

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR  
C. XAVIER CORDEIRO  
REDATOR EFEETIVO, José Fernando de Sousa. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. LIVERPOOL, W. N. Cornett

Proprietario-director-editor  
L. DE MENDONÇA E COSTA  
REDATOR PRINCIPAL  
J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

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

TELEPHONE N.º 27  
Endereço telegraphico: Camiferro

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

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

## SUMMÁRIO

	Páginas
A ESTAÇÃO DE VILLA REAL DE SANTO ANTONIO, por J. Fernando de Sousa.....	353
PORTO DE LISBOA, por O. S.....	354
PARTES OFICIAIS — 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 ministério das Obras Públicas.....	355
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	355
A LUCHA 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 CANAIS MARÍTIMOS.....	358
O JAPÃO POR DENTRO.....	358
O TRANSCASPIO.....	359
OS TREMVIAS NAS GRANDES CIDADES DA ÁSIA.....	359
CABO-CARRIL DE FATAMINA.....	359
O CAMINHO DE FERRO DE CANTÃO-FATCHAN-SAMSHUI.....	359
COMPANHIA ATRAVÉS D'ÁFRICA.....	360
CAMINHO DE FERRO DE GUIMARÃES.....	360
PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos Acionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e ágios — Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	360 e 361
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS — TRACÇÃO ELÉCTRICA.....	362
LINHAS PORTUGUEZAS — Iluminação de comboios — Sul e Sueste — Montemor-o-Novo — Évora a Reguengos — Lobito — Pessoal da Companhia Real.....	362
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Congo.....	362
NOTAS VARIAS.....	363
COMPANHIA ATRAVÉS D'ÁFRICA — Relatório Conselho Administração	363
AVISOS DE SERVIÇO.....	364
ARREMATAÇÕES.....	364
ANNUNCIOS.....	365
AGENDA DO VIAJANTE.....	366
HORÁRIO DOS COMBOIOS.....	367
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	368

## A estação DE VILLA REAL DE S.º ANTONIO

Como é sabido o ultimo troço da linha do Sul vai terminar em Villa Real de Santo António depois de ter percorrido, quasi á beira do Oceano, uma zona, estreita mas fértil e de densíssima população, correspondente aos terrenos jurássicos 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, Cacela, Monte Novo. Em toda a região, especialmente na freguesia da Luz, a horticultura é susceptível de grande desenvolvimento graças á amenidade do clima, podendo enviar frutas e legumes temporâneos em quantidade aos mercados que os pagam por bom preço.

O tráfego que do novo troço vier ás linhas á quem de Faro, percorre nelas tão grandes distâncias que muito contribuirá para avolumar o rendimento. As estações regionais não são para desprezar em zona tão povoada.

A importância d'aquela parte da linha do sul deriva, porém, principalmente, das condições especiais em que Villa Real se encontra. É d'esperar que em curto prazo se empreenda em Espanha a construção de uma linha de Ayamonte a Huelva, tornando-se pois, a linha do Sul o mais directo e commodo caminho para as províncias de Huelva e Andaluzia. Facil será chamar a ella tráfego de passageiros com uma commoda organização de serviço, facil de preparar, estabelecendo entre Villa Real e Ayamonte carreiras fluviais com as respectivas estações em ligação directa com as linhas ferreas. Entre a província do Algarve e a vizinha Espanha do sul são bastantes as relações para contribuirem por forma sensível para o tráfego da linha.

O porto de Villa Real é um dos mais importantes e frequentados do país, graças á exportação do minério de S. Domingos, que ali atrae anualmente centenares de navios, vindos pela maior parte em lastro e quando carregados de minério, susceptíveis de receber ainda carga suplementar de produtos algarvios.

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

Importa, pois, que a estação de Villa Real de Santo António fique bem collocada e judiciosamente delineada, não só para bem servir a povoação, centro fabril e comercial 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 política não sendo mais que a mesquinha competição de paixões e influências pessoais pretendem intrometer-se na escolha do local da estação. Baldados foram os seus intentos; graças á firmeza com que o illustre ministro das obras públicas, ha pouco saído do poder, o sr. conde de Paçó-Vieira que tão grande impulso deu á viação acelerada, manteve o seu propósito de se orientar exclusivamente pelo criterio de bem administrar, e de attender a opinião das estações técnicas 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 littorais. 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 técnica de tal solução é evidenciada pelo mais prefunctorio exame da planta dos arredores da villa.

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

Pareceu apropriado o local para estação que ali será construída em condições económicas, 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 espacosos, 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 embarcador 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 marítimas da villa. Preferivel é pois separar o serviço terrestre do fluvial, prevenindo para ambas, instalações 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 suficientemente 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 grandes 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 tráfego, que por ora não são de prever, sempre será possivel prolongar a linha além de Villa Real.

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

Foi por isso aprovado e mandado executar o anteprojecto até as agulhas da estação de Villa Real na extensão de 10 kilometros, estabelecendo-se uma instalação 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 *Noridades* com a sua auctoridade especial no assumpto, sem retaliações, serena mas amargamente, recordam as fases 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 rehaver o emporio commercial que elle já fôrâ logo a seguir á época dos nossos descobrimentos. E pensávamos que só com o abrir largas e tranquillas 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 anteponto, sentinella odienta, almenara febrifuga, o lazareto espreitando o viajante e desinfetando-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.

Esqueciamos-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 experientia alguns caixões sem fundo nos lodos do Tejo, e de erigir sobre elles alguns metros cúbicos de alvenaria.

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

Queríamos obras grandiosas, um vasto plano completo e perfeito.

Comissões 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 difícil e mais cara houve dispensas, verdadeiros meatos, soluções de continuidade que fazem a obra desconexa e a prejudicam.

