

17 FEB 1904
4.º DO 17.º ANNO

LISBOA, 16 DE FEVEREIRO DE 1904

NUMERO 388

Reg. n.º 970 - 8º

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 13 DE MAIO DE 1900 DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

REDATOR EFEETIVO, José Fernando de Sousa.

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona.

REDATOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

LIVERPOOL, W. N. Cornett

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifas especiais n.º 14 e 15 g. v. do Minho e Douro; P. H. n.º 2 g. v. e P. H. n.º 1 p. v. da Companhia Real e ampliação da tarifa especial n.º 6 da C.º da Beira Alta.

SUMMARIO

TELEGRAPHIA SEM FIOS NOS CAMINHOS DE FERRO, por S. de Martel	65
LES CHEMINS DE FER ÉLECTRIQUES, por X. C.	66
PARTES OFICIAIS — Portarias de 27 e 28 de janeiro e 4 de fevereiro do Ministério das Obras Públicas e de 23 de dezembro e 26 de janeiro do Ministério da Marinha	67
TARIFAS DE TRANSPORTE	67
AMORTECEDORES DE CHOQUES, SYSTEMA WESTINGHOUSE	68
O PRESENTE E O FUTURO DOS CAMINHOS DE FERRO DE PORTUGAL	69
NOTAS DE VIAGEM — XVI — Rios de Pekim — O calor e a chuva — Uma cabeça barata — Ti-n-tsin — As cigarros — Vapor a Shinga — CAMINHO DE FERRO DA ZAMBÉZIA — CINTRA AO OCEANO	70
PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos Acionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agravos — Cotação das bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro	71 e 72
COMMERCIO PORTUGUEZ — A NOVA CIRCUMVALLAÇÃO	72 e 73
LINHA FERREA DE BAGDAD — LINHAS DO MINHO	74
TRACÇÃO ELÉCTRICA	74 e 75
LINHAS PORTUGUEZAS — Lobito — Estrada de acesso das estações — Material de via — Vagões para o Minho e Douro — Extremoz-Vila Viçosa — Setúbal à margem do Sado — Ramal de Alvão — Bragança — Alto Minho — Linha do Sado — Setil a Peniche	75
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hezpanha — Inglaterra — Alemanha — Suíça — Argélia — Guiné — França — Indo-China	76
VIA FERREA POSTAL — ANTWERPIA A LISBOA	76
COMPANHIA ATRAVEZ D'AFRICA — Relatório do Conselho de Administração (Conselho)	77
ARREMATAÇÕES — AGENDA DO VIAJANTE	77 e 78
HORÁRIO DOS COMBOS — VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	79 e 80

Páginas

65

66

67

68

69

70

71 e 72

72 e 73

74

74 e 75

75

76

77

78

79

80

Se tivérmos um conductor onde se achem intercalados, alguns elementos de pilha e uma campainha, tendo nos seus extremos duas lâminas metálicas, quando essas lâminas estão em contacto a campainha toca evidentemente; se disporermos porém as duas lâminas metálicas numa pequena taboa afastadas alguns milímetros uma da outra e as ligarmos por um carreiro de limalha metálica muito fina, a campainha deixa de tocar porque a limalha oppõe uma grande resistência à passagem da corrente; mas se fizermos produzir perto uma faísca de alta tensão por meio d'uma máquina electro-estática ou d'uma bobina, a limalha torna-se bruscamente condutora, a corrente passa e a campainha toca, persistindo a limalha no seu papel de conductor até que um pequeno choque na taboinha, alterando o arranjo ou combinação especial das moléculas da limalha, a torne a fazer passar ao estado de *isolador*.

As substâncias discontinuas que gozam da propriedade de passarem de estado de *isolador* ao de *conductor* sob a ação d'uma descarga a distância dizem-se *radio-conductoras*; a estas propriedades devem os radioconductores empregarem-se como receptores nas experiências de telegraphia sem fios de Popoff, em 1896 e Marconi em 1897.

O transmissor Marconi compõe-se essencialmente de um *radiador* formado por duas grandes esferas de latão fixadas numa caixa estanque isoladora cheia de vaselina fluida, e por forma que metade das esferas fica exposta ao ar, servindo a vaselina para conservar em perfeito estado de limpeza a superfície das esferas e reduzir o comprimento da onda das radiações, tornando-as portanto susceptíveis de se propagarem a maior distância. Duas pequenas esferas de latão fixadas em frente respectivamente das grades estão ligadas ao secundário de uma bobina de indução, da qual a primeira é excitada por uma bateria ligada ou não ao circuito por meio de uma chave especial; cada vez que se fecha o circuito produzem-se faiscas entre as esferas, e como o sistema encerra capacidade e ante-indução originam-se oscilações muito rápidas, criando as ondações que se propagam a distância.

O receptor é formado por um pequeno tubo de vidro no qual dois conductores cilíndricos de prata são soldados à lampada, deixando entre si um pequeno intervallo que se enche com limalha, muito fina, de nickel e prata, com um traço de mercurio. O tubo faz parte d'um circuito constituído por uma pilha local e um *relais* telegráfico sensível. Quando as ondas eléctricas caem sobre o tubo as partículas da limalha polonizam-se e circuitam-se por forma que a corrente passa; Marconi utiliza, para sacudir a limalha e interromper a corrente, o mesmo circuito local que faz vibrar rápido um martelo contra o tubo de vidro. O tubo é terminado por duas azas ou persianas especiais metálicas, servindo para afinar electricamente cada receptor com o transmissor para que deve ser sensível.

