### Ampliação da tarifa especial P. n.º 11 pequena velocidade

Desde 20 de setembro de 1904 é incluida a serradura de madeira na 8.ª série, grupo 2 da tarifa especial P. n.º 11 de pequena velocidade, para as expedições por vagon completo de 10 toneladas ou pagando como tal, procedentes de ou destinadas ás estações de Caldas da Rainha a Figueira da Foz.

Lisboa, 13 de setembro de 1904.

## Arrematações

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Fornecimento de 3.000 toneladas do creosote

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 3.000 toneladas de creosote.

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

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

Lisboa, 29 de agosto de 1904.

#### Leilão de remessas retardadas

Em conformidade com o artigo 108.º das tarifas geraes d'esta Companhia, annuncia-se que no dia 17 do corrente, serão vendidas em hasta publica, nas estações de destino, as remessas de pequena velocidade n.º 56.533 e 56.534, de Lisboa-Mar a Sabugal e Penamacor, respectivamente, constantes cada uma d'um vagon de sal a granel, peso 10.000 kilos, expedidas em 1 de agosto do corrente anno pelo sr. Manoel Machado, á consignação do sr. Manoel Leal Sapinho.

Lisboa, 2 de setembro de 1904.

#### Fornecimento de pitch-pine

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 madeira de pitch-pine.

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

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

Lisboa, 5 de setembro de 1904.

#### Fornecimento de drogas e tintas

No dia 10 d'outubro 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 drogas e tintas.

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

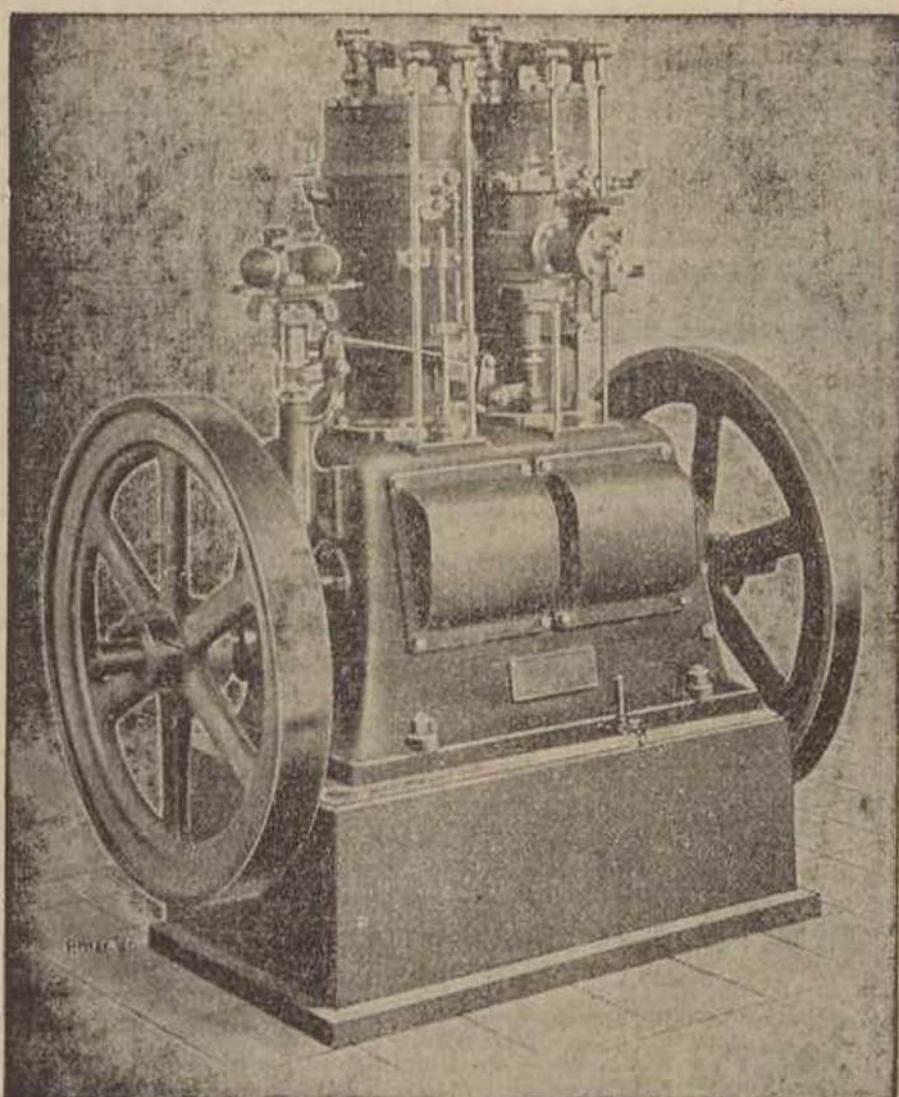
O deposito para ser admittido a licitar, deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central de Rocio.

Lisboa, 13 de setembro de 1904.