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

Os caes acostaveis vão tendo tantos depositos junto á 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 Apolonia 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 mèdo.

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 construimos, e apezar 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 construção em tal ponto, em tales condições.

E' o governo que paga portanto.

E a affluencia, o movimento marítimo, 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, aparecem novas receitas salvadoras.

Uma d'ellas é não aprovar 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 afectado com as dificuldades e encargos inherentes á exploração pela empresa actual.

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

Se isso fôr possivel financeiramente muito o estimávamos.

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

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

vez são menores. Os grandes navios estão suprimindo paragens em escalas como os comboios rápidos suprime paragens nas estações.

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

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

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

O. S.

## PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas Commercio  
e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, 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 Socorros dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado por decreto de 31 de janeiro de 1901, devendo a importância da diferença entre a pensão estipulada no artigo 74.º do mesmo regulamento e a que lhe é concedida pelo presente decreto ser adicionada á dos subsídios concedidos pela Administração á referida Caixa.

O mesmo Ministro e Secretário 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 último, do lanço, entre Cacella e Villa Real de Santo António, do prolongamento da linha do sul :

Ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas 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 10.411<sup>42</sup> e a respectiva estimativa na importância de 103.200\$000 réis ;

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

3.º Que para evitar delongas na construção da linha do Sul se proceda desde já á construção da parte aprovada até o perfil 237, fazendo-se uma instalação provisória para o serviço da população enquanto não tiver sido aprovado e executado o plano definitivo da estação, devendo porém ser préviamente submetido á aprovação do Governo a planta parcelar da parte do lanço aprovada pela presente portaria.

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

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

A este concurso só pôdem ser admittidos os chefes de secção, inspectores e escripturários das Direcções do Sul e Sueste e do Minho e Douro, nas condições preceituadas no artigo 41.º do regulamento geral 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 inscritos com os documentos das suas habilitações e dos serviços prestados, sendo-lhes permitido 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 práticas 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 vagão e de veículos terrestres e embarcações.

Todas as disposições d'esta tarifa representam benefício para o público sobre as condições da tarifa geral ás quais esses transportes estão sujeitos.

Modificação da n.º 13 do Sul e Sueste. — É 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 serviço, combinada entre a Companhia Real, Minho e Douro, Beira Alta e Nacional.

## A LUCTA DOS GIGANTES

A despeito dos notabilíssimos progressos realizados nos últimos anos 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 fenômeno psicológico naturalíssimo, todos os esforços tendem para obter velocidades superiores.

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

E o rochedo de Sisípho é o tonel das Danaïdes.

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, há mais de setenta anos explorado, no vapor; outros são-lhe adversos, contestam-lhe os méritos, e preferem a electricidade, em torno da qual o misterio avoluma a esperança de que produzirá o desejado milagre.

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

As experiências que há anos se veem praticando em Berlim não resolvem ainda o problema, mas levam-o já a uma conclusão prática: tanto o vapor como a electricidade podem sem inconveniente proporcionar-nos uma velocidade muito superior á que se emprega nas comunicações actuais, em que as duas energias rivais apresentam uma sobre a outra vantagens definidas.

O mais interessante do caso é que tanto a tracção elétrica como a tracção a vapor se manifestaram ao mesmo tempo, com resultados idênticos e imediatos experimentalmente comparáveis. As experiências 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 científico, vendo sómente o valor prático da prova.

As experiências nos caminhos de ferro elétricos foram verificadas por uma comissão de engenheiros, representantes das duas grandes empresas: *Algerneine Eletrizität Gesellschaft e Siemens & Halsk.*

As máquinas e a energia foram fornecidas pelas duas empresas e a pista foi um ramal do caminho de ferro elétrico, próximo de Berlim.

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

\* Em cerca de três anos de experiências, o máximo de velocidade nos comboios elétricos e nos de vapor foi respectivamente levada a 210 e a 138 quilómetros por hora.

Para a tracção elétrica, não foi difícil elevar a velocidade até 160 quilómetros. A linha ferrea empregada nas

experiencias era uma via ordinaria montada sobre binarios cujos comboios percorrem grandes extensões. A corrente era transmittida por meio de fios aereos e de *trolleys*. Na autolocomotiva a corrente potencial era transformada 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 aumentando o numero de supports; para evitar o perigo, no caso de ruptura, adoptou-se um sistema de interrupção automatica. Modificaram-se a forma e as dimensões dos isoladores, e assim tudo corria bem.

Mas quando se quiz obter velocidade superior, tiveram que ser empregadas machinas de maior peso e capacidade; viu-se que a estructura d'a linha não era a que convinha, e tiveram que substituir os carris por outros mais pesados, as cabeceiras tiverem que ser melhor fixadas e reforçadas com cravos para que a sua solidez fosse perfeita.

As locomotoras são pesadissimas; 93 toneladas, das quaes 40 é o peso sómente dos apparelhos electricos.

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

As experiencias mais recentes foram feitas com comboios formados com tres a seis vagons, o typo mais usado nas linhas directas, para grandes distancias, nos caminhos de ferro allemães. A machina era de 1.750 cavallos. Esta colossal locomotora pesava perto de 80 toneladas 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 aumento de velocidade é que com este aumentam as despesas. Todo o esforço para aumentar a velocidade do organismo semovente, em terra ou na agua, isto é, todo o consumo de trabalho mechanico, se torna maior por cada kilometro que se acrescenta. Ao passo que para uma velocidade de 150 kilometros basta uma locomotora electrica de 750 cavalos, para uma velocidade de 200, já se torna indispensavel uma machina de 1.600 cavalos. No caso do vapor, para a velocidade de 100, 110 ou 120 kilometros, não precisas machinas de 1.100, 1.400 e 1.750 cavalos. Não é proporcional o aumento de esforço ao aumento de velocidade. Isto é devido á resistencia sempre crescente que o ar oppõe á medida que aumenta a velocidade, e ao aumento de peso necessario para assegurar a estabilidade durante a marcha.