A experiência mostra que as colinas e acidentes de terreno, o tempo, chuva, nevoeiro, neve ou vento não causam perturbações sensíveis; indica porém que para transmitir a grandes distâncias se deve conectar à terra um dos polos, tanto do receptor como do transmissor, ligando-se os outros a fios muito bem isolados, seguros a mastros muito altos ou a pequenos areostatos, chama-

Telegraphia sem fios NOS CAMINHOS DE FERRO

São as experiências de Hertz em 1894 sobre a propagação das ondas eléctricas os primeiros passos no caminho da telegraphia sem fios, cuja origem remota poderá, talvez, ir buscar-se à concepção genial de S. Lecchi, a unidade das forças físicas.

E' um facto conhecidíssimo o de um som emitido numa casa onde haja, por exemplo, uma harpa ou um piano, fazer vibrar a corda cujo período seja o mesmo que o do som emitido.

Hertz pondo em ação o seu excitador, aparelho que dava descargas oscilantes muito rápidas, que se podiam considerar como vibrações d'uma corda, notou que o espaço era invadido por uma perturbação magnética tal que todos os corpos condutores nesse contíudo se tornavam capazes de dar faiscas; também o mesmo sabio notou que essas radiações eléctricas seguem as leis da reflexão e refracção da luz, sendo os corpos condutores opacos e os corpos não condutores transparentes.

A primeira tentativa para aplicar estas propriedades à transmissão de sinal, deve-se a Edison, vindo depois Preece, Marconi, Popoff, Blendel, Ferrié, etc. aproveitando os curiosos fenômenos das limalhas metálicas em presença das radiações eléctricas, marcar-lhe as etapas gloriosas.

Vejamos agora em que consistem essas propriedades; tão notáveis, das limalhas metálicas, e como elas podem constituir uma base solidada para a transmissão de sinal.

dos *antennas*, demonstrando tambem a pratica que a distancia da transmissão depende da energia posta em acção e da altura da antenna.

Das innumerias applicações da telegraphia sem fios, parecendo logares communs citar as comunicações entre navios, as suas vantagens na guerra, as suas applicações nas colonias permittindo comunicar atravez de paizes inhospitos cheios de populações selvagens, que cortando os fios telegraphicos ordinarios inutilizam tanto trabalho e captaes dispendidos, o tiro de minas a distancia com toda a segurança etc., não devemos esquecer nem foi esquecida, a applicação aos caminhos de ferro.

Na verdade não são pequenas as vantagens que d'esta applicação se pôdem tirar já para comunicar, em caso de accidente, um comboio isolado com a gare para pedir socorro, já em certos casos, como na transsiberiana ou nas grandes linhas americanas, onde um viajante fica durante dias sem poder dar noticias suas ou tratar dos seus negocios, poder fazel-o em marcha com toda a commodidade.

As tentativas feitas em Inglaterra com o sistema Marconi, na America com o sistema de Forest, e na Alemanha empregando o processo Braner e Slaby, não conduziram a resultados praticos porque se encontrava sempre uma dificuldade; dever ser muito pequena a altura da antenna para a passagem dos tunneis, das pontes, etc., tendo pois de ser enorme a energia posta em acção para se transmittir a distancias rasoaveis.

Com uma antenna de tres metros, altura que não pôde em geral exceder-se, é preciso um cavallo-vapor de força para comunicar a 10 kilometros!

Tentou-se tambem empregar antenas horizontaes mas sem exito, porque as antenas que ficam no prolongamento umas das outras perdem o seu effeito, facto que, devido á variação de posição dos trens em marcha, se repetia muitas vezes.

Cesar e Guarini utilizam-se dos fios da rede telegraphica existente no paiz proximo da via ferrea como antenas intermediarias, visto terem notado que uma perturbação electro-magnetica, produzida num ponto fixo ou movel perto d'esses fios, pôde ser recebida num radio-conductor tambem fixo ou movel tambem visinho. Os fios telegraphicos captam, por assim dizer, as ondas, e transmitem-as depois, constituindo assim verdadeiras antenas intermediarias.

Varios ensaios feitos empregando este sistema, que data do anno passado, deram bom resultado, não introduzindo perturbação alguma na exploração telegraphica ordinaria, cujos fios eram aproveitados, e permittindo enviar a 17 kilometros signaes telegraphicos com a mesma antenna e a mesma energia com que nos outros systemas se transmittia a 1 kilometro!

Novas experiencias ha pouco tempo feitas perto de Berlim, e a constituição d'uma sociedade allemã, para explorar o processo permitem esperar a sua introdução em breve na exploração de caminhos de ferro.

Lisboa, 15 de janeiro de 1904.

Simão de Martel, engenheiro.



Les chemins de fer électriques

POR

HENRY MARÉCHAL

Acaba de ser publicado um novo livro sobre tracção electrica, que veiu preencher uma lacuna existente na biblioteca de um engenheiro. Effectivamente muitas obras havia sobre tracção electrica dos tramways, ou dos caminhos de ferro suburbanos de pequena extensão e em geral de pequena velocidade. Mas á cerca dos caminhos de ferro de longo percurso e de grande trafego, nada havia escrito, o que, aliaz, não é para estranhar porque a applicação da electricidade a estas linhas e, por assim dizer, de hontem.

