

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

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

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

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

TELEPHONE N.º 27
 Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa especial n.º 14 p. v., da Companhia Real e
 Modificação da especial n.º 13, do Sul e Sueste.

SUMMARIO

A ESTACÃO DE VILLA REAL DE SANTO ANTONIO, por J. Fernando de Sousa.....	353
PORTO DE LISBOA, por O. S.....	354
PARTE OFFICIAL — Decreto de 9 de novembro, portaria de 10 de novembro e aviso da abertura de concurso para o logar de chefe de contabilidade dos caminhos de ferro do Minho e Douro, do ministerio das Obras Publicas.....	355
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	355
A LUCTA DOS GIGANTES.....	355
NOTAS DE VIAGEM — XXXIV — A ultima paragem — Nuremberg — Atrocidades que horrorizam — A cidade — Balanço da viagem de Lisboa ao Oriente e volta — As proximas «Notas».....	356
DUAS MORTES.....	357
OS GRANDES CANAES MARITIMOS.....	358
«O JAPÃO POR DENTRO».....	358
O TRANSCASPIANO.....	359
OS TREMVIAS NAS GRANDES CIDADES DA ASIA.....	359
CABO-CARRIL DE FATAMINA.....	359
O CAMINHO DE FERRO DE CANTÃO-FATSCHAN-SAMSHUI.....	359
COMPANHIA ATRAVES D'AFRICA.....	359
CAMINHO DE FERRO DE GUIMARÃES.....	360
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 hespanhoes.....	360 e 361
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS — TRACÇÃO ELECTRICA.....	362
LINHAS PORTUGUEZAS — Illuminação de comboios — Sul e Sueste — Montemor-o-Novo — Evora a Reguengos — Lobito — Pessoal da Companhia Real.....	362
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Congo.....	362
NOTAS VARIAS.....	363
COMPANHIA ATRAVES D'AFRICA — Relatorio Conselho Administração.....	363
AVISOS DE SERVIÇO.....	364
ARREMAÇAÇÕES.....	364
ANNUNCIOS.....	365
AGENDA DO VIAJANTE.....	366
HORARIO DOS COMBOIOS.....	367
VAPORES A SAHAR DO PORTO DE LISBOA.....	368

A estação

DE VILLA REAL DE S.º ANTONIO

Como é sabido o ultimo troço da linha do Sul vae terminar em Villa Real de Santo Antonio depois de ter percorrido, quasi á beira do Oceano, uma zona, estreita mas fertil e de densissima população, correspondente aos terrenos jurasicos que se estendem entre a serra e o mar. No trajecto encontram-se centros importantes, como Olhão e Tavira.

A população rural e ainda as aldeias ao longo da linha são servidos pelas estações e apeadeiros de Marim, Bias, Fuseta, Luz, Varandas, S. Francisco, Conceição, Caccella, Monte Novo. Em toda a região, especialmente na freguezia da Luz, a horticultura é susceptivel de grande desenvolvimento graças á amenidade do clima, podendo enviar fructas e legumes temporães em quantidade aos mercados que os pagam por bom preço.

O trafego que do novo troço vier ás linhas á quem de Faro, percorre nellas tão grandes distancias que muito contribuirá para avolumar o rendimento. As estações regionaes não são para desprezar em zona tão povoada.

A importancia d'aquella parte da linha do sul deriva, porém, principalmente, das condições especiaes em que Villa Real se encontra. E' d'esperar que em curto praso se empreenda em Espanha a construcção de uma linha de Ayamonte a Huelva, tornando-se pois, a linha do Sul o mais directo e commodo caminho para as provincias de Huelva e Andaluzia. Facil será chamar a ella trafego de passageiros com uma commoda organização de serviço, facil de preparar, estabelecendo entre Villa Real e Ayamonte carreiras fluviaes com as respectivas estações em ligação directa com as linhas ferreas. Entre a provincia do Algarve e a vizinha Espanha do sul são bastantes as relações para contribuirem por fórma sensível para o trafego da linha.

O porto de Villa Real é um dos mais importantes e frequentados do paiz, graças á exportação do minerio de S. Domingos, que ali atrae annualmente centenaes de navios, vindos pela maior parte em lastro e quando carregados de minerio, susceptíveis de receber ainda carga suplementar de productos algarvios.

D'essas circumstancias resulta a baratesa dos fretes e portanto um trafego valioso de mercadorias na nova linha, desde que em Villa Real encontrem commodo embarque e desembarque. A' propria Administração convirá porventura receber naquella porto uma parte importante do carvão destinado ao abastecimento das linhas. Finalmente a magnifica via fluvial, constituida pelo Guadiana, navegavel até Mertola facilita relações com Alcoutim, S. Lucar, Pomarão e Mertola, que não são para desprezar como elemento de trafego para o caminho de ferro em serviço com o d'elle conjugado.

Importa, pois, que a estação de Villa Real de Santo Antonio fique bem collocada e judiciosamente delineada, não só para bem servir a povoação, centro fabril e commercial de valor, como para facilitar as relações com a vizinha Espanha e a importação e exportação de mercadorias.

Isso a que entre nós se chama politica não sendo mais que a mesquinha competição de paixões e influencias pessoas pretendem intrrometer-se na escolha do local da estação. Baldados foram os seus intentos; graças á firmeza com que o illustre ministro das obras publicas, ha pouco saído do poder, o sr. conde de Paçõ-Vieira que tão grande impulso deu á viação accelerada, manteve o seu proposito de se orientar exclusivamente pelo criterio de bem administrar, e de attender a opinião das estações technicas competentes.

Estende-se Villa Real ao longo da margem do Guadiana, edificada segundo um plano regular, com as suas ruas alinhadas e cortando-se em esquadria.

Entre a villa e o mar interpõe-se a zona das dunas littoraes. Pois era exactamente ao sul e no meio das dunas que um grupo de habitantes de Villa Real pretendia que se collocasse a estação!

A impossibilidade technica de tal solução é evidenciada pelo mais prefunctorio exame da planta dos arredores da villa.

Por detraz d'esta e separados da praia apenas por uma fila de fabricas e pelo cemiterio, encontram-se vastos terrenos de pouco valor proximos do extremo norte da povoação.

Pareceu apropriado o local para estação que ali será construida em condições economicas, com a vastidão ne-

cessaria para poder ter todas as dependencias indispensaveis, como linhas de resguardo e de triagem, cocheiras de machinas e de carruagens, armazens espaçosos, habitações do pessoal, etc.

A organização do serviço está naturalmente indicada. Os comboios de passageiros depois de servirem o movimento local devem ir ao sitio destinado para embarcar e inversamente no movimento descendente para embarque e desembarque de mercadorias deverá haver local apropriado ligado por linhas com a estação.

Occorre naturalmente o alvitre de se collocar a estação em frente da villa e paralela ao rio construindo muros de caes acostaveis. Obra assim era sobremodo dispendiosa, que além de importar em alguns centos de contos cortaria todas as serventias marilimas da villa. Preferivel é pois separar o serviço terrestre do fluvial, prevenindo para ambas, installações desafogadas mas economicas, em condições de se poder mais tarde trazer linhas ao longo da margem para serviço de diversos pontos d'esta.

Na parte fluvial da estação os serviços de passageiros e de mercadorias deveriam ficar sufficientemente distanciados para se não prejudicarem mutuamente.

Pela direcção do Sul e Sueste foi esboçado um outro projecto, que devidamente modificado segundo as indicações do Conselho de Administração e do Conselho Superior de Obras publicas e Minas, vae servir de base ao projecto definitivo. Haverá pois ao norte da villa e nos terrenos que medeiam entre ella e o esteiro de Carrasqueira a estação terrestre com todas as suas dependencias e da qual sairão linhas que irão a uma ponte-caes para serviço de mercadorias e outra com um embarcadouro de passageiros, bagagens e recovagens, com um posto fiscal de modo que o passageiro possa seguir a coberto da plataforma para o vapor e vice-versa. Para facilitar a dupla baldeação nas estações fluviaes os volumes de bagagem serão carregados em caixas ou grades apropriados que, vindo do fourgon sobre zorras são postos com guindaste no vapor e d'elle levantados para cima da zorra na outra margem.

Quanto á ligação das duas margens por uma ponte, é obra sobremodo dispendiosa que só muito para montante poderia ser feita e que não se justifica pelo menos por enquanto.

Se um dia as preocupações de ordem militar forem dominadas por exigencias do trafego, que por ora não são de prever, sempre será possível prolongar a linha além de Villa Real.

O projecto definitivo da estação demanda estudo cuidadoso e demorado. Não convinha porém demorar a construcção do ultimo troço da linha entre Cacella e Villa Real, para poder ser aberto á exploração em curto praso, visto ser de facilissima construcção, pois está orçada em 10:000\$000 réis por kilometro.

Foi por isso approvedo e mandado executar o ante-projecto até as agulhas da estação de Villa Real na extensão de 10 kilometros, estabelecendo-se uma installação provisoria para a estação terminal enquanto se elabora e executa o projecto definitivo da mesma estação.

E' pois de esperar que dentro de um anno o mais tardar a locomotiva chegue a Villa Real.

J. Fernando de Sousa.

PORTO DE LISBOA

Anda novamente na imprensa esta importante questão. As *Novidades* com a sua auctoridade especial no assumpto, sem retaliações, serena mas amargamente, recordam as phases por que passou o plano dos trabalhos, os incidentes que se deram, as discussões apaixonadas em que a paixão politica sobrelevou e offuscou o verdadeiro interesse nacional.

Queríamos o porto de Lisboa para caes da Europa. Sonhávamos reaver o emporio commercial que elle já fôra logo a seguir á epoca dos nossos descobrimentos. E pensávamos que só com o abrir largas e tranquillias docas, correr longas muralhas acostaveis, traçar molhes e construir diques, os navios das esquadras commerciaes

do mundo, viriam á porfia visitar-nos, despejando em Lisboa as suas mercadorias, e desembarcando aqui os seus passageiros.

Tinhamos no anteporto, sentinella odienta, almenara febrifuga, o lazareto espreitando o viajante e desinfectando-lhe as bagagens e a bolsa.

Tinhamos as alfandegas ferozes e cada dia lhe accendiamos mais a gula implacavel.

Faltavam-nos os attractivos que convidam os excursionistas.

Esquecíamos-nos de ligar economicamente por tarifas internacionaes apropriadas o porto com o resto da Europa.

Tudo julgávamos conquistar sem maior incommodo encarregando o constructor Hersent de enterrar com os seus poderosos meios de trabalho e com o auxilio da sua grande experiencia alguns caixões sem fundo nos lodos do Tejo, e de erigir sobre elles alguns metros cubicos de alvenaria.

Mas até na escolha do projecto mostrámos bem como sômos avessos á boa administração, irreflectidos e volúveis.

Queríamos obras grandiosas, um vasto plano completo e perfeito.

Commissões technicas discutiram-lhe a traça e orçaram-lhe os gastos.

Pareceu depois demasiado grande. Encolheu-se, ratiñhou-se e ficou afinal obra defeituosa e em boa parte esteril.

Onde a construcção era mais difficil e mais cara houve dispensas, verdadeiros meatos, soluções de continuidade que fazem a obra desconnexa e a prejudicam.

As grandes docas de reparação por exemplo parecem bueiros voltados de fôrma a receber melhor todas as lamas do Tejo.

Os caes acostaveis vão tendo tantos depositos junto a si, que não virá longe o tempo em que só lhe possam chegar os botes catraios.

Ainda não existe uma via ferrea que ligue Santa Apollonia a Alcantara-mar, a imprescindivel linha marginal do Tejo em que deve haver a estação central dos caminhos de ferro do Sul e Sueste.

A ferramentaria do porto é escassa e posta economicamente como que a medo.

Gastámos muito, tivemos questões complicadas e irritantes, passámos pelos vexames de intervenções de governos estranhos em negocios que só nos respeitam, padecemos das sentenças de tribunaes arbitraes, não exploramos o que construímos, e apesar de tudo isto, despesas e vexames, temos um porto imperfeito e uma exploração imperfeita.

Cae um muro? Não é a empresa a culpada. A responsabilidade pertence ao governo que ordenou a construcção em tal ponto, em taes condições.

E' o governo que paga portanto.

E a affluencia, o movimento maritimo, decresce. O caes da Europa nem é caes da peninsula nem o é do reino.

Agora que se recordam dolorosamente todos estes factos, todos estes erros, apparecem novas receitas salvadoras.

Uma d'ellas é não approvar o contracto provisorio entre o Estado e a empresa Hersent para continuar por mais 19 annos a exploração do porto de Lisboa, e passar o Estado a explorá-lo directamente.

E logo se diz que o commercio tem sido affectado com as difficuldades e encargos inherentes á exploração pela empresa actual.

Espera-se com fundadas razões que a exploração feita pelo Estado analogamente á das rédes ferroviarias, cuja receita liquida apenas servisse para melhoramentos do mesmo porto, havia de dar outras garantias á navegação e ao commercio.

Se isso fôr possível financeiramente muito o estimávamos.