Nos comboios rapidos allemães, cuja velocidade maxima não excede 90 kilometros, as machinas reclamam quasi metade da energia para se arrastarem a si mesmas. A necessidade de aumentar a potencia da machina requer aumento de quantidade de carvão que se queima.

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

Se para alcançar maior velocidade tivessem que dobrar as despesas, não sendo possivel aumentar a capacidade dos comboios, as companhias de caminhos de ferro sofrerão grandes prejuízos, a não ser que se aumentem extraordinariamente as tarifas.

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

O pessoal technico 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 maneira que se tornava indispensavel a construcção de uma linha independente só para elles. O que significa um não pequeno aumento 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 esperança 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 creaçao d'un comboio de Berlim a Colonia, que deve percorrer a distancia que separa as duas cidades, 600 kilometres em seis horas.

E' de esperar que dentro em pouco tempo todos os grandes expressos europeus tenham igual 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 depressa 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 Suissa, já vista, e pouco atraente em fim d'outubro; o de Munich tambem me não atraia porque já o descrevera 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-Nuremberg 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 escultura em madeira.

Velhos tempos prosperos que não voltam para a bella cidade, parque já se não faz por ali o caminho de Veneza e da India, tendo ella hoje que buscar, na sua industria propria, ainda filiada nos velhos costumes, a fundição dos pequenos objectos de ferro e chumbo, os elementos do seu commercio actual.

Todos conhecem essa infinidade de brinquedos, soldadinhos 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 victimia entrar, 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 produzia 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 adulteras não era menos cruel, mas não pode ser descrito aqui.

Outros instrumentos ha igualmente 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 ver 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 tremvias electricos, ha muito que ver 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 construções, 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 difficult 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 estatisticos 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. Petersbugo), 3 d'ahi a Shanghay, 5 a Yokohama; 2 ida e volta a Nikko, 3 de descida do Japão em caminho de ferro, 5 vapor a Vladivostock, e 22 regresso, total 62 dias de transito, 36 de paragens.

Custo da passagem: como hoje não se pode 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. Petersbugo	893
S. Petersbugo-Peterhof e volta	72
S. Petersbugo-Moscou	644
Moscou-Irkoutsk	5.450
Irkoutsk ao Baikal	66
Travessia do lago	64
Missovaya-Manchuria	1.195
Manchuria-Karbine	935
Karbine-Tatchitchaio	700
Tatchitchaio-Inkó	21
Inkó-Pekim	763
Pekim-Tien-tsin	123
Tien-tsin-Shanghay (vapor)	1.350
Shanghay-Yokohama (vapor)	2.261
Yokohama-Nikko	176
Volta a Tokio	159
Tokio-Kobe e ida e volta a Kamakura (8 kil.)	715
Kobe-Nagasaki	623
Nagasaki-Vladivostok (vapor)	1.111
Vladivostok a Grodokovo (fronteira da Manchuria)	205
Grodokovo-Karbine	572
Karbine-Moscou, como acima	7.710
Moscou-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 Miyashita, 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 Alemanha .....	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, Sugen-ji, Biva e canal de Mogi.

Portos: Ta-ku, Shanghay, Nagasaki, Osaka, Yokohama, Gensan, Fuzan, Vladivostok.

Terminando aqui a descrição 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 descrição 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 forma mais commoda, mais segura e menos dispendiosa de visitar essas prodigiosas montanhas que enfeitiçam o viajante no sul da França, e essas cidades da velha Italia em que as recordações de dezenas de séculos se amontoam como as pedras dos seus velhos monumentos caídos.

## Duas mortes

Durante a ausencia do nosso director duas notícias 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 à testa do serviço da Caixa de Reformas e Socorros, 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'ele recebera — quando sub-chefe da repartição do tráfego, 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 discípulo ficava no logar do mestre.

Primeiramente como sub-chefe e depois como chefe do movimento, Julio Monteiro foi um trabalhador infatigável, 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 edade e nos annos de serviço, mas pela sua intelligencia e excelente carácter 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 à 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 extintos não se satisfaz com este modesto tributo de saudade; muito mais haveria a dizer d'elles, mas nem sempre o coração pôde transmittir á pena as suas dolorosas impressões, de forma tão nítida que se possam tornar prescriptiveis de estranhos.

■ 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 tem 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 distâncias e tornando ainda mais rápidas as viagens.

Nove são ao todo.

O do Suez, começado em 1859 e concluído em 1869; o de Cronstadt a S. Petersburgo, começado em 1877 e concluído em 1890; o de Corintha, cujos trabalhos foram encetados em princípios de 1884 e terminaram em 1893; o de Manchester concluído em 1894; o do Imperador Guilherme, ligando o mar do Norte com o Báltico, terminado em 1895; o de Elba a Trave, ligando também o mar do Norte com o Báltico, 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 muitíssimo 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 baia finlandesa 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 Corintha que liga o golpho de Corintha 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 estrategica.

O canal de Manchester liga a industriosa cidade algodoeira de Liverpool com o Oceano, através do Morrey. Méde trinta e cinco milhas de extensão. A diferença de nível 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 hidráulicas 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 alemão o mar do Norte ao Báltico. O do Elba tem apenas importancia naval, por isso nos referimos sómente ao do Imperador, que apesar

de ter sido construído apenas com intuições 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, à 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, construído 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 à 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 distinto professor e paciente investigador sr. Ladislau Batalha, reuniu em volume os artigos que tem publicado no *Diário de Notícias* sob o título «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 escritores que, nos ultimos annos, como antigamente, se ocuparam do paiz nippônico.