O sr. Maréchal trata de todas as questões que dizem respeito ao estabelecimento de um caminho de ferro electrico.

No capítulo 1.º, depois de fallar em termos geraes das

locomotivas electricas, empregadas em algumas linhas, opta pelas carroagens autonomas, em que se aproveita o peso todo do comboio, permittindo rampas muito mais fortes do que com o sistema de locomotiva. A corrente triphasica, e talvez a monophasica ainda em ensaios, são as mais proprias para a tracção, pela facilidade da sua reducção em transformadores estaticos.

Descreve em seguida no capítulo 2.º os dynamos e os alternadores mais recentes, os disjunctores, as officinas a vapor e hydraulicas, e as turbinas de Fayet, de Valteil, de Salève, de Oerlikon, de Lungfrau e do Niagara. As turbinas a vapor de Parsons e Rateau merecem ao sr. Maréchal uma analyse muito detalhada, concluindo que ambas conveem perfeitamente ao funcionamento dos dynamos, apresentando além d'isso a vantagem de ocuparem $\frac{1}{4}$ proximamente do lugar tomado por uma máquina a vapor.

Por ultimo falla do emprego das baterias dos accumuladores, que só são admissiveis com as correntes continuas, porque as alteradas não se prestam à carga dos accumuladores.

Diz que a conservação dos accumuladores custa 5 a 7% da despesa de primeiro estabelecimento, e que elles não teem grande vantagem nas rôdes de grande trafego e comboios numerosos, a não ser para a illuminação e serviços especiaes durante a paragem das machinas.

No capítulo 3.º—trata o sr. Maréchal da via, propriamente dita, da ligação dos carris, por meio de hastes ou cabos de cobre, e a soldadura de sistema Falk, adoptada nos carris de Lisboa, e cujo emprego está indicado para os caminhos de ferro em tunel, como os metropolitanos de Paris e Londres, onde as variações de temperatura são pequenas.

Nota o sr. Maréchal que no Central London se dispõe a linha em declive d'un lado e d'outro de uma estação, de modo que os comboios á entrada não precisam de apertar muito os freios, e á saída não gastam muita energia para desamarraar. Nota porém que esta disposição, muito facil numa linha em subterraneo, não pôde, em geral, ser adoptada a ceo aberto.

Pelo que respeita á rampa maxima o sr. Maréchal estabelece a de 40 millimetros que tem sido empregada nos metropolitanos; e em relação ás curvas, diz que se pôde descer até 30 metros, na via de 1^m.0. e a 60^m na via de 1,5.

O capítulo 4.º occupa-se da distribuição da electricidade ao longo da via. Emprega-se, como se sabe, o terceiro carril e o fio de trolley. Indica o modo de isolar o terceiro carril, que deve ter uma composição diferente da dos carris da via, para apresentar menor resistencia á corrente.

Volta o sr. Maréchal neste capítulo a fallar das correntes continuas, monophasicas e triphasicas, descrevendo a applicação feita pela Companhia Westinghouse a uma linha de 76 kilometros entre Baltimore e Annapolis com a corrente monophasica.

Este sistema tem a vantagem de suprimir as perdas rehostáticas devidas ás desamarrações nas distribuições de correntes continuas.

O sr. Maréchal opta pelo trolley ou pelo archete, por darem maior facilidade nas mudanças de via e nas estações.

Nos capitulos 5.º a 10.º descreve o sr. Maréchal tudo o que ha de mais moderno com respeito á alimentação das linhas de distribuição, aos motores electricos, ás locomotivas electricas, ás carroagens autonomas, e aos caminhos de ferro especiaes, com cremalheira, fazendo uma comparação entre a tracção electrica e a tracção a vapor, d'onde conclue que a primeira tem decididas vantagens sobre a segunda, sob o ponto de vista da produção do vapor que é mais economica nas machinas fixas, e tambem tendo em vista a utilização do peso de todo o comboio para a tracção nas rampas.

As formulas apresentadas no mesmo capítulo relativas a tracção e ao calculo das resistencias são tambem dignas de menção pela sua simplicidade.

Finalmente no capítulo 8.º expõe o sr. Maréchal interessantes dados sobre as despesas de primeiro estabelecimento, comprehendendo officinas, ou o kilowatt instalado, e a via. O primeiro, numa installação ordinaria,

regula por 900 francos. Este preço desce a 600 nas grandes instalações. Na America tem-se chegado a 500.

Quanto á via, por kilometro, 7.000 a 8.000 francos, em linha unica, e 12.000 em linha dupla.

O coefficiente de exploração, segundo o sr. Maréchal não pôde diferir muito do que tem lugar nas linhas de tracção a vapor. Mas tem-se notado que a adopção de tracção electrica nas linhas preexistentes é susceptível de aumentar a receita em grande proporção. Foi o que aconteceu na linha de Milão a Varese.

E' uma razão para construir todos os caminhos de ferro electricos.

O livro do sr. Maréchal está escrito com summa clareza, e é notável pela quantidade de exemplos que apresenta.

Está, além d'isso, a par dos aperfeiçoamentos mais modernos dos apparelhos electricos.