Mas não se pense que com estas facilidades e porventura com mais o sacrificio do thesouro que ellas venham a custar, fica resolvida esta complexa questão.

Não é só com ter um bom porto maritimo que se consegue attrahir a navegação. As exigencias de escala cada

vez são menores. Os grandes navios estão supprimindo paragens em escalas como os comboios rapidos suprimem paragens nas estações.

Os portos procuram-se em escalas mas é para metter ou deixar carga e passageiros.

É essencial portanto, facilitar o trafego por todos os modos.

Mas o trafego não se facilita apenas com obras de porto mas com outras medidas que façam pulsar nas arterias da nação, na circulação das riquezas, uma plasma que o trabalho tonifique e que não seja angustiado pelo fisco aduaneiro, o fisco sanitario, o fisco policial.

O. S.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas Commercio
e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria: hei por bem conceder a reforma ao chefe do serviço de contabilidade dos caminhos de ferro do Minho e Douro, Augusto Quaresma de Paula e Mello, com a pensão estipulada no § 2.º do artigo 27.º do regulamento da Caixa de Aposentações e Soccorros dos Caminhos de Ferro do Estado, approved por decreto de 31 de janeiro de 1901, devendo a importância da differença entre a pensão estipulada no artigo 71.º do mesmo regulamento e a que lhe é concedida pelo presente decreto ser adicionada á dos subsidios concedidos pela Administração á referida Caixa.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 9 de novembro de 1904. — REI. — Eduardo José Coelho.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o ante-projecto, com data de 7 de outubro ultimo, do laço, entre Cacella e Villa Real de Santo Antonio, do prolongamento da linha do sul:

Ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 3 do corrente, e com a proposta do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, d'esta data:

1.º Approvar a parte do referido ante-projecto compreendido entre os perfis 0 e 237 na extensão de 10.111^m, 12 e a respectiva estimativa na importancia de 105:200\$000 réis;

2.º Determinar que se elabore o projecto definitivo da estação de Villa Real e suas dependencias para o serviço fluvial em harmonia com as indicações do referido parecer;

3.º Que para evitar delongas na construcção da linha do Sul se proceda desde já á construcção da parte approved até o perfil 237, fazendo-se uma installação provisoria para o serviço da povoação enquanto não tiver sido approved e executado o plano definitivo da estação, devendo porém ser previamente submettido á approvação do Governo a planta parcelar da parte do laço approved pela presente portaria.

Paço, em 10 de novembro de 1904. — Eduardo José Coelho.

Annuncia-se que se acha aberto o concurso por espaço de vinte dias, contados da data do presente annuncio, para provimento do logar de chefe de serviço de contabilidade da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

A este concurso só podem ser admittidos os chefes de secção, inspectores e escripturarios das Direcções do Sul e Suesie e do Minho e Douro, nas condições preceituadas no artigo 41.º do regulamento gerar das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, de 16 de novembro de 1899.

Os concorrentes deverão entregar na secretaria das respectivas direcções, dentro do indicado prazo, os seus requerimentos instruidos com os documentos das suas habilitações e dos serviços prestados, sendo-lhes permittido juntar até vespera do dia do concurso os documentos que não tenham podido obter no prazo marcado.

Opportunamente se fará constar os dias, hora e local em que perante o jury, para esse fim nomeado, se hão de realizar as provas praticas dos candidatos, nos termos do respectivo programma, que fica patente na secretaria d'este conselho e nas das direcções.

Secretaria do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em 12 de novembro de 1904. — O Vogal Secretario, José Fernando de Sousa.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.º 14 de p. v. (20 de g. v.) da Companhia Real, para transporte de volumes de pouco peso, das que necessitam o emprego de mais de um vagon e de vehiculos terrestres e embarcações.

Todas as disposições d'esta tarifa representam beneficio para o publico sobre as condições da tarifa geral ás quaes esses transportes estão sujeitos.

Modificação da n.º 13 do Sul e Sueste. — E' a concessão de armazenagem gratuita, em Faro, ás remessas de cortiça, conforme foi sollicitado pelos transportadores.

Bilhetes collectivos. — Brevemente começa a vigorar uma nova tarifa para este terviço, combinada entre a Companhia Real, Minho e Douro, Beira Alta e Nacional.

A LUCTA DOS GIGANTES

A despeito dos notabilissimos progressos realizados nos ultimos annos no que se relaciona com a velocidade dos comboios na Europa, e ao conforto que proporcionam aos passageiros, observa-se que em resultado de um phenomeno psicologico naturalissimo, todos os esforços tendem para obter velocidades superiores.

Muitos são os que locubram na solução do problema. Mas cada vez que a incognita é resolvida, a actividade humana demanda maior velocidade ainda. De fórma que o problema todos os dias resolvido, todos os dias é de novo apresentado.

E' o rochedo de Sisipho é o tonel das Danaïades.

Por muito depressa que se ande, é preciso achar o meio de andar mais depressa ainda.

Uns teimam em achar as successivas soluções no velho sistema, ha mais de setenta annos explorado, no vapor; outros são-lhe adversos, contestam-lhe os meritos, e preferem a electricidade, em torno da qual o mysterio avoluma a esperança de que produzirá o desejado milagre.

Está travada a lucta. Qual das duas forças impellirá mais rapidamente o homem pela superficie da terra?

As experiencias que ha annos se veem praticando em Berlim não resolvem ainda o problema, mas levam-o já a uma conclusão pratica: tanto o vapor como a electricidade podem sem inconveniente proporcionar-nos uma velocidade muito superior á que se emprega nas communições actuaes, em que as duas energias rivaes apresentam uma sobre a outra vantagens definidas.

O mais interessante do caso é que tanto a tracção electrica como a tracção a vapor se manifestaram ao mesmo tempo, com resultados identicos e immediatos experimentalmente comparaveis. As experiencias não se realizaram sob a mesma direcção: foram sempre executadas sob o impulso d'uma certa rivalidade que não tinha por origem a ideia baixa da concorrência industrial, mas um interesse puramente scientifico, vendo sómente o valor pratico da prova.

As experiencias nos caminhos de ferro electricos foram verificadas por uma commissão de engenheiros, representantes das duas grandes empresas: *Alleggerneine Elektricitat Gessellschaft* e *Siemens & Halsk.*

As machinas e a energia foram fornecidas pelas duas empresas e a pista foi um ramal do caminho de ferro electrico, proximo de Berlim.

Estas experiencias particulares chamaram a attenção do governo germanico, o qual, como todos os grandes organismos burocraticos é preguiçoso e demorado, mas que por fim se resolveu a mandar fazer experiencias por sua conta.

Em cerca de tres annos de experiencias, o maximo de velocidade nos comboios electricos e nos de vapor foi respectivamente levada a 210 e a 138 kilometros por hora.

Para a tracção electrica, não foi difficil elevar a velocidade até 160 kilometros. A linha ferrea empregada nas

experiencias era uma via ordinaria montada sobre bina-
rios cujos comboios percorrem grandes extensões. A cor-
rente era transmittida por meio de fios aereos e de *trol-
leys*. Na autolocomotiva a corrente potencial era transfor-
mada e transmittida ao motor.

Os unicos inconvenientes que houve foram devidos ás
tempestades, que quebraram os fios, e com gravissimo
perigo pois que se tratava de correntes alternadas de
14.000 volts.

A ruptura dos fios remediou-se augmentando o numero
de supportes; para evitar o perigo, no caso de ruptura,
adoptou-se um sistema de interrupção automatica. Modi-
ficaram-se a forma e as dimensões dos isoladores, e as-
sim tudo corria bem.

Mas quando se quiz obter velocidade superior, tiveram
que ser empregadas machinas de maior peso e capaci-
dade; viu-se que a estrutura da linha não era a que con-
vinha, e tiveram que substituir os carris por outros mais
pesados, as cabeceiras tiveram que ser melhor fixadas e
reforçadas com cravos para que a sua solidez fosse per-
feita.

As locomotoras são pesadissimas; 93 toneladas, das
quaes 40 é o peso somente dosapparehos electricos.

Todas as reformas realizadas, obteve-se uma veloci-
dade de 200 kilometros. A locomotora, na velocidade
maxima, tem a força de 1.600 cavallos.

As experiencias mais recentes foram feitas com com-
boios formados com tres a seis vagon, o typo mais
usado nas linhas directas, para grandes distancias, nos
caminhos de ferro allemães. A machina era de 1.750 ca-
vallos. Esta colossal locomotora pesava perto de 80 to-
neladas e tinha quatro cylindros. A maxima velocidade
obtida foi a de 210 kilometros; a minima 138.

Durante muito tempo esta velocidade maxima não será
ultrapassada.

Tanto nos caminhos de ferro electricos como nos de
vapor, as experiencias mostraram que é facil elevar a
velocidade até cem ou cento e dez kilometros por hora,
por isso não ficou ainda provado que qualquer dos dois
sistemas seja mais vantajoso, sob este ponto de vista,
do que o outro.

A objecção principal contra o augmento de velocidade
é que com este augmentam as despesas. Todo o esforço
para augmentar a velocidade do organismo semovente,
em terra ou na agua, isto é, todo o consumo de traba-
lho mechanico, se torna maior por cada kilometro que
se accrescenta. Ao passo que para uma velocidade de
150 kilometros basta uma locomotora electrica de 750
cavallos, para uma velocidade de 200, já se torna indis-
pensavel uma machina de 1.600 cavallos. No caso do
vapor, para a velocidade de 100, 110 ou 120 kilometros,
não precisas machinas de 1.100, 1.400 e 1.750 cavallos.
Não é proporcional o augmento de esforço ao augmento
de velocidade. Isto é devido á resistencia sempre cres-
cente que o ar oppõe á medida que augmenta a veloci-
dade, e ao augmento de peso necessario para assegurar
a estabilidade durante a marcha.

Nos comboios rapidos allemães, cuja velocidade ma-
xima não excede 90 kilometros, as machinas reclamam
quasi metade da energia para se arrastarem a si mes-
mas. A necessidade de augmentar a potencia da ma-
china requer augmento de quantidade de carvão que se
queima.

Um comboio rapido allemão que pésa, em média, 300
toneladas, e transporta 300 a 400 passageiros, embora
não exceda a velocidade de 80 kilometros, não dá gran-
des lucros á empresa, a despeito da sobretaxa que
onera os bilhetes.

Se para alcançar maior velocidade tivessem que do-
brar as despesas, não sendo possivel augmentar a capa-
cidade dos comboios, as companhias de caminhos de
ferro soffrerão grandes prejuizos, a não ser que se au-
gmentem extraordinariamente as tarifas.

Mas o passageiro quer viajar depressa e barato e
neste caso tem o problema até agora uma solução:
conciliar o augmento de velocidade com um preço ra-
soavel.

O pessoal tecnico dos caminhos de ferro italianos
está estudando a questão.

Outro obstaculo, embora mais facil de vencer, se le-

vanta contra as grandes velocidades, quer nos comboios
electricos, quer nos de vapor.

A circulação de comboios de grande velocidade iria
embaraçar o serviço dos comboios ordinarios, de ma-
neira que se tornava indispensavel a construcção de
uma linha independente só para elles. O que significa
um não pequeno augmento de despesa.

Quanto aos freios e paragem rapida dos comboios,
viu-se que, embora se empregassem os mais rapidos
freios de ar comprimido, seria impossivel fazer parar
um comboio lançado com a velocidade de 200 kilometros,
no mesmo espaço de tempo em que se faz parar um
comboio ordinario.

D'estes tres annos de experiencias, o resultado foi
obter-se a esperanza de que dentro em pouco haverá
comboios quer electricos quer a vapor que circulem
com a velocidade de 100 kilometros, o que no fim de
contas já não é nada mau.

O governo allemão estuda já a creação d'um comboio
de Berlim a Colonia, que deve percorrer a distancia que
separa as duas cidades, 600 kilometros em seis horas.

E' de esperar que dentro em pouco tempo todos os
grandes expressos europeus tenham egual velocidade.

NOTAS DE VIAGEM

XXXIV

A ultima paragem — Nuremberg — Atrocidades que horrorizam —
A cidade Balanço da viagem de Lisboa ao Oriente e volta
— As proximas «Notas».

De Vienna para Paris ha tão variados itinerarios, uns
mais curtos, outros menos directos mas pelos quaes a
combinação dos grandes expressos austro-allemães nos
dão passagem mais rapida, que, evidentemente, se dá o
embaraço da escolha para quem pensar em ir mais de-
pressa ou percorrer linha mais pittoresca.

Dos caminhos mais vulgares, o do Arlberg não me
sorria porque já o tinha visto, e porque me levaria pela
Suiça, já vista, e pouco attraente em fim d'outubro; o
de Munich tambem me não attraia porque já o descre-
vera aqui, depois de uma permanencia de uma semana,
na bella capital da Baviera. Resolvi, pois, inflectir um
pouco para o norte, tomando a direcção Linz-Nurem-
berg para fazer a minha ultima paragem nesta cidade
que sabia ser a velha capital da arte bavara, a patria de
Durer, o grande pintor do seculo XVI, da gravura em
metal e da esculptura em madeira.