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 nesse 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 à 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 permitir-nos-hemos achar o livro radical demais.

Estamos como o sr. Batalha, na theoria de que o perigo amarelo 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 discípulos e proelitos 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 séculos da «nação nunca vencida» mas d'ahi até preconizar a entrada de elementos estranhos na familia europea 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 estranhos — a distancia é grande.

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

A America proclamou pela boca de Monroe o exemplo do maior egoísmo: 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 europea, 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, conseguira impôr aos seus velhos professores a arrogancia das suas aspirações; e quando o fizer, encontrará tambem 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 desacordo neste ponto não empana, de forma alguma, a nossa admiração pelo enorme e valioso trabalho do sr. Ladislau Batalha, que conseguia produzir um estudo completo da historia, dos usos e costumes d'um paiz, sobre o qual, pelas suas condições especiaes, elle mais difícil 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'Oremburgo, nos confins do Ural, até Tuchkent, no Turkestão russo.

Esta linha que põe em relações directas e rapidas a Russia europea com o Turkestão e o sultanado de Bukhara, facilita á Russia a possibilidade não só de aproveitar-se dos productos da industria e da agricultura da Asia central, mas tambem de num dado momento, pôr ás portas da India ingleza forças militares importantes, e que num paiz fertil, como o sultanado de Bukhara não trarão dificuldades 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 fur Elektrotechnik*, publica umas informações curiosas ácerca 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 rôdes importantes.

Quasi todos os tremvias asiaticos teem sido construidos por companhias inglesas. 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 Calcutá, construidos em 1902, correm por sessenta e quatro kilometros de linha e trazem 150 carruagens em serviço.

Em Ceyão, o tremvia electrico tem 43 kilometros de desenvolvimento. Em Mandalay, Birmania, vae brevemente ser aberta á exploração uma linha de tremvias, com 20 kilometros de extensão. Em Rangoon, cidade tambem da Birmania, vae ser tambem 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 Shanghai, ha já um anno que a concessão foi dada, mas ainda não começaram os trabalhos.

Em Pekim ha um pequeno tremvia electrico.

Finalmente, na Coréa tambem se encontra actualmente em construção um tremvia electrico.

## Cabo-carril de Famatina

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

É o de maior altitude que existe installado. Parte da estação de Chilicito com a cota de 1.075 sobre o nível 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 intermédia a 9 km.

D'ahi vira para a direita, passa num tramo de 459" sobre o rio Amarillo sobe 435", chega á estação El Parron no km. 17,443, inflete-se de novo e atinge no km. 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 desnível de 149 metros, sobe o Cielito a 28% atingindo 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 desnível 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 respeitável numero de kilometros de via ferrea, a China do sul estava, até o presente, completamente desprovida de comunicações aceleradas.

Esta lacuna acaba de ser agora preenchida por uma companhia americana, a *American China Developpment 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 distância de 40 kilometros.

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

O afastamento dos carris é de 1",435, o mesmo que o dos outros caminhos de ferro chineses.

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 confortável.

Estão em serviço cinco locomotivas.

A população indígena 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 aprovado 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 presidencia 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 accões.

O sr. presidente enumerando os importantes serviços prestados pelos falecidos e antigos membros do conselho fiscal, propôz que se enviasse uma mensagem de sentimento ás famílias dos illustres extintos, srs. José Nogueira Pinto e Eduardo da Costa Correia Leite, como igualmente era proposto pelo sr. gerente e conselho fiscal, o que foi aprovado por acclamação.

Por unanimidade, em seguida foi aprovada a acta da reunião anterior, o relatorio e parecer do conselho fiscal e respectivas propostas, entre elles 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 aprovada por unanimidade :

«Que a Gerencia fique auctorizada a abrir na escripturação o respectivo credito aos accionistas, pelos desembolsos, sem compensação, dos seus proprios capitais 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 acordo 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.

## PARTÉ FINANCIERA

### 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.....	1:038\$308
	1.142:697\$933

Passivo	
Capital :	
Acções.....	300:000\$000
Obrigações .....	534:870\$000
Prolongamento—Conta de credito....	135:310\$000
Accionistas, seus creditos.....	16:5500
Por effeitos depositados e de cauções .....	18:120\$000
Depositos e fiancas.....	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 expectante 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 prejuízo ao tesouro.

\* As primeiras providencias tomadas pelo sr. ministro da Fazenda agradaram em geral; e já se vê que, em especial ao partido regenerador, desagradyaram em absoluto. Foram elles a demissão do nosso agente financial 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, orçando 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 tesouro, 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 tem que ser por ella auctorizadas, despacho que não fosse feito pelas formas legaes, era despesa que ella não deixava pagar, e tudo ahi acabava. Os mais modestos amanuenses podiam ser guindados pelos favores ministeriales 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 propósito o notavel artigo, sensatamente deduzido, do nosso talentoso collega Armando da Silva, no ultimo numero do *Economista Portuguez*.

\* Terminada a época 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, apoiado um tempo de folga começam 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 da questão.