X. C.

PARTÉ OFFICIAL

*Ministerio das Obras Publicas, Commercio
e Industria*

*Direcção Geral das Obras Publicas e Minas
Repartição de Caminhos de Ferro*

Tendo a Companhia Nacional de Caminhos de ferro, concessionaria do Caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu, apresentando a conta da liquidacão da garantia de juro, relativa ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1903 (1.º semestre do anno economico de 1903-1904); ha Sua Majestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 21 do corrente mez, aprovar a referida liquidacão e ordenar que á mencionada Companhia seja paga, salvo as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, a quantia de 23:157\$518 réis como liquidacão da garantia de juro do 1.º semestre do anno economico de 1903-1904.

O que se communica à Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro para os devidos efeitos.

Paço, em 27 de janeiro de 1904.—Conde de Paçó-Vieira.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a conta de liquidacão da garantia de juro apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de ferro, concessionaria do caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella, relativa ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1903 (1.º semestre do anno economico de 1903-1904); ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 21 do corrente mez, aprovar a referida liquidacão e determinar que á mencionada companhia seja paga, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, a quantia de 16:415\$663 réis, importancia liquidada da citada garantia de juro.

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

Paço, em 27 de janeiro de 1904.—Conde de Paçó-Vieira.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto de ampliação da estação de Beja datado de 28 de novembro de 1903; ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 21 do corrente mez, aprovar o referido projecto modificado nos termos do mesmo parecer e bem assim o respectivo orçamento, na importancia de 18:700\$000 réis e determinar que proceda á execução dos trabalhos.

Paço, em 28 de janeiro de 1904.—Conde de Paçó-Vieira.

Propondo o conselho de administração dos Caminhos de ferro do Estado que, para a execução dos trabalhos de construção do prolongamento do caminho de ferro de Estremoz a Villa Viçosa, na linha de Evora, seja declarada a urgencia da expropriação de duas parcelas de terreno necessário para a referida construção e para o regular andamento dos trabalhos, sendo a primeira compreendida entre os perfis 8 e 17, pertencente a Philippe de Vilhena e sua mulher D. Thereza Loba de Almeida Mello e Castro, medindo 882²⁰70 de terreno de semeadura, 2.639²⁰75 de olival e 830 metros quadrados de terreno de horta; e a segunda, compreendida entre os perfis 52 e 56, com 1.518 metros quadrados de terreno de

horta, pertencente em usufructo a D. Maria Fortunato Palmeiro, e em propriedade a Custodio dos Santos Felix e sua mulher D. Maria Augusta Palmeiro Felix, situadas estas duas parcelas de terreno na freguesia de Santa Maria de Estremoz, distrito de Evora;

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

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 21 do corrente mez, declarar de utilidade publica e urgente nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, as expropriações dos mencionados terrenos marcados na planta parcelar, que baixa com o presente decreto assignada pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 4 de fevereiro de 1904.—REI.—Conde de Paçó-Vieira.

Ministerio da Marinha e Ultramar

Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos

Visto o disposto no § 1.º do artigo 14.º da portaria de 3 de setembro de 1903; e

Conformando-se com a proposta do engenheiro-director dos caminhos de ferro de Loanda:

Ha Sua Majestade El-Rei por bem determinar que seja elevado a quinze o numero de apontadores ou fiscaes de obras da Direcção dos Caminhos de ferro de Loanda.

O que o mesmo Augusto Senhor manda comunicar ao governador geral da província de Angola para seu conhecimento e devidos efeitos.

Paço, em 23 de dezembro de 1903.—Manoel Raphael Gorjão.

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com a proposta do director dos Caminhos de ferro de Loanda, ha por bem determinar o seguinte: os fiscaes de obras ou apontadores, a que se refere o artigo 14.º da portaria de 3 de setembro de 1903, que regula os serviços da construção do caminho de ferro de Malange, e bem assim a portaria de 23 de dezembro de 1903, formarão uma classe unica, com os vencimentos que até agora correspondiam á primeira classe.

Paço, em 26 de janeiro de 1904.—Manoel Raphael Gorjão.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Damos hoje como annexo as seguintes:

P. H. n.º 2 gr. vel. da Companhia Real.—E' uma nova tarifa applicavel a transportes de peixe fresco ou salpicado de Lisboa, Vallado (para as procedencias da Nazareth) Figueira e Espinho para todas as estações das linhas de Madrid a Zaragoza e de Zaragoza a Barcelona via Lerida e via Reus-Martorel—um trafego novo e que só por preços muito reduzidos, como os fixa esta tarifa poderá conseguir-se, em competencia com o de procedencia cantabrica.

P. H. n.º 1 peq. vel. da mesma companhia.—E' tambem applicavel a um trafego novo—placas de chumbo para acumuladores electricos—de Zaragoza para Lisboa.

A grande fabricação d'este material, no Aragão, e o seu consumo por toda a parte, teem levado as companhias a beneficiar o seu transporte com tarifas de preços reduzidos, estendendo-se agora este beneficio á nossa cidade, onde o consumo se vae desenvolvendo, posto que com muita lentidão, visto que sómos, infelizmente, a capital onde a electricidade está menos desenvolvida.

O preço de 10\$800 réis por tonelada é o mais reduzido e convidativo.

Ampliação da especial n.º 6 da Beira Alta.—A exemplo do que praticaram já as administrações do Estado e a Companhia Real, esta companhia adopta, por esta tarifa, nas suas linhas, preços reduzidos para o transporte de petroleo em vagons cisternas pertencentes aos expedidores.