Velhos tempos prosperos que não voltam para a bella
cidade, porque já se não faz por ali o caminho de Ve-
neza e da India, tendo ella hoje que buscar, na sua in-
dustria propria, ainda filiada nos velhos costumes, a fun-
dição dos pequenos objectos de ferro e chumbo, os ele-
mentos do seu commercio actual.

Todos conhecem essa infinidade de brinquedos, solda-
dinhos de chumbo, molduras de ferro, estatuetas, bustos
e outras bijutarias de zinco, que enxameiam nos bazares.
Tudo isso vem de Nuremberg.

A conhecida canção o disse:

«C'était du plomb de Nuremberg»

Foi ainda o ferro o material de preferencia empregado
naquelles horrorosos instrumentos das mais horrorosas
torturas com que os antigos senhores de Nuremberg
supliciavam os seus subditos.

E' notavel, entre estes, a celebre «virgem de ferro»,
cofre destinado a receber um paciente ficando de pé,
com o corpo encostado a numerosas pontas de ferro. A
porta, que se abria em dois batentes, para a victima en-
trar, tem tambem muitas pontas de ferro para o interior,
correspondendo a varias partes do corpo. Quando esta
porta se fechava sobre o desgraçado, aquellas pontas
atravessavam-lhe as carnes, por todos os lados, e é de
notar que a atrocidade era tal, que as portas não eram
fechadas rapidamente, o que produziria a morte em pou-

cos minutos, mas muito gradualmente, para que o martyrio se prolongasse por horas. E ainda, as pontas que penetravam nos olhos eram as mais longas, para serem as primeiras, e a mais curta a destinada ao coração, para ser a ultima! A este martyrio eram condemnados os que sequer falavam contra o governador.

O martyrio para as mulheres adúlteras não era menos cruel, mas não pôde ser descrito aqui.

Outros instrumentos ha egualmente horrorosos naquelle notabilissimo museu, para castigo de todos os crimes, ainda os mais leves, sendo admiravel o engenho que se applicava a inventar machinas de trucidar gente.

Para respirar depois de vêr estes horrores o visitante tem as ameias do castello, de onde se gosa um panorama delicioso.

Cá em baixo, na cidade, que é servida por bons trem-vias electricos, ha muito que vêr em edificios e monumentos antigos e artisticos, sendo o mais notavel a primorosa fonte da praça do mercado.

Uma outra circumstancia que a torna pittoresca é a variedade das suas construcções, em ruas mal alinhadas, com estatuetas de santos, em nichos, nos cunhaes.

A 8 kilometros, para oeste é a grande fabrica de lapis e artigos de escrita Faber, que me propunha visitar, do que desisti por me constar que é muito difficil obter, para isso, autorização dos seus directores.

Caminho de Paris e de Lisboa, finda a enorme viagem que venho de descrever, é interessante resumir d'ella os dados estatísticos principaes que servem de resposta a muitas perguntas que me tem sido feitas:

Tempo de percurso:

Foram empregados 130 dias, sendo, em caminho, 22 para a ida de Lisboa a Pekim (supprimindo os de paragem em Paris, Berlim e S. Petersburgo), 3 d'ahi a Shanghai, 5 a Yokohama; 2 ida e volta a Nikko, 3 de descida do Japão em caminho de ferro, 5 vapor a Vladivostok, e 22 regresso, total 62 dias de transito, 36 de paragens.

Custo da passagem: como hoje não se pôde fazer por causa da guerra, é inutil dar este detalhe.

Devo porém dizer que elle era muito menor pela via terra do que por mar, e não me canço de dizer que a viagem é mais commoda, variada e isenta de perigos.

Extensão percorrida:

Kilometros

Lisboa-Paris	1.894
Paris-Berlim	1.077
Berlim-Virbalem	742
Virbalem-S. Petersburgo.....	893
S. Petersburgo-Peterhof e volta....	72
S. Petersburgo-Moscov.	644
Moscov-Irkoutsck.....	5.450
Irkoutsck ao Baikal.....	66
Travessia do lago.....	64
Missovaya-Manchuria....	1.195
Manchuria-Karbine.....	935
Karbine-Tatchitchaio	700
Tatchitchaio-Inkô.....	21
Inkô-Pekim.....	763
Pekim-Tien-tsin.....	123
Tien-tsin-Shanghai (vapor).....	1.350
Shanghai-Yokohama (vapor).....	2.261
Yokohama-Nikko	176
Volta a Tokio.....	159
Tokio-Kobe e ida e volta a Kamakura (8 kil.)..	715
Kobe-Nagazaki.....	623
Nagazaki-Vladivostok (vapor).....	1.111
Vladivostok a Grodekovo (fronteira da Manchuria).....	205
Grodekovo-Karbine.....	572
Karbine-Moscov, como acima.....	7.710
Moscov-Varsovia.....	1.309
Varsovia-Kiew.....	781
Kiew-fronteira austriaca.....	428
Fronteira-Cracovia	534
Cracovia-Vienna	413
Vienna-Nuremberg	513
Nuremberg-Stuttgart.....	216
Stuttgart-Paris.....	688
Paris-Lisboa.....	1.894
Total, kilometros.....	36.291

Se a este percurso juntarmos as pequenas digressões, seja em carros além de Nikko, seja de Kosu a Miyanoshita, de Kobe ao lago de Biva, e de Kiotto por Nara a Kobe, não será de mais arredondar o percurso total em 36.500 kilometros, isto é, apenas 3.500 kilometros menos do que a volta inteira do mundo, em linha recta.

Cidades visitadas, além de Paris, Hannover, Berlim e Vienna, já conhecidas foram:

Na Allemanha	2
» Austria.....	1
» Russia	6
» » siberica	3
» China	7
No Japão	14
Na Coréa	2
Total	35

Navegação nos mares: Amarello, da China, interior do Japão, oceano Pacifico e mar do Japão.

Lagos: Baikal, Sugan-ji, Biva e canal de Mogi.

Portos: Ta-ku, Shanghai, Nagazaki, Osaka, Yokohama, Gensan, Fuzan, Vladivostok.

Terminando aqui a descripção de uma das maiores viagens que podem ser feitas desde o nosso paiz, não occultarei o meu desejo intimo de que em breve as duas nações, onde tão bem me receberam, ponham termo a essa guerra crudelissima que está assombrando e escandalizando os sentimentos de humanidade do mundo inteiro.

Assim se poderá, de novo, realizar a viagem ao extremo oriente, tão interessante, tão cheia de agradaveis impressões que não mais se esquecem.

No proximo numero começará a descripção de uma nova excursão pelos Pyreneos e sul da Italia, que o autor d'estes artigos vem de realizar, especialmente, como sempre, para ter o prazer de a contar aos seus leitores, dando-lhes todos os detalhes, como de costume, sobre a fôrma mais commoda, mais segura e menos dispendiosa de visitar essas prodigiosas montanhas que enfeitam o viajante no sul da França, e essas cidades da velha Italia em que as recordações de dezenas de seculos se amontoam como as pedras dos seus velhos monumentos cahidos.

Duas mortes

Durante a ausencia do nosso director duas noticias houve, que, lá fóra, o emocionaram.

Foi o desaparecimento de dois antigos collegas, no serviço da Companhia Real.

Um, Julio Monteiro, o antigo chefe do serviço do Movimento, ultimamente á testa do serviço da Caixa de Reformas e Soccorros, era um velho amigo, desde 33 annos, desde quando o conhecemos.

Devia-lhe muitas provas de consideração e estima o nosso director, não se esquecendo que d'elle recebera — quando sub-chefe da repartição do trafego, que estava então reunido ao movimento—as primeiras noções do serviço, e tão claras, tão insinuantes que em breve Julio Monteiro, separados os serviços, passava ao do movimento e o discipulo ficava no lugar do mestre.

Primeiramente como sub-chefe e depois como chefe do movimento, Julio Monteiro foi um trabalhador infatigavel, ao mesmo tempo que, pelo seu trato de uma franquesa que se occultava sob umas certas apparencias de rispidez, se tornava querido de todo o pessoal.

Outro—Tavares Perdigão, o chefe do serviço de Fiscalização e Estatística, era ainda um novo, na idade e nos annos de serviço, mas pela sua intelligencia e excelente caracter conquistara a consideração devida a um dos mais prestimosos empregados superiores da Companhia e dos mais estimados companheiros.

Em vinte annos de trabalho consagrou Perdigão a sua actividade á gerencia do espinhoso cargo, aperfeiçoando sempre o serviço, alargando-o, completando-o, nas deficiencias que um espirito intelligente e cultivado pelo estudo ia encontrando.

A amizade que sempre ligou o auctor d'estas linhas a estes dois extinctos não se satisfaz com este modesto tributo de saudade; muito mais haveria a dizer d'elles, mas nem sempre o coração pôde transmittir á penna as suas dolorosas impressões, de fôrma tão nitida que se possam tornar preceptíveis de extranhos.

Descancem em paz.

Os grandes canaes marítimos

Em o nosso ultimo numero, admirando quanto pôde o engenho humano, enumerámos os grandes tunneis com que se teem rompido as barreiras que a natureza quiz, em vão, oppôr ao homem. Hoje vamos enumerar os grandes canaes marítimos que a actividade humana tem aberto para facilitar as relações, encurtando as distancias e tornando ainda mais rápidas as viagens.

Nove são ao todo.

O do Suez, começado em 1859 e concluido em 1869; o de Cronstadt a S. Petersburgo, começado em 1877 e concluido em 1890; o de Corintho, cujos trabalhos foram encetados em principios de 1884 e terminaram em 1893; o de Manchester concluido em 1894; o do Imperador Guilherme, ligando o mar do Norte com o Baltico, terminado em 1895; o de Elba a Trave, ligando tambem o mar do Norte com o Baltico, terminado em 1900; o de Welland, ligando os lagos Erié e Ontorio, na America do Norte, e os outros dois canaes americanos que ligam o lago Ohusin com o lago Superior.

O canal de Suez é considerado como o mais importante de todos, embora o numero de navios que o percorrem seja muitissimo inferior aos que se utilizam dos canaes americanos para passarem de um a outro lago. No que, porém, o canal de Suez é indiscutivelmente superior aos outros é em extensão; medindo perto de noventa milhas de Port Said a Aden.

A sua profundidade é de trinta e um pés, e a largura de 420.

A importancia gasta com a sua construcção foi de 9.000 contos.

O canal de Cronstadt a S. Petersburgo une a bahia finlandeza de Cronstadt com a capital do imperio russo. Tem 16 milhas de extensão, de profundidade 27 pés e meio, e de largura 220 a 350 pés, conforme os pontos.

Custou 9.000 contos, como o de Suez.

Segue-se a este, na ordem chronologica, o de Corintho que liga o golpho de Corintho com o mar Egeo, permitindo aos navios que frequentam os portos do Adriatico economizar 173 milhas, e 100 aos que visitam os portos do Mediterraneo.

Tem quatro milhas de extensão, vinte e seis pés de profundidade e setenta e dois de largo.

A sua construcção custou 4.500 contos, despesa que parece exagerada, mas que foi devida a ter sido excavado em rocha granítica.

E' grande a sua importancia commercial e strategica.

O canal de Manchester liga a industriosa cidade algodoeira de Liverpool com o Oceano, atravez do Morrey. Méde trinta e cinco milhas de extensão. A differença de nivel das aguas d'um extremo para o outro é de sessenta pés, por isso tem quatro eclusas, elevando cada uma d'ellas os barcos quinze pés. A sua menor largura é de 120 pés e a maior de 230 pés. De profundidade méde vinte e seis pés.

As eclusas são movidas por machinas hydraulicas de alta potencia. Até agora tem sido gastos na sua construcção 67.500 contos.

Tanto o canal do Imperador, como o do Elba a Tave ligam, dentro do territorio allemão o mar do Norte ao Baltico. O do Elba tem apenas importancia naval, por isso nos referimos sómente ao do Imperador, que apesar

de ter sido construido apenas com intuitos militares, presta ao commercio importantes serviços. Termina no porto de Kiel e méde sessenta e uma milhas, tem de profundidade vinte e nove pés e meio, e de largura, á superficie 190 pés, e no fundo 72 pés.

Custou 36.000 contos.

Dos canaes americanos o que mais especial menção merece é o de Welland, construido em 1853 pelo Estado de Michigan.

Tem vinte e sete milhas de extensão e é interceptado por vinte e cinco eclusas destinadas a elevar os navios á altura de 327 pés.

Custou 24.500 contos.

Só no anno de 1902 atravessaram-o 17.588 navios, transportando vinte e sete milhões de toneladas de mercadorias.

A receita liquida annual orça por 225 contos.

«O Japão por dentro»

O distincto professor e paciente investigador sr. Ladislau Batalha, reuniu em volume os artigos que tem publicado no *Diario de Noticias* sob o titulo «Os tres perigos» desde que principiou a guerra russo-japoneza, ampliando-os com numerosos esclarecimentos e observações resultantes dos aturados estudos a que se dedicou sobre aquelle paiz, e completando-os com muito numerosos esclarecimentos, colhidos na leitura dos principaes escriptores que, nos ultimos annos, como antigamente, se occuparam do paiz nipponico.