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

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v...	45 $\frac{3}{16}$	45 $\frac{1}{16}$	Desconto no Banco
" cheque .....	44 $\frac{13}{16}$	44 $\frac{3}{4}$	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	634	636	No mercado.....
" cheque .....	639	644	Cambio do Brazil..
Berlim 90 d/v.....	256	257	Premio da libra...
" cheque .....	263	264	e
Francfort 90 d/v .....	256 $\frac{1}{2}$	257 $\frac{1}{2}$	
" cheque .....	263 $\frac{1}{2}$	264 $\frac{1}{2}$	\$810
Madrid cheque .....	775	785	

## Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	NOVEMBRO													
	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	—	—
Lisboa : Inscrições 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% 1888 .....	20.850	20.850	20.850	20.850	20.850	20.800	—	20.800	20.800	20.850	20.850	20.850	—	—
» 4% 1890 assent .....	—	—	—	—	—	—	49.000	—	—	—	—	—	—	—
» 4% 1890 coupon .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2% assent .....	—	—	—	—	—	56.800	57.000	—	57.000	—	—	—	—	—
» 4 1/2% 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 .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções 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 & Açores	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% .....	—	92.600	—	—	—	—	—	—	93.200	—	93.200	—	—	—
» 5% .....	89.200	89.550	89.500	89.500	—	89.500	89.300	89.200	89.300	89.400	89.600	—	—	—
» C.ª Phosphoros .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Real 3% 1.º grau .....	—	—	79.300	79.300	79.300	79.300	79.300	—	79.300	79.300	—	79.200	—	—
» 3% 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% 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	—	—	—
Acções Comp. Real .....	—	—	222	223	225	225	225	226	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% 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

Linhos	Período de exploração	1904			1903			Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1904	1903	1904	1903
COMPANHIA REAL	de a										
Antiga rede e nova não garantida .....	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 garantida .....	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	—
Beira Alta .....	1 7 Out.	8.936	933	35.323	—	8.937.817	35.327	330.618.042	316.321.750	14.296.292	—
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	—
Guimarães .....	11 20 »	34	3.772.475	110.955	34	3.449.030	101.442	68.924.508	67.604.596	1.319.912	—
Porto á P. e Famalicão .....	—	64	—	—	64	—	—	—	—	—	—
Norte de Hespanha .....	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.	—	—
Madrid — Zaragoza — Alicante .....	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	—	—	

## Publicações recebidas

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

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

Passaram-se semanas, meses e annos, sem que o seu requerimento obtivesse resposta. Em 1902 incumbiu o jurisconsulto conde de Paçô-Vieira de estudar o assumpto e ver se era viável a sua pretensão. Obteve como resposta à sua consulta que nenhuma concessão para automóveis poderia ser concedida prejudicando a do sr. Brito porque tinha a seu favor a prioridade.

Apesar disso em 1904 o ministro das obras publicas, que era o mesmíssimo sr. conde de Paçô-Vieira a quem em tempos consultara acerca do assumpto, deu a outro a concessão para exploração do transporte de passageiros e mercadorias por meio de automóveis.

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

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

Quanto à 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 prejudiciais.

No entanto 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 diferentes, que como aquella deviam ser feitas por um certo prazo.

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

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

## TRACÇÃO ELECTRICA

### 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 quais três automotoras com 13m.97 de comprimento, e duas sem machinismo, atreladas, medindo cada uma 13m.07.

Nas carruagens automotoras, os apparelos electricos estão completamente separados dos compartimentos dos viajantes por paredes em tubos de aço. D'estas três carruagens, uma vai na frente, outra na cauda e a terceira no meio do comboio. Estão ligadas entre si electricamente e de qualquer d'ellas se pôde 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'apparelos de Westin-

ghouse, outras d'apparelos 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, tem um freio de mão, e um freio de socorro. Em casos de urgencia pôde 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.

### Allemânia

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

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

2.º O aquecimento electrico é mais caro.

3.º O freio d'ar comprimido é mais economico e efficaz.

4.º A illuminação electrica tem os inconvenientes das oscilações nas paragens e arranques.

5.º As despesas de exploração comparadas com as da tracção a vapor são quasi iguais. 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 commoda, permite mais facilidade nas operaçoes, dá mais velocidade commercial e portanto maior aproveitamento do material.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Iluminação de comboios.**—Depois d'uma experiência feita no rapido do Porto, que deu bom resultado, o comboio real que levou suas majestades á fronteira francesa 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 veículo.

**Sul e Sueste.**—Está já no Barreiro a draga que a direcção d'estes caminhos de ferro encommendára á casa Conrad, d'Amsterdam. Custou 218.000 francos, ou seja 38.240.500 réis aos quais é necessário juntar a diferença 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 Requengos.**—Chegou a esta ultima localidade o pessoal encarregado de proceder aos estudos d'esta nova linha.

Os trabalhos começaram imediatamente.

**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 falecimento 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 funcionários são já muito antigos naquelles serviços em que se tem distinguido de uma forma notável, sendo por isso muito bem recebida a resolução do conselho, pela justiça que a caracteriza.

# LINHAS ESTRANGEIRAS

## ESPAÑA

Ha um grande numero de projectos para construção de vias ferreas secundárias em diversas províncias, mas que representam por enquanto meras aspirações, outras que são já de plano estudado ou técnica ou financeiramente.

Na província 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 kilómetros), e de Villajoyosa a Denia por Altea e Pedreguer com um ramal a Jávea por Gata (80 kilómetros).

Na província de Barcelona projectam-se 145 kilómetros de linhas secundárias que se ligam às vias ferreas de Puente de Guardiola a Pablo de Lillet, prolongamento de Berga a Guardiola; de Berga à 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 província de Jaen uma linha de Puertollano a Linares com 100 kilómetros passando por Carboneros, Baños, Guarromán e Carolina podendo aplicar-se a tração eléctrica.

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 Tafanita por Lluchmayor a Campos servindo Santoñy; outra de Palma a Establimaets; outro de Manacor a Azú por San Lourenzo.

Na província de Cadiz ha 3 grupos de linhas propostas: O primeiro com uma extensão de 200 kilómetros 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 kilómetros de Jerez a los Barrios com um ramal de Medina a Vejer e Borlote; o terceiro que medirá 200 kilómetros consiste em 2 ramaes partindo de Jerez bifurcando-se em Mimbral 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 Cehegin com 80 kilómetros; outra de Totana a Mazarrón com 32 kilómetros; outra de Caravaca à estação de Calasparra com 27 kilómetros.