As condições são identicas ás das outras tarifas similares que já temos dado.

N.º 14 de gr. vel. do Minho e Douro.—E' tambem uma tarifa similar ás que já existem em outras linhas, applicavel ao transporte de passageiros com bilhetes collectivos.

As bases, em preços e condições, são as que já vigoravam, pelo capítulo IV da tarifa geral, mas o número mínimo de passageiros fica reduzido, agora, de 15 para 12.

N.º 15 gr. vel. da mesma direcção. — É ainda a reprodução das condições do capítulo respectivo da tarifa geral, o VIII, com a pequena modificação da condução obrigatória a domicílio ficar limitada a 2 kilómetros.

Na sessão, do dia 10, do Conselho Superior de tarifas foram aprovados os projectos de tarifas especiais seguintes:

De gr. vel. combinada entre as Companhias Real e Beira Alta, para transporte de dinheiro, valores e objectos preciosos; combinada da Companhia Real com as linhas do Estado, para bilhetes de ida e volta a preços reduzidos; combinada entre a mesma e as linhas do Estado, de grande velocidade, para bilhetes de passageiros nas linhas de Leste e Vendas Novas; de pequena velocidade, da Companhia Real, para o transporte de carvão vegetal das linhas Madrid-Cáceres-Portugal à estação de Lisboa (Caes dos Soldados); e outra da mesma companhia para o transporte das taras vasias de vinhos, vinagres, azeites e diversas bebidas entre Lisboa e as estações próximas até Pedrouços, Sintra e Santarém.

Foi também aprovado o parecer sobre o projecto da tarifa geral das linhas dos caminhos de ferro do Estado.

ram as locomotivas e material circulante relativamente leves por locomotivas como existem actualmente capazes de rebocar trens compostos de veículos muito mais pesados e em geral em maior número, veiu criar nos ganchos de engate dos veículos, reacções desconhecidas até hoje.

Os apparelos existentes não podiam de maneira alguma corresponder ás necessidades actuais. Esses apparelos são baseados sobre o emprego de molas que transmitem os esforços recebidos aos quadros ou leitos dos vagões amortecendo-os, tanto quanto possível; ora este amortecimento é momentâneo, pois que o esforço recebido é restituído em seguida por completo, creando reacções ainda mais nefastas por isso que se exercem sucessivamente e em sentido inverso.

Se o esforço recebido pelas molas é maior que o limite d'elasticidade a sua efficacia desaparece por assim dizer. Isto que d'antes era relativamente raro com os trens leves, tornou-se um facto normal com o aumento de peso e condições de velocidade nos trens modernos.

Até aqui na Europa assim de aperfeiçoar essas molas para poderem satisfazer ás condições actuais, tinham-se limitado a aumentar as dimensões d'estes apparelos o que deu em resultado reacções mais violentas. Os tensores de parafuso foram igualmente reforçados mas d'uma maneira muito limitada pois que o aumento do seu peso devia naturalmente trazer dificuldades na sua manobra.

Na America, onde se empregam engates automaticos collocados no eixo do veículo suportando ao mesmo tempo os esforços de tracção e de choque, observou-se igualmente que os apparelos empregados até aqui se tinham tornado insuficientes, verificando-se mesmo, por estatísticas rigorosas, que 70% dos veículos enviados para as officinas de reparação tinham sido postos fora de serviço pela insuficiencia d'estes apparelos.

Este estado de coisas devia naturalmente conduzir os engenheiros a procurar um novo apparelo, o qual amortecendo os choques recebidos d'uma maneira quasi completa não produzisse reacções inversas. Este problema foi resolvido pela Sociedade constructora Westinghouse creando o amortecedor por fricção, o que transforma em calor por fricção 80% dos esforços recebidos, não restituindo senão uma parte ínfima d'estes esforços, e isto mesmo d'uma maneira lenta e progressiva.