O trabalho ficou-lhe completo e a simples leitura de algumas paginas que fizemos, sem nos podermos deter na de todo o livro para nos não demorarmos em dar aqui a noticia do seu apparecimento, convenceu-nos logo do alto interesse que tem e as theorias que nelle se expendem.

E esse interesse que para quem conhece o paiz porque por lá viajou, é o de encontrar a miude a confirmação de observações feitas, como velhos conhecimentos que de novo avista, muito maior será para quem desconhece o Japão, e no livro do sr. Batalha encontra surpresas e novidades que o devem prender á sua leitura.

E' de notar que o sr. Ladislau Batalha, espirito democratico e propenso a todas as conquistas da ideia liberal, é um acerrimo defensor do Japão, o novo paiz que se levanta, contra a Russia, o autocrata e dominador colosso do norte.

Neste ponto permittir-nos-hemos achar o livro radical demais.

Estamos como o sr. Batalha, na theoria de que o perigo amarello é um receio pueril, mas porque entendemos que a Europa, a mãe de todas as grandes conquistas liberaes e scientificas que tão larga tem sido na propaganda das suas ideias e no ensino dos seus progressos que fez discipulos e procelitos que hoje a guerreiam tem ainda potentes meios de evitá-lo.

Podemos ser admiradores dos povos que progridem, que se aperfeiçoam, que se elevam materialmente, intellectualmente; podemos admirar esses bravos que confirmam no seculo XX na guerra moderna, a fama dos passados seculos da «nação nunca vencida» mas d'ahi até preconizar a entrada de elementos extranhos na familia europeia e para mais, a imposição d'esse elemento como correctivo de defeitos que a força evolutiva da propria Europa fará corrigir — como já corrigiu outros muitos e até d'isso ensinou o processo aos extranhos — a distancia é grande.

Admiramos o Japão mas não deixemos de ser... europeos.

A America proclamou pela bocca de Monroe o exemplo do maior egoismo: Depois de receber da dadivosa raça velha a independencia e a civilização, dispara-lhe do alto da torre onde o maior pharol illumina a entrada do maior porto, a phrase consagrada «a America para os americanos».

E sob a luz d'esse facho electrico passava no dia seguinte o grande transporte carregado de mercadorias destinadas a concorrer com a industria europeia, completando o principio de que «para os americanos» deve ser a America toda... e o que mais puder ser da Europa.

Longe vem ainda a data em que a raça asiatica, por mais que caminhe, conseguirá impôr aos seus velhos professores a arrogancia das suas aspirações; e quando o fizer, encontrará também ás portas da Europa uma legenda que lhe dirá que a civilização, o progresso e as leis de humanidade que d'esta dimanaram por todo o mundo não devem servir para que, em premio do seu altruismo se consinta a invasão das ambições alheias. Também então se pensará que ha que reservar «A Europa para os europeos».

O nosso desaccordo neste ponto não empana, de forma alguma, a nossa admiração pelo enorme e valioso trabalho do sr. Ladislau Batalha, que conseguiu produzir um estudo completo da historia, dos usos e costumes d'um paiz, sobre o qual, pelas suas condições especiaes, elle mais difficil se torna.

O transcaspiano

Uma immensa obra cuja importancia é capital para a politica asiatica, ficou recentemente concluida, a 3 de outubro, ao fim de varios annos de perseverantes esforços.

A Russia proseguindo no seu grandioso plano de penetração nas regiões centraes da Asia, construiu uma immensa linha ferrea, extensa d'alguns milhares de kilometros, que se alonga d'Oreburgo, nos confins do Ural, até Tuchkent, no Turkestão russo.

Esta linha que põe em relações directas e rapidas a Russia europeia com o Turkestão e o sultanado de Bukhara, faculta á Russia a possibilidade não só de aproveitar-se dos productos da industria e da agricultura da Asia central, mas também de num dado momento, pôr ás portas da India ingleza forças militares importantes, e que num paiz fértil, como o sultanado de Bukhara não trarão difficuldades de aprovisionamento.

Este caminho de ferro é um complemento do protesto da Russia contra o tratado anglo-thibetano, e complemento digno de consideração.

Os tremvias nas grandes cidades da Asia

A *Zeitschrift für Elektrotechnik*, publica umas informações curiosas acerca das linhas electricas das grandes cidades do continente asiatico.

Estes tremvias não correspondem nem á densidade da população nem á extensão dos centros que servem. Apenas seis cidades possuem rédes importantes.

Quasi todos os tremvias asiaticos tem sido construidos por companhias inglezas. Os comboios são formados por carruagens automotoras, de primeira classe reservadas para os europeus, e de carruagens descobertas, atreladas, para o transporte exclusivo dos indigenas.

O primeiro tremvia construido na Asia foi o de Bombaim; é ainda de tracção animal, mas está em via de ser transformado para tracção electrica.

A cidade de Madrasta tem uma pequena linha electrica. Os tremvias de Calcuttá, construidos em 1902, correm por sessenta e quatro kilometros de linha e trazem 150 carruagens em serviço.

Em Ceilão, o tremvia electrico tem 13 kilometros de desenvolvimento. Em Mandalay, Birmania, vae brevemente ser aberta á exploração uma linha de tremvias, com 20 kilometros de extensão. Em Rangoon, cidade também da Birmania, vae ser também substituido o actual sistema pela tracção electrica.

O tremvia electrico mais antigo é o de Bangkok; foi construido ha doze annos.

Em Singapura está em via de construção um tremvia, que terá 45 kilometros de extensão e será servido por

70 carruagens. Em Shangai, ha já um anno que a concessão foi dada, mas ainda não começaram os trabalhos.

Em Pekim ha um pequeno tremvia electrico.

Finalmente, na Corêa também se encontra actualmente em construção um tremvia electrico.

Cabo-carril de Famatina

Na região mineira de Famatina da provincia de la Rioja, na Republica Argentina, foi inaugurado um cabo-carril para transporte de minerio que tem algumas particularidades interessantes.

E' o de maior altitude que existe installado. Parte da estação de Chilicito com a cota de 1.075 sobre o nivel do mar e sobe a 5,2 % transpondo mais a diferença de cota de 464" a attingir os montes de Santa Florentina e chegando á estação intermedia a 9 kim.

D'ahi vira para a direita, passa num tramo de 459" sobre o rio Amarillo sobe 435", chega á estação El Parron no kim. 17,443, inflecte-se de novo e attinge no kim. 20,500 mais 565" com a inclinação de 18,5 %.

Passa em tunnel a Cuesta Alta, atravessa em tramos de 258 a 540 metros os valles de Cañada e San Andrés, chega á estação de Curva Romero com o desnivel de 149 metros, sobe o Cielito a 28 % attingindo mais 554 metros, cruza num tramo de 669 metros o rio de Rodado de Quiroga e chega á estação de Cueva de Illanes no kilometro 27,8 com o desnivel de 667 metros em rampa de 29,4 %.

O caminho de ferro Cantão-Fatschan-Samshui

Ao passo que a China do norte e a China central possuem já um respeitavel numero de kilometros de via ferrea, a China do sul estava, até o presente, completamente desprovida de communicações acelleradas.

Esta lacuna acaba de ser agora preenchida por uma companhia americana, a *American China development Company* que actualmente está construindo a linha Cantão-Samshui e abriu já á exploração a secção Cantão-Fatschan.

Esta mede 20 kilometros d'extensão, e liga a populosa cidade de Cantão com a cidade de Fatschan, tão industrial que bem pôde chamar-se-lhe a Birmingham da China.

De Fatschan, a linha segue para Samshui numa distancia de 40 kilometros.

Construida sempre em planicie não precisou de grandes obras d'arte, apenas treze pontes que atravessam os numerosos cursos d'agua que se encontram entre Cantão e Fatschan.

O afastamento dos carris é de 1^m,435, o mesmo que o dos outros caminhos de ferro chinezes.

O material circulante é ainda muito limitado; uns vinte vagons para mercadorias, cobertos, que provisoriamente servem para o transporte de passageiros, enquanto não chega material mais confortavel.

Estão em serviço cinco locomotivas.

A população indigena serve-se muito da linha, habituando-se rapidamente ao novo modo de locomoção.

Quando a linha estiver terminada, far-se-ha em uma hora o trajecto que anteriormente precisava oito horas.

Companhia Através d'Africa

Realizou-se no dia 11 a assembléa geral d'esta companhia, presidida pelo sr. Eduardo Pinto da Silva, sendo secretario o sr. José Antonio da Costa Vianna.

Foi lido e approvedo o relatorio da direcção, referente ao exercicio findo, bem como o parecer do conselho fiscal, documentos que principiamos hoje a publicar.

Foram reeleitos os antigos corpos gerentes.

Caminho de ferro de Guimarães

Reuniu a assembléa geral da companhia do caminho de ferro de Guimarães, sob a presidência do sr. dr. Henrique Anthero de Sousa Maia, secretariado pelos srs. drs. José Leite Saldanha de Castro e José de Mello Freitas Pinto, estando presentes, ou representados por procurações, 25 accionistas possuidores de 2.159 acções.

O sr. presidente enumerando os importantes serviços prestados pelos fallecidos e antigos membros do conselho fiscal, propoz que se enviasse uma mensagem de sentimento ás familias dos illustres extinctos, srs. José Nogueira Pinto e Eduardo da Costa Correia Leite, como egualmente era proposto pelo sr. gerente e conselho fiscal, o que foi approved por aclamação.

Por unanimidade, em seguida foi approved a acta da reunião anterior, o relatorio e parecer do conselho fiscal e respectivas propostas, entre ellas a auctorização para a emissão de seis mil obrigações prediaes hypothecarias para o prolongamento do caminho de ferro a Fafe.

Foi depois exposto o estado das contas do exercicio corrente, apresentando o sr. gerente a seguinte proposta que foi approved por unanimidade:

«Que a Gerencia fique auctorizada a abrir na escripturação o respectivo credito aos accionistas, pelos desembolsos, sem compensação, dos seus proprios capitales empregados no caminho de ferro e no seu prolongamento até Fafe, devendo a amortização d'este debito effectuar-se por meio de uma percentagem annual, que será resolvida pela gerencia de accordo com o conselho fiscal e segundo a disponibilidade dos lucros annuaes o permitirem».

Procedeu-se depois á eleição dos corpos administrativos, que deu o seguinte resultado:

Mesa da assembléa geral:

Presidente, dr. Henrique Anthero de Sousa Maia; vice-presidente, José de Moura Soares Velloso; 1.º secretario, Alfredo José da Silva; 2.º secretario, dr. José Leite Saldanha de Castro.

Gerencia:

Antonio de Moura Soares Velloso, gerente; sub-gerente, Antonio Reis Porto.

Conselho fiscal:

Effectivos, dr. José Carlos Godinho de Faria, João Augusto de Sousa, Ernesto Leite Nogueira Pinto, Alfredo Carneiro Soares e Victorino Leão Ramos; substitutos: Thomaz Martins Ramos Guimarães, Manuel de Sousa Machado e Antonio Ferreira da Silva Brito.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

Balancete de 31 de outubro de 1904

Activo

Capital empregado:

Construção até Guimarães.....	826:458\$354
Prolongamento de Guimarães a Fafe.....	199:904\$422
Materiaes em deposito.....	28:829\$628
Devedores diversos.....	12:277\$878
Effeitos depositados e de cauções.....	18:120\$000
Exploração. Despesas geraes de 1904...	23:264\$368
Gerencia (despesas da séde) de 1904...	1:124\$130
Conta de juros de 1904.....	13:855\$655
Dividendo de 1904.....	8:922\$000
Dinheiro em deposito.....	7:000\$000
Prolongamento—Dep. para expropriações.....	1:908\$190
Caixa.....	1:033\$308
	1.142:697\$933

Passivo

Capital:	
Accções.....	300:000\$000
Obrigações.....	534:870\$000
Prolongamento—Conta de credito...	135:310\$000
Accionistas, seus credits.....	16\$500
Por effeitos depositados e de cauções...	18:120\$000
Depositos e fianças.....	7:333\$745
Contas em liquidação.....	15:205\$624
Exploração, receita geral de 1904.....	96:305\$783
Dividendos a pagar.....	1:563\$000
Juros de obrigações a pagar.....	1:046\$250
Retenções geraes.....	11:939\$437
Fundo de amortização.....	5:130\$000
Fundo de reserva.....	14:000\$000
Lucros e perdas.....	1:857\$594
	1.142:697\$933

Porto, 8 de novembro de 1904. — Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, o Gerente, Antonio de Moura Soares Velloso.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de novembro de 1904.

Durante a quinzena continuou na mesma situação espectante a questão Tabacos-Fosforos. O governo não se manifestou mais a este respeito o que não é para admirar porque o assumpto é de tal magnitude que a menor imprudencia pôde fazer-lhe variar a phase, causando enorme prejuizo ao thesouro.