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

Vizcaya, Zaragoza, Badajoz também representam no mesmo sentido.

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

## FRANÇA

Começou as suas viagens o comboio extra-rápido da Côte d'Azur da companhia P. L. M. entre Paris e Nice. Parte de Paris às 9 horas da manhã e chega a Nice às 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 à exploração a linha de Valdonne a Barque-Ferveau no departamento de Bouches-du-Rhône, pertencente à 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.º duma linha que ligue o Congo com o lago Tanganika; 2.º duma outra que ligue o Congo em Stanley-ville com o lago Alberto.

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

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

Tem o capital de 25 milhões de francos em acções de 250. Ha ainda 100.000 acções ordinárias 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 há pouco a concessão duma via ferrea entre a margem esquerda do ramo a jusante de Stanley Falls com o ramo navegável do Congo a montante das quedas, e bem assim a de outra linha ligando pela margem esquerda, o ramo navegável a jusante dos rápidos de Zendwe com o ramo navegável a montante dos rápidos das Portas do Inferno.

Foi igualmente autorizada a estabelecer uma carreira de navegação nos ramos navegáveis do rio para a ligação das diversas concessões entre si e à 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 efeitos produzidos.

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

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

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

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

$P$  é o poder calorífico,  $C$  o carbone fixo,  $V$  as matérias voláteis, e  $a$  um coefficiente variável, função das matérias voláteis.

**A ponte mais comprida do mundo.** A ponte mais extensa que existe hoje é a que atravessa o rio Godaveri, na linha de Madrasta a Calcutá.

Naquelle ponto o Godaveri 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<sup>o</sup>,20 a 1<sup>o</sup>,30 por segundo.

A ponte méde 2.772 metros de extensão, incluindo os viaductos de acesso; é sustentado por cincuenta e seis pilares em intervallos de 45<sup>o</sup>,7.

A largura do taboleiro é de 4<sup>o</sup>,9.

# Companhia Através d'Africa

## Relatório do conselho d'administração

Apresentado á assembléa geral de 11 de novembro de 1904

**SEHORES ACCIONISTAS:** Em cumprimento do disposto nos artigos 52.º e 53.º dos estatutos, temos a honra de submeter á vossa apreciação o relatório 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
Moveis e utensílios .....	20 669 \$786
Depósito no Banco de Portugal .....	29 \$422
Construção .....	12.732.575 \$468
Capital .....	3.600.000 \$000
Obrigações .....	8.402.850 \$000
Thesouro português .....	1 410.268 \$841
J. Mathieu & Fils .....	1 \$946
Henry Burnay & C <sup>o</sup> (contrato 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 crédito .....	383.722 \$5500
Obrigações sorteadas .....	4.500 \$000
Lucros suspensos .....	856.931 \$256
Ministerio da fazenda, conta de sub- sídio .....	3.202.892 \$496
Devedores e credores .....	58.658 \$696
Trustees .....	£ 53.001,93
Letras a receber .....	238.506 \$581
Estudos além d'Ambaca .....	112.668 \$315
Acções de conta propria .....	36.842 \$236
Administrador-delegado em Lisboa .....	153.000 \$000
Fornecedores .....	3.446 \$911
Direcção em Loanda .....	1.297 \$498
Letras a pagar .....	56.587 \$843
Exploração .....	57.283 \$690
Caixa .....	248.000 \$046
Reclamações .....	4.313 \$104
	5.515.846 \$423

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

Activo	
<b>Mala Real Portugueza.</b> — Saldo	180.000\$000
<b>Propriedades.</b> — No Porto e Loanda	57.955\$371
<b>Moveis e utensilios.</b> — No Porto, Londres e Loanda	20.669\$786
<b>Deposito no Banco de Portugal.</b> — Saldo	29\$422
<b>Construcção.</b> — Saldo	12.732.575\$468
<b>Papeis de credito.</b> — Saldo a saber: 3.695 obrigações da Companhia a 79\$500	293.752\$500
2.000 accões da Companhia das Aguas de Loanda a 45\$000	90.000\$000
<b>Trustees.</b> — Importancia em consolidados e em dinheiro	383.752\$500
<b>Letras a receber.</b> — Saldo	238.506\$581
<b>Estudos além d'Ambaca.</b> — Importancia d'estes a reclamar do governo	112.668\$345
<b>Acções de conta propria.</b> — Saldo	32.842\$236
<b>Administrador-delegado em Lisboa.</b> Saldo	153.000\$000
<b>Direcção em Loanda.</b> — Saldo ali existente	3.446\$911
<b>Exploração.</b> — Saldo	56.587\$843
<b>Caixa.</b> — Saldo existente	248.000\$046
<b>Reclamações.</b> — Pelas que ha a fazer ao governo em virtude da rescisão do contracto de 1891	4.313\$104
	5.515.846\$123
	<b>19.744.194\$036</b>
Passivo	
<b>Capital.</b> — Importancia de 40.000 accões a 90\$000 réis	3.600.000\$000
<b>Obrigações.</b> — Creadas: 9.450 de 450\$000 réis	4.252.500\$000
47.250 de 90\$000 réis	4.252.500\$000
<b>Menos sorteadas:</b>	
114 de 450\$000	51.300\$000
565 de 90\$000	50.850\$000
	102.150\$000
	8.402.850\$000