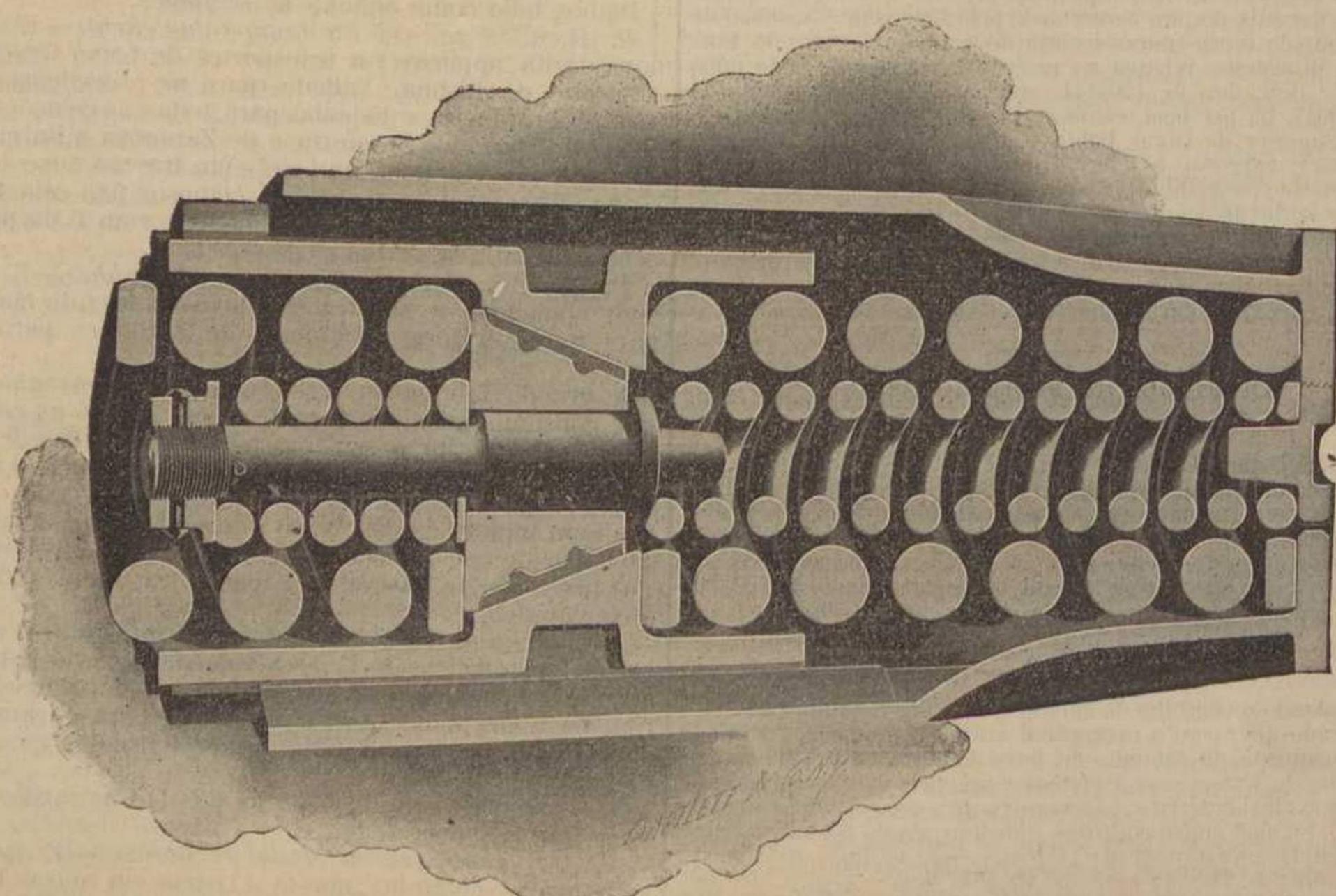


Fig. 1—Secção longitudinal do amortecedor Westinghouse (cylindro de 225 m/m. de diâmetro)

Estes amortecedores pôdem resistir facilmente a esforços consideraveis sem por isso precisarem ter proporções ou pesos exagerados. Um amortecedor de 225 m/m . de diâmetro deve receber um esforço de 64.000 kilos para ser comprimido a fundo; o esforço de reacção não é superior a 3.000 kilos, o que é inapreciavel visto o peso dos vehiculos modernos.

Este apparelho de que nós trataremos de dar uma explicação completa nos seus detalhes é d'uma grande simplicidade composto unicamente de peças todas ellas substituiveis, e na maior parte de ferro fundido. O seu funcionamento, como foi demonstrado pelas experiencias de que adeante daremos conta, não deixa nada a desejar.

Este amortecedor ocupa o mesmo lugar que uma mola e está disposto entre as duas placas moveis A e Z, collocadas no interior d'um quadro B, fixo á extremidade do gancho de tracção Fig. 2.

A placa A recebe os esforços de tracção transmittidos pelo quadro B e a placa de deante Z transmite-os aos supports e ao quadro do vehiculo.

Nos engates ordinarios, as molas, isto é, a resistencia está interposta entre as duas placas A e Z; as molas offerecem uma resistencia a esses esforços e tendem a afastar essas placas uma da outra.

entre as superficies de fricção. A mola auxiliar O é destinada nos grandes cylindros a aumentar a pressão sobre a cunha. Não se faz uso d'esta mola nos cylindros pequenos.

A mola principal K serve para traer os puchadores E e as corrediças G á sua posição normal logo que cessou o esforço que as deslocou. Esta mola aumenta igualmente a resistencia do apparelho. A mola auxiliar L é destinada a traer a cunha D á sua posição normal; o eixo M serve para impedir a pressão da mola L d'actuar contra a cunha durante o funcionamento do apparelho de fricção.

Logo que por meio d'um esforço de tracção a placa A se põe em movimento, a mola auxiliar C é comprimida, e se a pressão que resulta é menor que a necessaria para repellir a placa A contra o eixo M, os puchadores E e as corrediças G ficam immoveis. A resistencia d'estas molas é pouco mais ou menos de 9.000 kilos o que é sufficiente para resistir á maior parte dos esforços exercidos nos ganchos de engate evitando assim aos orgãos de fricção de entrar em movimento nos casos ordinarios, o que impede de se usarem.

(Continua).