# MOTORES

*da celebre fabrica  
americana*

**Marinette Iron Works  
Manufacturing Co.**



Para gaz de illuminação, gaz  
pobre e gazolina, com  
inflammation electrica garantida

**RUBEROIDE** e productos P. & B. para substituiros  
telhados ordinarios, para coberturas de edificios, estações,  
barracas, vagons, terraços, chalets e pavilhões ornamen-  
tados, para confecção de camaras frigorificas, tanques,  
piscinas e depositos de água, para tornar as habitações  
confortaveis e abrigal-as contra a humidade e contra as  
grandes variações de temperatura.

UNICO REPRESENTANTE EM PORTUGAL

**M. HERRMANN**

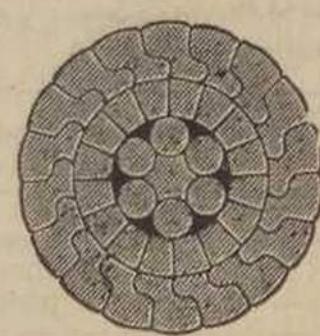
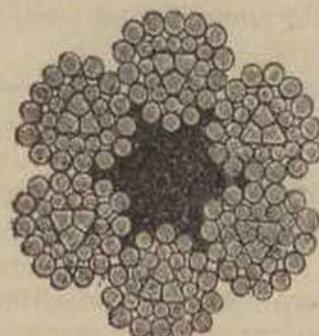
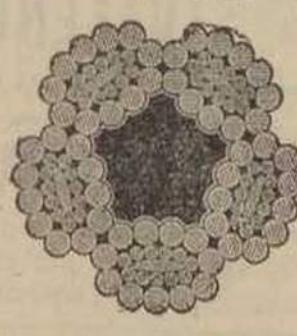
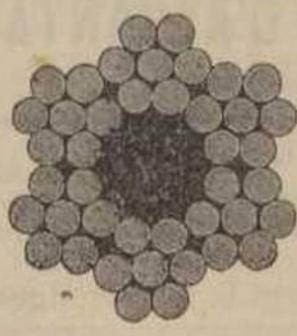
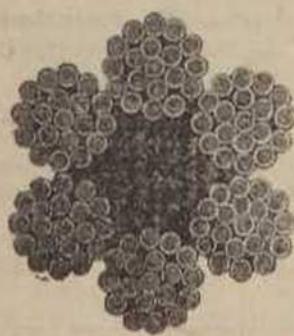
CALÇADA DO LAVRA, 6 a 10

LISBOA

**FELTEN & GUILLEUAME CARLSWERK** Actien-Gesellschaft MULHEIM no RHENO

A fabrica mais antiga do continente da Europa para a fabricação de  
**CABOS METALLICOS EM TODOS OS GENEROS**

EM ARAME DE FERRO, AÇO E COBRE



Para minas, transportes aereos, funiculares, transmissão de força, ascensores, guindastes, usos marítimos, pára-raflos, etc.

**FIOS CONDUCTORES E CABOS**

Para Telegraphos, Telephones, Luz e Transmissão Electrica de Força

REPRESENTANTES EM PORTUGAL:

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

Tratando-se de cabos para minas **OREY, ANTUNES & Cº**, Praça dos Remolares, 4 — Lisboa

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

**J. B. FERNANDES & C. A.**

SUCCESSIONS DE **JOSÉ GREGORIO FERNANDES**

Casa fundada em 1800

19, 1.º LARGO DE S. JULIÃO — LISBOA

\*\*\*\*\*

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

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

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

Artigos para tratamento de vinhas

Arame de bicos para vedações. Arame para enfardamento de pa-  
lha. Pasta brilhante **AMOR**, para limpar toda a qualidade de metais  
garantindo-se um brilho inexcédivel.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 18

# AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhes recomendamos 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 EXPÉRIENCE PERSONNELLE.

### ALCOBACA

**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, 15500 réis a 25000 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.

### GUIAMRÃES

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

### HAMBURGO

**Walter Moths & 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.er 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. Vide 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 15000 réis por dia até 1500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

### MONT' ESTORIL

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

### NAZARETH

**Grande Hotel Club.** — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1500 a 1700 réis; em setembro, desde 1700 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Prop. 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 Batalha). Serviço de 1.<sup>a</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Prop. Lopez Munhós.

### PORTO

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

### PORTO

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

### SETUBAL

**Grande Hotel Esperanca.** — Avenida Todí, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1500 a 2500. Prop. Lourenço & Lourenço.

### SEVILHA

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

### VALENCIA D'ALCANTARA

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

### VIENNA

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

GRAND PRIX — Paris 1900

## R. WOLF

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

Os melhores motores para centraes electricas, officinas de construção e reparação, serrarias, moagem, fabrícias de cimento e telha, caminhos de ferro aéreos, etc.  
Instalação economica. Grande duração. Andamento regular e silencioso. Segurança absoluta. Economia incontestavel. Grande reserva de força. Emprego de qualquer combustivel.

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

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

## Magdeburgo - Buckau ALLEMANHA