As primeiras providencias tomadas pelo sr. ministro da Fazenda agradaram em geral; e já se vê que, em especial ao partido regenerador, desagradaram em absoluto. Foram ellas a demissão do nosso agente financeiro em Londres e a annullação dos ultimos despachos de pessoal para a fiscalização dos impostos.

Em relação á primeira, a conta que veio a publico dos vencimentos e ajudas de custo d'este funcionario, orgando annualmente a cerca de 1.200 libras em ouro ou uns 6:700\$000 réis, e o tempo que o mesmo estava ausente do seu posto 43 % o que provava que não fazia falta lá, justificaram plenamente aos olhos dos imparciaes. Sobre a segunda, que representa tambem uma boa economia para o thesouro, está explicado que se trata apenas de nomeações feitas fora dos preceitos regulamentares, e que ficaram suspensas até que elles se cumpram.

Se a contabilidade publica andasse rigorosamente em regra não seria necessaria esta providencia. Como as contas teem que ser por ella auctorizadas, despacho que não fosse feito pelas formas legais, era despesa que ella não deixava pagar, e tudo ahi acabava. Os mais modestos amanuenses podiam ser guindados pelos favores ministeriaes a directores geraes; teriam todas as honras inherentes. seriam nomeados para o conselho de sua majestade, mas ordenado é que não viam senão os magros cobres do antigo cargo.

E pelo preceito de que honras sem proveito não servem, seriam elles os primeiros a recusar tanta distincção... platonica.

A este respeito vem muito a proposito o notavel artigo, sensatamente deduzido, do nosso talentoso collega Armando da Silva, no ultimo numero do *Economista Portuguez*.

Terminada a epoca de praias, a bolsa entra no seu periodo normal de actividade, animando-se o movimento e subindo algumas cotações dos fundos do Estado, pela natural procura por aquelles que, apoz um tempo de folga comecam a pensar a sério no negocio.

Houve procura de papel de quasi todos os titulos, fraquejando só os da Companhia dos Tabacos pelo motivo da incerteza do resultado da questão.

As accções da Companhia Real attingiram rapidamente a cotação de 48\$000 réis; as da Nacional já estão em 6\$000 réis, na esperanza, mais ou menos fundada, de uma breve distribuição de dividendo.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v...	45 ³ / ₁₆	45 ¹ / ₁₆	Desconto no Banco de Portugal.....
» cheque...	44 ¹³ / ₁₆	44 ³ / ₄	No mercado.....
Paris 90 d/v.....	634	636	Cambio do Brazil..
» cheque.....	639	641	Premio da libra...
Berlim 90 d/v.....	256	257	
» cheque...	263	264	
Francfort 90 d/v..	256 ¹ / ₂	257 ¹ / ₂	
» cheque...	263 ¹ / ₂	264 ¹ / ₂	
Madrid cheque...	775	785	

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS		NOVEMBRO													
		2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	—	—
Lisboa : Inscriptões de assent.		39,40	39,40	39,40	39,70	39,70	39,70	39,70	39,70	39,70	39,65	39,50	39,55	—	—
" coupon ..		38,90	38,80	38,90	39,35	39,20	39,10	38,10	39,10	39,10	39,10	39,10	39,03	—	—
Obrig. 4 0/0 1888.....		20.850	20.850	20.850	20.850	20.850	20.800	—	20.800	20.800	20.850	20.850	20.850	—	—
" 4 0/0 1890 assent.....		—	—	—	—	—	—	49.000	—	—	—	—	—	—	—
" 4 0/0 1890 coupon		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2 0/0 assent.....		—	—	—	—	—	56.800	57.000	—	57.000	—	—	—	—	—
" 4 1/2 0/0 coupon int ..		56.800	—	56.600	—	57.000	—	57.000	—	—	—	57.200	57.200	—	—
" externo 1.ª série.....		69.000	69.000	69.000	69.000	69.100	69.300	—	69.400	69.300	—	69.300	69.400	—	—
" Tabacos coupon.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accções B. de Portugal.....		—	—	—	174.000	—	—	—	—	—	—	174.000	174.000	—	—
" " Commercial.....		—	—	—	—	—	—	136.000	—	—	—	139.000	—	—	—
" " Nac. Ultramarino		109.200	109.200	—	—	—	—	—	—	110.000	110.000	110.000	109.500	—	—
" " Lisboa & Agores		116.000	—	116.000	116.000	—	—	—	115.500	—	115.000	—	—	—	—
" Tabacos coupon....		—	—	128.500	129.500	—	129.300	129.000	—	—	128.000	—	—	—	—
" Comp. Phosphoros..		—	—	65.700	66.000	66.000	67.100	67.000	66.600	66.500	66.300	—	66.500	—	—
" " Real.....		46.600	47.000	47.000	47.500	—	—	—	48.000	48.000	—	—	—	—	—
" " Nacional.....		—	5.000	5.000	5.000	—	—	5.300	5.600	5.800	5.700	5.900	6.000	—	—
Obrig. prediaes 6 0/0.....		—	92.600	—	—	—	—	—	—	93.200	—	93.200	—	—	—
" " 5 0/0.....		89.200	89.550	89.500	89.500	—	89.550	89.300	89.200	89.300	89.400	89.600	—	—	—
" C.ª Phosphoros.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " Real 3 0/0 1.º grau		—	—	79.300	79.300	79.300	79.300	—	79.300	79.300	—	79.200	—	—	—
" " " 3 0/0 2.º " "		46.000	46.300	—	46.650	47.050	47.050	47.000	47.100	47.200	47.200	47.200	47.200	—	—
" " Nacional.....		—	—	—	—	67.000	—	67.100	67.000	67.500	67.800	—	—	—	—
" " Atravez d'Africa..		—	90.400	—	—	91.000	—	91.500	—	91.600	91.600	92.000	92.000	—	—
Paris : 3 0/0 portuguez 1.ª série		63,95	64	64,10	64,15	64,10	64,10	63,95	64,10	64,07	64,10	64,25	—	—	—
Accções Comp. Real.....		—	—	222	223	225	225	225	226	226	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres.....		—	—	—	38,50	—	40	—	40	—	—	40	—	—	—
" Madrid-Zaragoza....		288,50	291	290	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes.....		—	167	165	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau		375	376	375	373	374	375	374	374	375	—	375	—	—	—
" " 2.º " "		217	219	220,25	219	221	222	221	222	223	222	223	—	—	—
" " Beira Alta ...		137,50	137,50	138,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres.....		125,50	—	126	130	135	130	129,75	—	127	129	—	—	—	—
Londres : 3 0/0 portuguez.....		64	64	64,25	64	64,25	64,25	64,50	64,25	64,25	64,25	64,50	—	—	—
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa		—	—	83,75	84	85	—	—	—	84,56	84,75	—	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1904			1903			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1904	1903	1904	1903
			Reis	Reis		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis
COMPANHIA REAL	22 28 Out.	693	116.404.000	167.971	693	104.693.709	151.073	3.989.953.000	3.849.571.038	140.381.962	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nova rede garan- tida	22 28 Out.	380	13.448.000	35.389	380	15.271.291	40.187	574.310.000	557.075.962	17.234.038	-
- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vendas Novas	22 28 Out.	70	1.520.000	21.714	-	-	-	67.536.000	-	-	-
- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sul e Sueste.....	1 10 Set.	538	54.723.775	101.717	518	52.530.535	101.410	866.514.906	866.215.370	299.536	-
- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro	11 20 Ag.	358	51.221.672	143.077	358	44.680.673	124.806	837.961.785	823.170.398	14.791.387	-
- - -	21 31 "	"	55.616.713	155.353	"	51.416.749	143.622	893.578.498	874.587.147	18.991.351	-
- - -	24 30 Set.	253	16.553.597	65.429	253	14.483.687	57.247	321.681.109	307.386.903	14.294.206	-
Beira Alta.....	1 7 Out.	"	8.936.933	35.323	"	8.937.817	35.327	330.618.042	316.321.750	14.296.292	-
- - -	8 14 "	"	9.492.179	37.518	"	10.021.094	39.609	340.110.221	326.312.844	13.767.377	-
Nacional — Mirandella e Vizeu.....	7 13 "	105	2.312.990	22.028	105	2.172.029	23.543	77.881.892	75.973.201	1.908.691	-
- - -	14 20 "	"	2.395.209	22.811	"	2.123.506	20.223	80.277.101	78.096.707	2.180.394	-
- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Guimarães	1 10 Out.	34	3.772.475	110.955	34	3.449.030	101.442	68.924.508	67.604.596	1.319.912	-
- - -	11 20 "	"	3.517.595	103.458	"	3.335.855	98.113	72.442.103	70.940.451	1.501.652	-
Porto á P. e Famalicão	- - -	64	-	-	64	-	-	-	-	-	-
- - -	7 13 Out.	3656 Ps.	2.528.939	Ps. 686	3656 Ps.	2.678.612	Ps. 732	Ps. 86.779.007	Ps. 86.400.100	Ps. 378.907	Ps. -
Norte de Hespanha...	14 20 "	"	2.592.912	709	"	2.650.760	725	89.371.919	89.050.860	321.059	-
- - -	21 27 "	"	2.483.410	674	"	2.532.855	692	91.855.329	91.583.715	271.614	-
- - -	15 21 "	3650	2.226.725	610	3650	2.224.437	609	82.423.343	81.745.972	677.371	-
Madrid — Zaragoza — Alicante	22 28 "	"	2.069.189	566	"	2.100.837	575	84.492.533	83.846.809	645.724	-
- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- - -	8 14 Out.	1067	487.920	457	1067	933.921	875	17.392.455	17.336.634	55.821	-

Publicações recebidas

A concessão de automoveis.—Do sr. Alfredo de Brito, incançavel trabalhador ao qual o paiz muito deve porque foi elle quem entre nós creou a industria deapparelhos electricos, recebemos um exemplar da *Representação contra a concessão de automoveis* feita ultimamente pelo sr. Conde de Paçõ-Vieira.

Diz o sr. Alfredo de Brito que já em outubro dn 1899 requerera a concessão, por cincoenta annos, para o exclusivo da exploração de transporte de passageiros e mercadorias por meio de automoveis em todas as estradas do paiz, tendo começado mesmo o fabrico de automoveis, querendo assim implantar essa industria entre nós. Nesses trabalhos empregou o melhor de desoitto contos.

Passaram-se semanas, mezes e annos, sem que o seu requerimento obtivesse resposta. Em 1902 incumbiu o jurisculto conde de Paçõ-Vieira de estudar o assumpto e ver se era viavel a sua pretensão. Obteve como resposta á sua consulta que nenhuma concessão para automoveis poderia ser concedida prejudicando a do sr. Brito porque tinha a seu favor a prioridade.

Apesar d'isso em 1904 o ministro das obras publicas, que era o mesmíssimo sr. conde de Paçõ-Vieira a quem em tempos consultára ácerca do assumpto, deu a outro a concessão para exploração do transporte de passageiros e mercadorias por meio de automoveis.

E' contra esta duplice maneira de ver do jurisculto e do ministro que o sr. Brito se revolta.

Com effeito parece que rasão lhe assiste para queixar-se de tal facto e levar a sua representação ao parlamento.

Quanto á concessão do exclusivo é parecer nosso que não deve ser dado ao sr. Brito nem a nenhum outro, porque todos os exclusivos são abusivos e prejudiciaes.

No emtanto no caso excepcional do sr. Brito que é um industrial trabalhador e de iniciativa, poder-se-hia talvez resolver a questão a contento de todos, concedendo-lhe não o exclusivo em todo o paiz, mas num ponto que elle preferisse, deixando todos os outros pontos para concessões differentes, que como aquella deviam ser feitas por um certo praso.

D'estarte o sr. Brito colheria o resultado dos seus capitães empregados e a concorrência no serviço de automoveis não deixaria de estabelecer-se. Ao mesmo tempo como o praso era limitado não ficavam as populações privadas por muito tempo de quaesquer melhoramentos que na exploração podessem introduzir-se, visto que os novos licitantes não deixariam de aproveitá-los.

Mas que o sr. Brito tem rasão para queixar-se parece não soffrer duvida.

TRACÇÃO ELECTRICÁ

França

Estão já em serviço as novas carruagens automotoras do Metropolitano, em Paris, na linha Courcelles-Ménilmontant.

Os comboios são constituídos por cinco carruagens, das quaes tres automotoras com 13^m,97 de comprimento, e duas sem machinismo, atrelladas, medindo cada uma 13^m,07.

Nas carruagens automotoras, os apparelhos electricos estão completamente separados dos compartimentos dos viajantes por paredes em tubos de aço. D'estas tres carruagens, uma vae na frente, outra na cauda e a terceira no meio do comboio. Estão ligadas entre si electricamente e de qualquer d'ellas se póde dirigir todo o comboio.

Esta disposição permite um serviço frequente de comboios, sem que haja necessidade de manobras nos pontos extremos da linha.

Umas d'ellas são providas d'apparelhos de Westin-

ghouse, outras d'apparelhos de Thomson-Houston. Os motores são da força de 175 cavallos.