L. O.

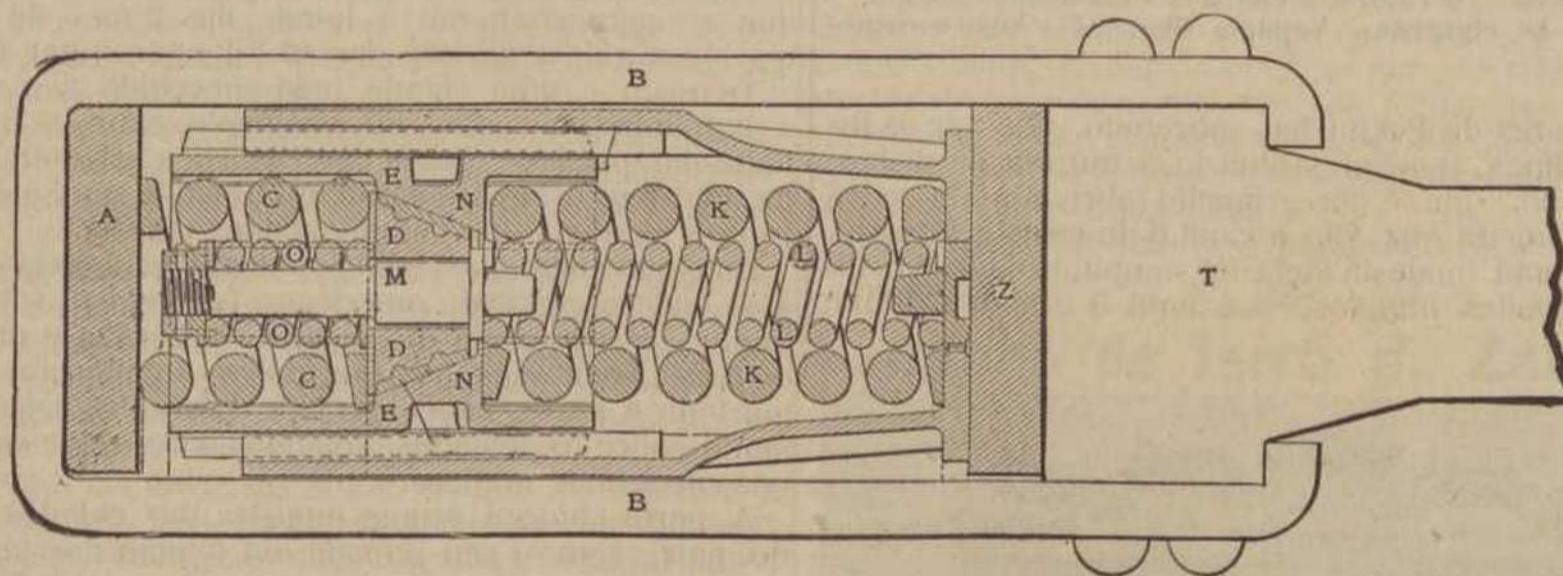


Fig. 2

O amortecedor por fricção funciona da mesma maneira mas a resistencia das molas é substituida por uma resistencia de fricção muito mais forte, disposta de maneira a resistir aos esforços de tracção. A mola C encosta contra a placa A e transmite o esforço á outra extremidade sobre uma cunha D da forma d'um tronco de pyramide octogenal, cujas faces são guarnecidias de bronze duro (Fig. 2).

Em volta d'esta cunha estão collocados quatro pares de puchadores de corrediças de ferro fundido maleável E com saliencias inclinadas N da forma da cunha. Estas peças E teem uma nervura longitudinal de ferro fundido, que serve para reforça-las e guia-las. Estas nervuras encaixam-se nas ranhuras F (fig. 3) as outras ranhuras do cylindro de fricção são cheias com corrediças temperadas.

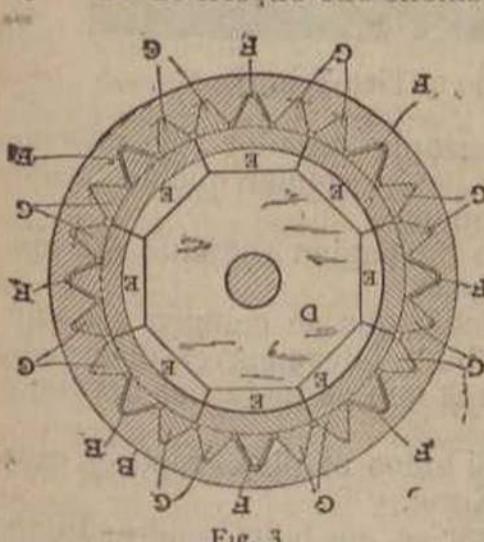


Fig. 3

Estas reposam sobre os puchadores E e encaixam-se por meio de partes salientes nas cavidades correspondentes dos puchadores E de maneira que logo que estes se móvem longitudinalmente á direita ou á esquerda as corrediças G são arrastadas com elles. A mola C serve para empurrar a cunha D contra as faces inclinadas N dos puchadores E, e d'absorver igualmente os esforços ordinarios, dos ganchos d'engate, resultantes do movimento do trem.

Logo que o apparelho é collocado no quadro esta mola é ligeiramente comprimida de modo que todas as peças sejam fortemente sustentadas na sua posição respectiva e se evite assim, que matérias estranhas se introduzam

Presente e futuro dos caminhos de ferro em Portugal

O sr. Fernando de Sousa fez no dia 6 do corrente uma conferencia, na Associação dos engenheiros civis portugueses, sobre o *presente e o futuro dos caminhos de ferro em Portugal*.

Na primeira parte descreveu a largos traços a nossa rede actual; analysou sobre o ponto administrativo, mostrando que nos extremos do paiz predominava a acção do Estado e que a zona central era exclusivamente explorada por Companhias, situação que convinha manter.