## EXPLICAÇÕES

Somma de obrigações creadas	8.505.000\$000
Da qual:	
Recebido dos Trustees em pagamento da construção	6.186.150\$000
Differença na emissão	2.296.350\$000
Em consolidados ingleses em poder dos Trustees conforme o contracto respectivo. £ 5.000	22.500\$000
<b>Thesouro portuguez.</b> — Saldo da conta do contracto de 20 de outubro de 1894	8.505.000\$000
<b>J. Matthien &amp; Fils.</b> — Saldo	1.410.268\$841
<b>Henry Burnay &amp; C.º</b> (contracto de 17 de janeiro de 1896). — Saldo	1\$946
<b>Banco de Portugal.</b> — Saldo	202.500\$000
<b>Letras a pagar em Loanda.</b> — Saldo	539.916\$961
<b>Differença na subvenção.</b> — Saldo	4.500\$000
<b>Obrigações sorteadas.</b> — Pelas sorteadas em 21 de junho de 1904 a pagar em Londres	1.402.592\$652
<b>Lucros suspensos.</b> — Saldo	4.500\$000
<b>Ministerio da fazenda, conta de subsidio.</b> — Saldo	856.931\$256
<b>Devedores e credores.</b> — Saldo	3.202.892\$496
<b>Fornecedores.</b> — Saldo de facturas de material fornecido	58.658\$696
<b>Letras a pagar.</b> — Saldo	1.297\$498
	57.283\$690
	<b>19.744.194\$036</b>

## 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 1904, 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 1904. — Lisboa, 31 de outubro de 1904.

## Transporte de comestiveis em cestos especiaes fornecidos pela Companhia e por assignatura mensal

## Tarifa 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 recovagens.

*Observação importante.* — Quando as assignaturas sejam tomadas para transportes entre qualquer das estações de Lisboa compreendidas na tarifa e algum dos apeadeiros abaixo designados, onde a Companhia não tem instalações para guardar as mercadorias, cumpre aos srs. assignantes declarar o comboio por que desejam 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 cumpra, será a remessa conduzida para a primeira estação ou apeadeiro seguinte, em que haja instalações para guardar as mercadorias, d'onde deverá ser retirada, declinando a Companhia a responsabilidade por qualquer avaria dos generos transportados.

*Linha de Leste.* — Laranjeiras, Rego, Entre-Campos, Areeiro, Marvila, 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'azeite d'oliveira

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

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do serviço dos Armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos 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 relógio exterior da estação central do Rocio. — Lisboa 11 de novembro de 1904.

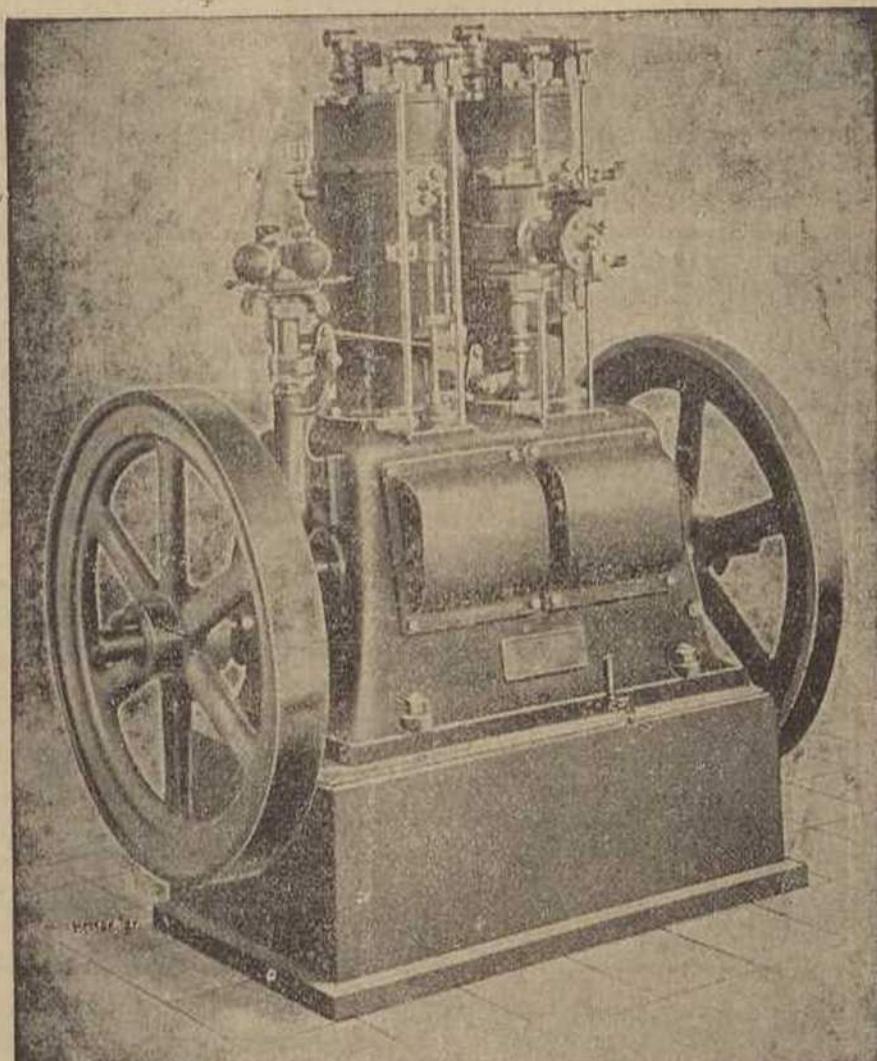
## Fornecimento de 300 toneladas d'oleo mineral

No dia 5 de dezembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta Companhia, 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 (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris nos escritórios da Companhia, 28 rue de 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 illuminação, gaz  
pobre e gazolina, com  
inflammation electrica garantida

**RUBEROIDE** e productos P. & B. para substituir os telhados ordinarios, para coberturas de edificios, estações, barracas, vagons, terraços, chalets e pavilhões ornamentados, 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 matérias nos portos, estações de caminhos de ferro, etc.