Todas as carruagens são munidas de freios d'ar comprimido, sistema Westinghouse; além d'isso, teem um freio de mão, e um freio de soccorro. Em casos de urgencia póde fazer-se parar o comboio, invertendo o movimento.

Os circuitos d'illuminação dos comboios estão dispostos em dois grupos independentes, o que permite evitar a extinção completa da luz em qualquer carruagem.

Allemanha

As celebres experiencias na linha de Berlim a Lichterfelde permittiram que se tirassem as seguintes conclusões.

1.^a O consumo médio é de 22 vatios para tonelada kilometro no verão, de 23,5 no inverno.

2.^a O aquecimento electrico é mais caro.

3.^a O freio d'ar comprimido é mais economico e effizaz.

4.^a A illuminação electrica tem os inconvenientes das oscillações nas paragens e arranques.

5.^a As despesas de exploração comparadas com as da tracção a vapor são quasi eguaes. 1.000 comboios-kilometros de igual peso com a tracção electrica custam 1.385,55 francos e 1.385,05 com a tracção a vapor.

Mas, a primeira é mais commodá, permite mais facilidade nas operações, dá mais velocidade commercial e portanto maior aproveitamento do material.

LINHAS PORTUGUEZAS

Iluminação de comboios.—Depois d'uma experiencia feita no rapido do Porto, que deu bom resultado, o comboio real que levou suas majestades á fronteira franceza foi todo illuminado por electricidade, sendo a energia produzida pela rotação das rodas de um fourgon em que ia montado o dinamo, accumulado, para as paragens, numa bateria no mesmo vehiculo.

Sul e Sueste.—Está já no Barreiro a draga que a direcção d'estes caminhos de ferro encomendára á casa Conrad, d'Amsterdam. Custou 218.000 francos, ou seja 38:240\$000 réis aos quaes é necessario juntar a differença do cambio.

E' a melhor draga que tem apparecido no Tejo, podendo dragar 200 metros cubicos por hora em profundidades não superior a doze metros.

Para que possa trabalhar de noute, é illuminada a luz electrica.

Montemor-o-Novo.—Brevemente vão cemeçar os trabalhos para a construcção da linha que deve ligar o caminho de ferro do Sul e Sueste com aquella riquissima localidade, melhoramento este que é de grande importancia para os seus habitantes.

Evora a Reguengos.—Chegou a esta ultima localidade o pessoal encarregado de proceder aos estudos d'esta nova linha.

Os trabalhos começaram immediatamente.

Lobito.—Vae já a caminho o material destinado ao estabelecimento d'uma ponte provisoria, feita em lanchões de ferro.

A primeira locomotiva destinada á exploração da linha seguiu juntamente com o material para a ponte.

Pessoal da Companhia Real. A commissão executiva da Companhia em virtude do fallecimento do chefe do serviço da fiscalização e estatística, sr. Tavares Perdigão, resolveu que ficassem até ordem em contrario encarregados do serviço da fiscalização o sub-chefe do mesmo serviço sr. Alfredo Ferreira, e do serviço de estatística o sub-chefe do mesmo serviço sr. Joseph Bountant. Estes dois funcionarios são já muito antigos naquelles serviços em que se teem distinguido de uma fórma notavel, sendo por isso muito bem recebida a resolução do conselho, pela justiça que a caracteriza.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPANHA

Ha um grande numero de projectos para construcção de vias ferreas secundarias em diversas provincias, mas que representam por enquanto meras aspirações, outras que são já de plano estudado technica ou financeiramente.

Na provincia de Alicante ha planos para as linhas da estação de Castala a Onil na linha ferrea de Alicante a Alcoy a Pinoso; a da Venta la Encima a Alcantarilla por Lax e Salinas (40 kilometros), e de Villajoyosa a Denia por Altea e Pedreguer com um ramal a Jávea por Gata (80 kilometros).

Na provincia de Barcelona projectam-se 145 kilometros de linhas secundarias que se ligam ás vias ferreas de Puente de Guardiola a Pablo de Lillet, prolongamento de Berga a Guardiola; de Berga á linha de Manresa em Gironella; d'este ponto a Vich; d'aqui a Gerona pelo valle do rio Ter; de San Vicente de Castellet a Sallent, e de Caldas de Montbuy a Moyá.

Na provincia de Jaen uma linha de Puertollano a Linares com 100 kilometros passando por Carboneros, Baños, Guarromán e Carolina podendo applicar-se a tracção electrica.

Nas Baleares as linhas que se propõem subvencionadas pelo Estado são: uma de La Puebla ao porto de Alcudia reunindo Pollensa; outra de Palma a Talanita por Lluchmayor a Campos servindo Santoñy; outra de Palma a Establimas; outro de Manacor a Azua por San Lorenzo.

Na provincia de Cadiz ha 3 grupos de linhas propostas: O primeiro com uma extensão de 200 kilometros de Jerez de la Frontera ligando em Setenil com a linha de Bobadilla-Algeciras e um ramal de Villamartin a Cortes; o segundo com 190 kilometros de Jerez a los Barrios com um ramal de Medina a Vejer e Borlote; o terceiro que medirá 200 kilometros consiste em 2 ramaes partindo de Jerez bifurcando-se em Mimbrial indo um a Jimena outro a Montejarque.

Lerida quer uma linha de Tarrega a de Pons Isona, Pobla e Sagur.

Cartagena deseja uma linha de Fortuna, da via ferrea concedida da Encina a Alcantarilla, a Cebegin com 80 kilometros; outra de Totana a Mazarrón com 32 kilometros; outra de Caravaca á estação de Calasparra com 27 kilometros.

Corunha quer a linha do littoral de Riveras ao Ferrol, de Corunha a Carballo e d'ahi a Corcubion.

Viscaya, Zaragoza, Badajoz tambem representam no mesmo sentido.

Tantas são porém que difficil será que não aconteça por isso permanecerem em projecto.

FRANÇA

Começou as suas viagens o comboio extra-rapido da Côte d'Azur da companhia P. L. M. entre Paris e Nice. Parte de Paris ás 9 horas da manhã e chega a Nice ás 10 e 50 minutos da noite, percorrendo 1.090 km. com rampas grandes e curvas apertadas.

Este comboio ganhou o desafio de velocidade em comboios de longo percurso.

Fica batido o comboio de Nova York a Chicago que gasta 22 horas no trajecto de 1.269 km. ou 913 milhas inglezas.

Foi aberta á exploração a linha de Valdonne a Barque-Ferveau no departamento de Bouches-du-Rhône, pertencente á companhia P. L. M. Méde 13.530 metros.

CONGO

A companhia dos caminhos de ferro do Congo superior aos grandes lagos africanos é concessionaria: 1.ª duma linha que ligue o Congo com o lago Tanganika; 2.ª duma outra que ligue o Congo em Stanley-ville com o lago Alberto.

A concessão foi feita por 90 annos a contar de 1912 ou a contar de um anterior se antes tambem estiver em exploração completa.

A companhia é concessionaria ainda de grandes areas de terreno, florestas e minas com a condição porém, de metade dos lucros provenientes d'ahi sejam para o estado.

Tem o capital de 25 milhões de francos em acções de 250. Ha ainda 100.000 acções ordinarias além das primeiras que são as de capital que vencem o juro de 10 frs. ouro, isento de imposto, garantido pelo Estado Independente do Congo.

A companhia obteve ha pouco a concessão duma via ferrea entre a margem esquerda do ramo a jusante de Stanley Falls com o ramo navegavel do Congo a montante das quedas, e bem assim a de outra linha ligando pela margem esquerda, o ramo navegavel a jusante dos rapidos de Zendwe com o ramo navegavel a montante dos rapidos das Portas do Inferno.

Foi igualmente auctorizada a estabelecer uma carreira de navegação nos ramos navegaveis do rio para a ligação das diversas concessões entre si e á testa de linha da via ferrea de Katanga.

Os trabalhos executam-se com actividade, principalmente nas regiões mineiras.

Notas varias

A pressão do vento — Durante uma tempestade, em S. Luiz, a pressão produzida pelo vento foi calculada pelos effeitos produzidos.

Em certos pontos chegou a ser de 219 kilos por metro quadrado e em outros de 290.

Uma chaminé de cincoenta metros de altura foi partida em duas a uns doze metros do solo. Para produzir este enorme esforço era preciso que o vento attingisse uma força de pressão entre 410 e 450 kilos em uma superficie de quatro metros por trinta e tres.

Poder calorifico da hulha — Gontal estabeleceu uma formula para determinar com exactidão o poder calorifico d'este combustivel, por meio dos dedos que nos proporciona a analyse que habitualmente se faz. isto é, pela determinação do carbone fixo e volatil, das cinzas e da humidade.

E' a seguinte: $P = 82 C + a V$.

P é o poder calorifico, C o carbone fixo, V as materias volateis, e a um coeeficiente variavel, funcção das materias volateis.

A ponte mais comprida do mundo. A ponte mais extensa que existe hoje é a que atravessa o rio Godavari, na linha de Madrastra a Calcuttá.

Naquelle ponto o Godavari que é o rio mais importante da India depois do Ganges e do Indu, tem 2.750 metros de largura, e a velocidade de 1^m,20 a 1^m,30 por segundo.

A ponte méde 2.772 metros de extensão, incluindo os viaductos de accesso; é sustentado por cincoenta e seis pilares em intervallos de 45^m,7.

A largura do taboleiro é de 4^m,9.

Companhia Através d'Africa

Relatorio do conselho d'administração

Apresentado á assemblea geral de 11 de novembro de 1904

SENHORES ACCIONISTAS: Em cumprimento do disposto nos artigos 52.º e 53.º dos estatutos, temos a honra de submeter á vossa apreciação o relatorio dos actos da nossa administração até 30 de junho do corrente anno, accusando os livros nesta data o seguinte:

Balanço da Companhia Real dos Caminhos de ferro através d'Africa

Mala Real Portugueza	180 000\$000	
Propriedade	57.955\$371	
Movéis e utensilios	20 659\$786	
Deposito no Banco de Portugal	29\$422	
Construcção	12.732.575\$468	
Capital		3.600.000\$000
Obrigações		8.402.850\$000
Thesouro portuguez		1 410.268\$841
J. Mathieu & Fils	Fr. 10,81	1\$916
Henry Burnay & Co (contracto de 17 de janeiro de 1896)		202 500\$000
Banco de Portugal		539.916\$961
Letras a pagar em Loanda		4.500\$000
Diferença na subvenção		1.402.592\$652
Papeis de credito	383.722\$500	
Obrigações sorteadas		4.500\$000
Lucros suspensos		856.931\$256
Ministerio da fazenda, conta de subsídio		3.202.892\$496
Devedores e credores		58.658\$696
Trustees	£ 53.001,9,3	238.506\$781
Letras a receber		112.668\$315
Estudos além d'Ambaca		36.842\$236
Accções de conta propria		153.000\$000
Administrador-delegado em Lisboa		3.446\$911
Fornecedores		1.297\$498
Direcção em Loanda		56.587\$813
Letras a pagar		57.283\$690
Exploração		248.000\$046
Caixa		4.313\$104
Reclamações		5.515.846\$423

Balanço da Companhia Real dos Caminhos de ferro através d'Africa
em 30 de junho de 1904

Activo	
Mala Real Portuguesa.— Saldo	180.000\$000
Propriedades.—No Porto e Loanda	57.955\$371
Móveis e utensilios.—No Porto, Londres e Loanda	20.669\$786
Deposito no Banco de Portugal.— Saldo	29\$422
Construção.—Saldo	12.732.575\$468
Papeis de credito.—Saldo a saber: 3.695 obrigações da Companhia a 79\$500	293.752\$500
2.000 acções da Companhia das Aguas de Loanda a 45\$000	90.000\$000
Trustees.—Importancia em conso- lidados e em dinheiro	238.506\$581
Letras a receber.—Saldo	112.668\$345
Estudos além d'Ambaca.—Import- tancia d'estes a reclamar do go- verno	32.842\$236
Acções de conta propria.—Saldo	153.000\$000
Administrador-delegado em Lis- boa. Saldo	3.446\$911
Direcção em Loanda.—Saldo ali existente	56.587\$843
Exploração.—Saldo	248.000\$046
Caixa.—Saldo existente	4.313\$104
Reclamações.—Pelas que ha a fa- zer ao governo em virtude da res- cisão do contracto de 1891	5.515.846\$123
	19.744.194\$036

Passivo

Capital.—Importancia de 40.000 acções a 90\$000 réis	3.600.000\$000
Obrigações.—Creadas:	
9.450 de 450\$000 réis	4.252.500\$000
47.250 de 90\$000 réis	4.252.500\$000
Menos sorteadas:	
114 de 450\$000	51.300\$000
565 de 90\$000	50.850\$000
	102.150\$900
	8.402.850\$000

EXPLICAÇÕES

Somma de obrigações creadas	8.505.000\$000
Da qual:	
Recebido dos Trus- tees em pagamento da construção	6.186.150\$000
Diferença na emissão	2.296.350\$000
Em consolidados in- glezes em poder dos Trustees con- forme o contracto respectivo. £ 5.000	22.500\$000
	8.505.000\$000

Thesouro portuguez.—Saldo da conta do contracto de 20 de outu- bro de 1894	1.410.268\$841
J. Matthien & Fils.—Saldo	1\$946
Henry Burnay & C. ^{te} (contracto de 17 de janeiro de 1896).—Saldo	202.500\$000
Banco de Portugal.—Saldo	539.916\$961
Letras a pagar em Loanda.—Saldo	4.500\$000
Diferença na subvenção.—Saldo	1.402.592\$652
Obrigações sorteadas. Pelas sor- teadas em 21 de junho de 1904 a pagar em Londres	4.500\$000
Lucros suspensos.—Saldo	856.931\$256
Ministerio da fazenda, conta de subsídio.—Saldo	3.202.892\$496
Devedores e credores.—Saldo	58.658\$696
Fornecedores.—Saldo de facturas de material fornecido	1.297\$498
Letras a pagar.—Saldo	57.283\$690
	19.744.194\$036

(Continúa)

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes

Transporte de Bicyclos

Tarifa especial n.º 15 — Grande velocidade

Em conformidade com a condição 1.ª da tarifa especial n.º 15 de grande velocidade e avisos B 1103 de 13 de maio e B 1112 de 3 de julho de 1901, faz-se publico que serão vendidos bilhetes para transporte de bicyclos, até novo aviso, por todos os comboios expressos, correios, mixtos, omnibus e tramways que façam serviço de bagagens e recovagens.

Fica pelo presente annullado o aviso B 1338 de 31 de maio de 1901.—Lisboa, 31 de outubro de 1904.

Transporte de comestiveis em cestos especiaes for-
necidos pela Companhia e por assignatura mensalTarifa especial L n.º 4.—Grande velocidade.—Em vigor
desde 15 de setembro de 1901

Em conformidade com a condição 5.ª da tarifa especial L n.º 4 de grande velocidade faz-se publico que o transporte dos cestos acima referidos é facultado por todos os comboios correios, mixtos, omnibus e tramways que façam serviço de bagagens e reco-
vagens.

Observação importante.—Quando as assignaturas sejam toma-
das para transportes entre qualquer das estações de Lisboa com-
preendidas na tarifa e algum dos apeadeiros abaixo designados,
onde a Companhia não tem installações para guardar as mercado-
rias, cumpre aos srs. assignantes declarar o comboio por que de-
sejam receber os seus cestos naquelles pontos.

A' chegada do comboio designado deverá estar no apeadeiro
destinatario um delegado do assignante, munido do documento da
assignatura para retirar a remessa que lhe pertence.

Quando este preceito se não cumpre, será a remessa conduzida
para a primeira estação ou apeadeiro seguinte, em que haja instal-
lações para guardar as mercadorias, d'onde deverá ser retirada,
declinando a Companhia a responsabilidade por qualquer avaria
dos generos transportados.

Linha de Leste.—Laraujeiras, Rego, Entre-Campos, Areeiro,
Marvilla, Cabo Ruivo e Santa Iria.

Linha de Cintra.—Cruz da Pedra, Buraca, Damaia, Rio de
Mouro, Algueirão.

Fica pelo presente annullado o aviso B. 1334 de 31 de maio
de 1904.—Lisboa, 31 de outubro de 1904.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes

Fornecimento d'azite d'oliveira

No dia 28 de novembro pela 1 hora da tarde, na estação central
de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta Compa-
nhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de
100.000 kilogrammas d'azite d'oliveira.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do
serviço dos Armazens (edifício da estação de Santa Apollonia) to-
dos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 horas 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 relo-
gio exterior da estação central do Rocio.—Lisboa 11 de novembro
de 1904.

Fornecimento de 300 toneladas d'oleo mineral

No dia 5 de dezembro pela 1 hora da tarde, na estação central
de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta Compa-
nhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de
300 toneladas d'oleo mineral escuro.

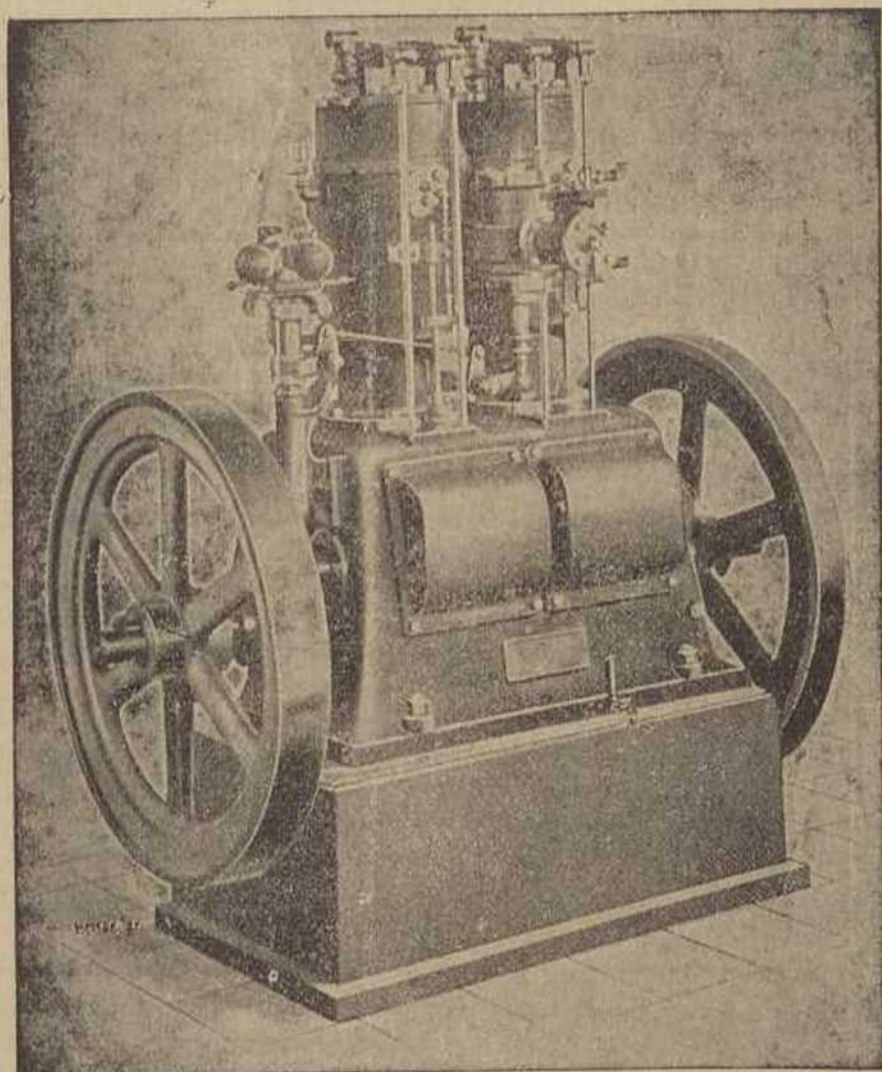
As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central
dos Armazens (edifício da estação de Santa Apollonia) todos os dias
uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris nos escri-
torios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

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 do Rocio.—Lisboa 26 de outubro de 1904.

MOTORES

da celebre fabrica
americana

Marinette Iron Works Manufacturing Co.



Para gaz de iluminação, gaz
pobre e gasolina, com
inflammção electrica garantida

RUBEROIDE e productos P. & B. para substituir os
telhados ordinarios, para coberturas de edificios, estações,
parracas, vagons, terraços, chalets e pavilhões ornamen-
tados, para confecção de camaras frigorificas, tanques,
piscinas e depositos de agua, para tornar as habitações
confortaveis e abrigá-las contra a humidade e contra as
grandes variações de temperatura.

UNICO REPRESENTANTE EM PORTUGAL

M. HERRMANN

CALÇADA DO LAVRA, 6 a 10

LISBOA



Ceretti & Tanfani

ENGENHEIROS CONSTRUCTORES

MILÃO (ITALIA)

Caminhos aereos de todos os sistemas com um ou com tres
cabos.

Carris aereos substituindo vantajosamente as vias portateis,
sistema Decauville.

Planos inclinados para explorações de minas e pedreiras.

Funiculares para transporte de pessoas.

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

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

CATALOGOS E PROPOSTAS GRATIS

FRANCISCO RIVIÈRE É HIJOS

Representantes exclusivos para Espanha e Portugal

Ronda de San Pedro, 58 — BARCELON

J. B. FERNANDES & C.^a

SUCCESSORES 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 anti-
monio, cobre, latão; chumbo em barra, em chapa e de munição;
louça de ferro estanhada e esmaltada; garrações, garrafas e muitos
outros artigos.

Artigos para tratamento de vinhas

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

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 18

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

ALCOBAÇA

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

BRAGA-BOM JESUS

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

CINTRA

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

CINTRA

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

GUIMARAES

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

HAMBURGO

Walter Muths & Sautter — 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 Flores, 71 — 1.st 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.^o

LISBOA

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

MAFRA

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

MONT' ESTORIL

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

NAZARETH

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. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

PARIS

Ad. Seghera — Representante de grandes fabricas d Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Joubert, 18.

PORTO

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

PORTO

Hotel Continental — Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhos.

PORTO

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

PORTO

A La Ville de Paris — Grande fabrica de corôas e flores artificiaes — F. Delport, Successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco da Bandeira, 39, 1.^o

SETUBAL

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

SEVILHA

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

VALENCIA D'ALCANTARA

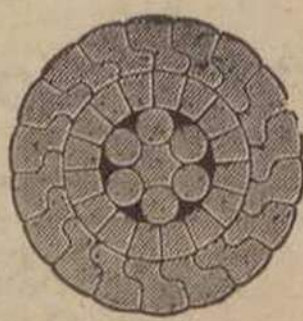
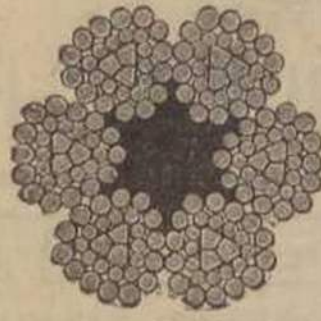
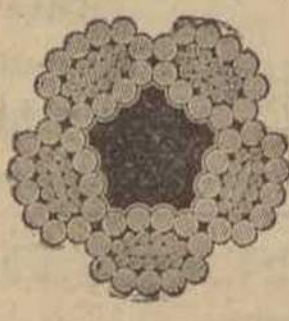
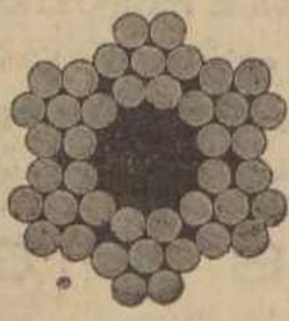
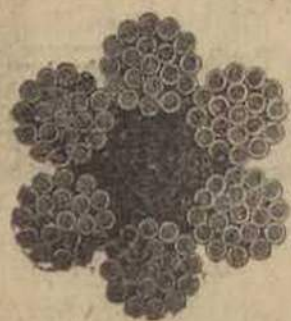
Justo M. Estellez — Agente internacional de aduanas e transportes.