**Cabos-vias denominados BLONDIN** para movimento de terras em obras de terraplenagens.

CATALOGOS E PROPOSTAS GRATIS

Representantes exclusivos para Espanha e Portugal  
Ronda de San Pedro, 58 — BARCELONA

FRANCISCO RIVIÈRE & HIJOS

SUCCESSIONS DE JOSÉ GREGORIO FERNANDES  
Casa fundada em 1800

19, 1.º LARGO DE S. JULIÃO — LISBOA

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

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

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

Artigos para tratamento de vinhas

Arame de bicos para vedações. Arame para enfardamento de paleta. Pasta brilhante AMOR, para limpar toda a qualidade de metais garantindo-se um brilho inexcusável.

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-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

### ALCOBAÇA

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

### BRAGA-BOM JESUS

**Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Bon Vista.** — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bens 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 agradados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

### GUIMARÃES

**Grande Hotel do Tourist.** — 15, Campo do Tourist, 18. — Este hotel é sem duvida uns dos melhores da província, de excepcionais comodidades e agrados, tratamento recomendavel — Proprietario, Domingos José Pires

### HAMBURGO

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

### LEIRIA

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

### LISBOA

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

### LISBOA

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

### LISBOA

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

### LISBOA

**Cinha & 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. — Redução de preços para caxeiros viajantes.

### MONT' ESTORIL

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

### NAZARETH

**Grand Hotel Club.** — As melhores comodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1.000 a 1.200 réis; em setembro, desde 1.200 réis; na succursa, desde 800 réis. — Carreiras de Riparts para as estações de Cella e Vallado — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Prop. Antonio de Sousa Romão.

### PARIS

**Ad. Seghers.** — 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 à Batalha). Serviço de 1.º ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Prop. Lopez Munhos.

### PORTO

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

### PORTO

**A' La Ville de Paris.** — Grande fabrica de coroas e flores artificiais — F. Delport, Successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.º

### SETUBAL

**Grande Hotel Esperanca.** — Avenida Todi, em frente do theatro; sítio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1.200 a 2.500. Prop. Lourenço & Lourenço.

### SEVILHA

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

### VALENCIA D'ALCANTARA

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

### VIENNA

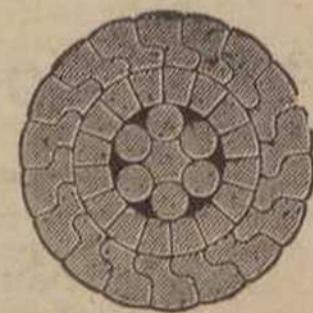
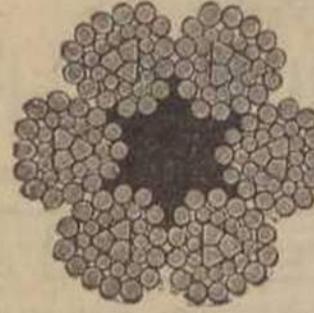
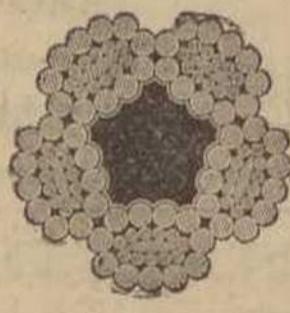
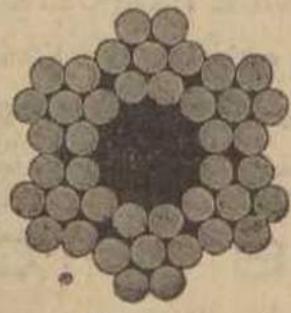
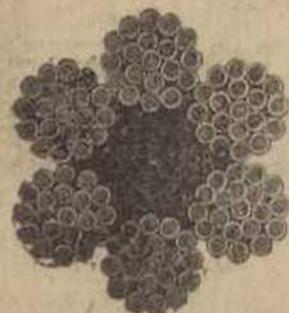
**Hotel Metropole.** — Mozzinplatz, 1 a 4 (Caes de Francisco José) — Grande 1.º de 1.º ordem. — Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto. — Safe Deposit Caisse. L. Speiser, director.

## 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, transmissões de força, ascensores, guindastes, usos marítimos, para-ráos, etc

## FIOS CONDUCTORES E CABOS

Para Telegraphos, Telephones, Luz e Transmissão Electrica de Força

REPRESENTANTES EM PORTUGAL:

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

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

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





# 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 accommodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

**AGENTES**

Em Lisboa: — James Rawes & C.º — R. dos Capellistas, 31, 1.º

No Porto: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.º

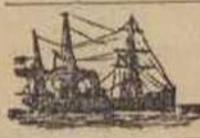
## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Bahia.** Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vahirá a 18 de novembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**Barcelona, S. Barthélémy.** Sahirá a 19 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



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



**Gadiz.** Cartagena, Valencia, Barcelona e India, vap. hespanhol **Isla de Panay.** Sahirá de 23 a 24 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.º, 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.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



**Dakar.** Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor frances **Atlantique.** Sahirá a 28 de novembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.º, 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.º, Rua do Alecrim, 10, 1.º



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



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



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



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



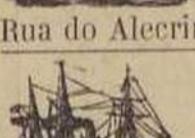
**Madeira,** Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas das Vellas), Caes do Pico e Faval, vapor portuguez **Funchal.** Sahirá a 20 de novembro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



**Madeira,** S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Nile.** Sahirá a 21 de novembro. Agentes, James Rawes & C.º, 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.º, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.º ou Garland Laidley & C.º, Rua do Alecrim, 10, 1.º



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



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



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



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



**S. Thiago,** Príncipe, S. Tomé, Cabinda, S. 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 Pacífico, vapor inglez **Orissa.** Espera-se a 16 de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



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



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