VIENNA

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

FELTEN & GUILLEAUME 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 e ereos, funiculares, transmissão de força ascensores, guindastes, usos maritimos, pára-raios, 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 & C^o, Praça dos Remolares, 4 — Lisboa

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

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

COMPANHIA REAL

C. Sodré		Algés		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-30 m.	5-44 m.	5-30 m.	5-45 m.	5-30 m.	5-45 m.
5-50 m.	6-4 m.	6-24 m.	6-28 m.	6-24 m.	6-28 m.
7-20 m.	7-34 m.	7-30 m.	7-45 m.	7-30 m.	7-45 m.
8-30 m.	8-44 m.	8-33 m.	8-48 m.	8-33 m.	8-48 m.
8-50 m.	9-4 m.	8-48 m.	8-53 m.	8-48 m.	8-53 m.
9-35 m.	9-40 m.	9-23 m.	9-38 m.	9-23 m.	9-38 m.
10-0 m.	10-14 m.	9-43 m.	10-0 m.	9-43 m.	10-0 m.
10-20 m.	10-34 m.	10-30 m.	10-45 m.	10-30 m.	10-45 m.
11-5 m.	11-19 m.	10-53 m.	11-8 m.	10-53 m.	11-8 m.
11-30 m.	11-44 m.	11-15 t.	11-30 m.	11-15 t.	11-30 m.
11-50 m.	12-4 t.	12-0 t.	12-15 m.	12-0 t.	12-15 m.
12-35 t.	12-49 t.	12-23 t.	12-38 t.	12-23 t.	12-38 t.
1-0 t.	1-14 t.	12-45 t.	1-0 t.	12-45 t.	1-0 t.
1-20 t.	1-34 t.	1-3 t.	1-18 t.	1-3 t.	1-18 t.
2-5 t.	2-19 t.	1-53 t.	2-8 t.	1-53 t.	2-8 t.
2-30 t.	2-4 t.	2-15 t.	2-30 t.	2-15 t.	2-30 t.
2-50 t.	3-4 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-0 t.	3-15 t.
2-55 t.	3-49 t.	3-23 t.	3-38 t.	3-23 t.	3-38 t.
4-0 t.	4-14 t.	3-45 t.	4-2 t.	3-45 t.	4-2 t.
4-20 t.	4-34 t.	4-20 t.	4-45 t.	4-20 t.	4-45 t.
5-5 t.	5-19 t.	4-53 t.	5-8 t.	4-53 t.	5-8 t.
5-39 t.	5-44 t.	5-15 t.	5-30 t.	5-15 t.	5-30 t.
5-50 t.	6-4 t.	6-0 t.	6-15 t.	6-0 t.	6-15 t.
6-35 t.	6-49 t.	6-23 t.	6-38 t.	6-23 t.	6-38 t.
7-0 t.	7-14 t.	6-45 t.	7-0 t.	6-45 t.	7-0 t.
7-20 t.	7-34 t.	7-30 t.	7-45 t.	7-30 t.	7-45 t.
8-5 n.	9-19 n.	7-53 t.	8-8 n.	7-53 t.	8-8 n.
8-39 n.	8-44 n.	8-15 t.	8-30 n.	8-15 t.	8-30 n.
8-50 n.	9-4 n.	9-0 n.	9-15 n.	9-0 n.	9-15 n.
9-35 n.	9-49 n.	9-24 n.	9-38 n.	9-24 n.	9-38 n.
10-0 n.	10-14 n.	9-45 n.	10-0 n.	9-45 n.	10-0 n.
11-30 n.	11-44 n.	10-33 n.	10-48 n.	10-33 n.	10-48 n.
—	—	10-53 n.	11-8 n.	10-53 n.	11-8 n.
—	—	12-23 n.	12-38 n.	12-23 n.	12-38 n.

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

C. Sodré		P. Arcos		C. Sodré	
8-5 m.	8-33 m.	8-50 m.	9-18 m.	8-50 m.	9-18 m.
12-30 m.	1-3 n.	—	—	—	—

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré		Cascaes		C. Sodré	
6-15 m.	7-20 m.	6-18 m.	7-24 m.	6-18 m.	7-24 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-43 m.	8-47 m.	7-43 m.	8-47 m.
a 9-10 m.	9-46 m.	a 8-25 m.	9-2 m.	8-25 m.	9-2 m.
a 9-15 m.	10-20 m.	a 9-18 m.	10-2 m.	9-18 m.	10-2 m.
a 10-40 m.	11-16 m.	a 9-6 m.	10-32 m.	9-6 m.	10-32 m.
a 10-45 m.	11-50 m.	a 10-18 m.	11-54 m.	10-18 m.	11-54 m.
12-15 t.	1-20 t.	a 11-26 m.	12-2 t.	11-26 m.	12-2 t.
a 1-40 t.	2-16 t.	a 12-18 t.	1-24 t.	12-18 t.	1-24 t.
a 1-45 t.	2-50 t.	a 1-48 t.	2-54 t.	1-48 t.	2-54 t.
a 3-10 t.	3-46 t.	a 3-26 t.	3-2 t.	3-26 t.	3-2 t.
a 3-15 t.	4-20 t.	a 3-18 t.	4-24 t.	3-18 t.	4-24 t.
a 4-40 t.	5-16 t.	a 3-56 t.	4-32 t.	3-56 t.	4-32 t.
a 4-45 t.	5-50 t.	a 4-48 t.	5-54 t.	4-48 t.	5-54 t.
a 6-10 t.	6-46 t.	a 5-26 t.	6-2 t.	5-26 t.	6-2 t.
a 6-15 t.	7-20 t.	a 6-18 t.	7-24 t.	6-18 t.	7-24 t.
a 7-40 t.	8-16 m.	a 6-56 t.	7-32 t.	6-56 t.	7-32 t.
a 7-45 t.	8-50 m.	a 7-48 t.	8-54 m.	7-48 t.	8-54 m.
a 9-15 n.	10-20 n.	a 9-18 n.	10-24 n.	9-18 n.	10-24 n.
a 10-40 n.	11-16 n.	a 9-56 n.	10-32 n.	9-56 n.	10-32 n.
a 10-45 n.	11-50 n.	a 10-48 n.	11-54 n.	10-48 n.	11-54 n.
a 12-45 n.	1-15 n.	a 11-26 n.	12-2 n.	11-26 n.	12-2 n.

Lisboa-Rocio		Queluz		Lisboa-Rocio	
9-50 m.	10-21 m.	10-33 m.	11-3 m.	10-33 m.	11-3 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-33 t.	1-3 t.	12-33 t.	1-3 t.
4-50 t.	5-21 t.	5-33 t.	3-3 t.	5-33 t.	3-3 t.
3-50 t.	4-21 t.	4-33 t.	5-3 t.	4-33 t.	5-3 t.
4-50 t.	5-21 t.	5-33 t.	6-25 t.	5-33 t.	6-25 t.
5-50 t.	6-21 t.	6-33 n.	9-3 n.	6-33 n.	9-3 n.
9-50 n.	10-21 n.	11-35 n.	12-15 n.	11-35 n.	12-15 n.

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

Lisboa-Rocio		Cintra		Lisboa-Rocio	
6-25 m.	7-29 m.	5-0 m.	5-39 m.	5-0 m.	5-39 m.
7-25 m.	8-26 m.	6-40 m.	7-39 m.	6-40 m.	7-39 m.
8-20 m.	9-26 m.	7-32 m.	8-48 m.	7-32 m.	8-48 m.
10-50 m.	11-54 m.	9-4 m.	10-3 m.	9-4 m.	10-3 m.
a 11-35 t.	12-15 t.	11-4 t.	12-3 t.	11-4 t.	12-3 t.
12-50 t.	1-50 t.	12-7 t.	2-3 t.	12-7 t.	2-3 t.
a 2-50 t.	3-54 t.	a 2-49 t.	3-45 t.	2-49 t.	3-45 t.
a 4-35 t.	5-45 t.	a 3-4 t.	4-3 t.	3-4 t.	4-3 t.
a 5-15 t.	6-12 t.	a 4-32 t.	5-28 t.	4-32 t.	5-28 t.
a 7-20 t.	8-24 n.	a 5-30 t.	6-5 t.	5-30 t.	6-5 t.
8-30 n.	9-46 n.	6-40 n.	7-39 n.	6-40 n.	7-39 n.
10-50 m.	11-46 n.	9-40 n.	10-3 n.	9-40 n.	10-3 n.
12-20 n.	1-17 n.	10-45 n.	11-37 n.	10-45 n.	11-37 n.

Lisboa-Rocio		Sacavem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-10 m.	7-54 m.	7-22 m.	8-20 m.	7-22 m.	8-20 m.
8-35 m.	9-10 m.	9-40 m.	cp 9-16 m.	9-40 m.	cp 9-16 m.
9-12 m.	10-26 m.	10-26 m.	10-24 m.	10-26 m.	10-24 m.
10-33 m.	11-17 m.	10-40 m.	11-24 m.	10-40 m.	11-24 m.
11-42 t.	12-26 t.	11-50 m.	12-24 t.	11-50 m.	12-24 t.
1-12 t.	2-26 t.	12-40 t.	1-24 t.	12-40 t.	1-24 t.
2-42 t.	3-26 t.	1-40 t.	2-24 t.	1-40 t.	2-24 t.
3-42 t.	4-26 t.	3-40 t.	4-24 t.	3-40 t.	4-24 t.
4-42 t.	5-26 t.	4-24 t.	5-11 t.	4-24 t.	5-11 t.
5-42 t.	6-26 t.	5-35 t.	6-19 t.	5-35 t.	6-19 t.
6-42 t.	7-26 t.	6-40 t.	7-24 m.	6-40 t.	7-24 m.
7-42 n.	8-26 n.	7-40 t.	8-24 n.	7-40 t.	8-24 n.
8-42 n.	9-26 n.	8-40 t.	9-24 n.	8-40 t.	9-24 n.
9-42 n.	10-26 n.	9-40 t.	10-24 n.	9-40 t.	10-24 n.
—	—	11-1 n.	11-45 n.	11-1 n.	11-45 n.

Lisboa-Rocio		Povoia		Lisboa-Rocio	
12-42 t.	1-40 m.	7-22 m.	8-20 m.	7-22 m.	8-20 m.
10-42 n.	11-40 n.	2-26 t.	3-24 t.	11-40 n.	12-24 t.

Lisboa-Rocio		V. Franca		Lisboa-Rocio	
4-42 t.	5-40 m.	5-25 m.	6-43 m.	5-25 m.	6-43 m.
cp 4-53 t.	6-0 t.	6-24 t.	7-47 t.	6-24 t.	7-47 t.
5-42 t.	7-7 t.	6-24 t.	7-47 t.	6-24 t.	7-47 t.
cp 6-0 t.	7-7 t.	6-24 t.	7-47 t.	6-24 t.	7-47 t.
12-30 n.	1-54 n.	8-1 t.	9-24 n.	1-54 n.	9-24 n.

Lisboa-Rocio		Setil		Lisboa-Rocio	
5-0 m.	7-5 m.	7-27 m.	9-26 m.	7-27 m.	9-26 m.

Lisboa-Rocio		Santarem		Lisboa-Rocio	
7-46 m.	9-46 m.	10-25 m.	12-40 t.	10-25 m.	12-40 t.
3-30 t.	5-58 t.	8-50 n.	11-23 n.	8-50 n.	11-23 n.

Setil		Santarem		Setil	
7-40 m.	8-10 m.	8-40 m.	9-9 m.	8-40 m.	9-9 m.

Setil		Entrancamento		Setil	
2-50 t.	5-14 t.	5-30 m.	7-15 m.	5-30 m.	7-15 m.

Lisboa-Rocio		Pampilhosa		Lisboa-Rocio	
9-15 m.	1-16 t.	7-20 m.	12-5 n.	1-16 t.	7-20 m.

Lisboa		Porto		Lisboa	
7-0 m.	7-47 t.	4-35 m.	5-40 t.	7-47 t.	4-35 m.
p 9-29 m.	12-14 n.	3-42 t.	4-0 t.	12-14 n.	3-42 t.
11-5 m.	11-0 m.	11-55 n.	5-0 m.	11-0 m.	11-55 n.
a 4-30 t.	11-40 n.	1-35 t.	5-0 m.	11-40 n.	1-35 t.
7-5 t.	11-				



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 21 de Novembro sahirá o paquete **Nile** para

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

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

AGENTES { Em Lisboa: — James Rawes & C.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.^o
No Porto: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.^o

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Bahia. Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Pernambuco**. Sahirá a 18 de novembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Barcelona. Cete, Marselha, vap. francez **S. Bartholomy**. Sahirá a 19 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bordeos. vapor francez **Amazona**. Sahirá a 30 de novembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Cadiz. Cartagena, Valencia, Barcelona e India, vap. hespanhol **Isla de Panay**. Sahirá de 23 a 24 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Corunha. La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oropesa**. Espera-se a 16 de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Dakar. Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Atlantique**. Sahirá a 28 de novembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Hamburgo. vapor allemão **Bahia**. Sahirá a 22 de novembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Hamburgo. Bolonha e Dover, vapor allemão **Prinz Eitel Friedrich**. Sahirá a 29 de novembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Iquitos. vapor inglez **Bolivar**. Sahirá a 19 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Liverpool (directo), vapor inglez **Douro**. Sahirá a 17 de novembro. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Liverpool (directo), vapor inglez **Augustine**. Sahirá a 19 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Liverpool (recebe carga em New York), vapor hespanhol **Alicante**. Sahirá a 30 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Londres e Antuerpia, vap. hespanhol **Montane**. Sahirá a 20 de novembro. Agentes, Mascarenhas & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 1.^o



Madeira. Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **Funchal**. Sahirá a 20 de novembro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



Madeira. S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Nile**. Sahirá a 21 de novembro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



Natal. Lourenço Larques e Beira, vapor inglez **City of Delhi**. Sahirá a 1 de dezembro. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o ou Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



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



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Ambrose**. Sahirá a 27 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Paranaguá. Itajahy e Rio Grande do Sul, vap. allemão **Numidia**. Sahirá a 24 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco. Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Catabria**. Sahirá a 23 de novembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco. Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Tijuca**. Sahirá a 2 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



S. Thiago. Principe, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vap. portuguez **Cabo Verde**. Sahirá a 22 de novembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.^o



S. Thomé (extraordinariamente) vap. portuguez **Angola**. Sahirá a 25 de novembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.^o



S. Thomé. Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vap. portuguez **Malange**. Sahirá a 1 de dezembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.^o



S. Vicente. Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orissa**. Espera-se a 16 de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Tanger. Barcelona, Cete e Marselha, vap. francez **S. Philippe** n.º 34. Sahirá a 27 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Valence. Dunkerque, Antuerpia, vap. francez **S. Mathieu** 60. Sahirá a 16 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o