Referiu-se á presente situação legal que exige o inquérito para a classificação das linhas e ao plano que está sendo elaborado, da rede complementar do centro.

Enumerou os progressos ultimamente realizados no material fixo e circulante e na exploração, tendo palavras de caloroso e merecido elogio para a Companhia Real e para a pleiade d'engenheiros e empregados superiores portugueses que tanto teem contribuido para esses progressos.

Referiu-se largamente aos resultados das leis de 14 de julho de 1899 e 1 de junho de 1903, pondo em relevo a rasgada iniciativa do sr. conde de Paçô-Vieira. Mostrou com dados estatisticos a notável progressão do trafego nas linhas portuguezas e referiu-se á necessidade de providenciar sobre a construcção das linhas necessarias na zona central do paiz e á influencia que terá a nova ligação de Vendas Novas a Setil, que pôz termo ao isolamento da rede do Sul, pondo-a em comunicação com o norte do paiz.

Salientou a nova orientação adoptada em relação ás linhas de via reduzida pela adopção de raios de 60 e 75 metros nas curvas.

Passou em rapida revista as construções empreendidas e em andamento, e as concessões ultimamente feitas.

Na segunda parte da conferencia mostrou quanto convinha manter na posse do Estado as linhas que explora.

Referiu-se ao modo de completar as rôdes, opinando pelo emprego em larga escala da garantia de juro na zona central do paiz, a despeito dos inconvenientes que oferece.

Alludiu á importancia futura do aproveitamento da hulla branea pela tracção electrica.

Ponderou a necessidade de melhorar as estações terminus de quasi todas as linhas.

Foi bastante numerosa a concorrencia de socios, e o orador recebeu, em aplausos da assembléa, mais uma consagração do seu talento de orador e apreço em que é tida a sua prodigiosa actividade.

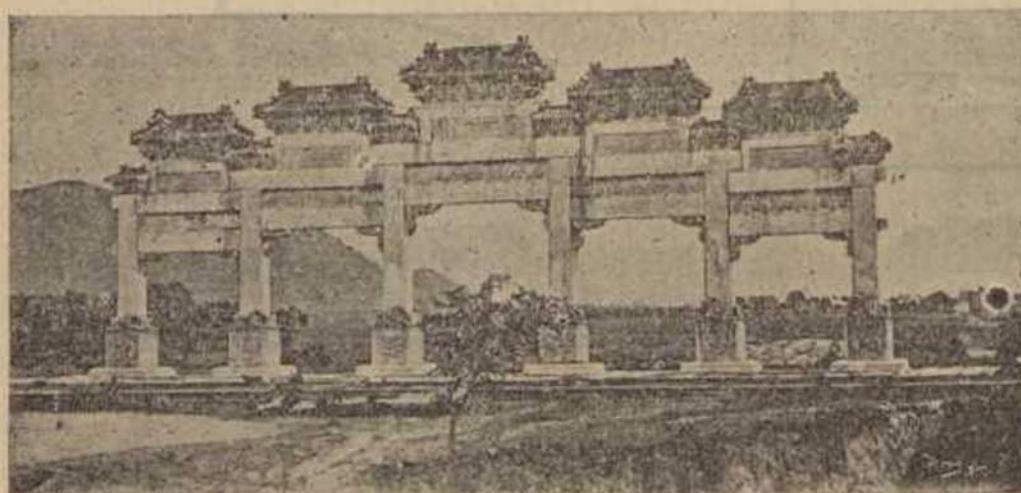
NOTAS DE VIAGEM

XVI

Restos de Pekim — O calor e a chuva — Uma cabeca barata — Tien-tsin — As cigarras — Vapor a Shanghai — Nomes chinezes.

Nos arredores de Pekim ha, sobretudo, que vê os tumulos dos Mings, notavel santuario a um dia de distancia, a cavallo, que é peregrinação obrigada de todos que, pela primeira vez, vão á capital do celeste imperio.

Para dar uma modesta ideia da sumptuosidade da edificação d'aquelles tumulos, vae aqui a gravura de um dos porticos.



Arcadas triunphaes dos tumulos dos Mings

Indo a essa excursão aproveita-se tambem para vêr a celebre muralha da China, mas isso é o menos interessante para quem já a viu, ao passar em Shanhay-Kuan.

E' dificil, em pleno estio, fazer essa excursão, parte da qual tem que realizar-se á hora do sol por causa do insupportavel calor que é não direi de torrar, mas de derreter.

Porque não ha calor como o do oriente. Um calor humido que nos alaga completamente de suor as roupas interiores e exteriores, que não se enxugam facilmente, nem mesmo após uma simples lavagem, ficando engorduradas e mal cheirosas. Dir-se-hia que é banha que nos sae da pelle e com um cheiro desagradavel, por mais que tomemos um ou dois banhos geraes por dia.

Depois foi a chuva, chuva torrencial, como parece só na China cae, inundando tudo á primeira batega.

E sob essa chuva incessante, e sobre essa agua que alagava as ruas, continuava ininterrupto o movimento de carros, puxados por aquelles miseraveis *culis*, litteralmente encharcados, escorrendo agua e suor pelas carnes bronzeadas, e sem que isso lhes importasse, sem que nos rostos, de estupido aspecto, transparecesse o menor sofrimento ou contrariedade, com o seu proverbial despreso pela propria conservação, pela saude e pela vida.

Pela vida, sim; porque é do que o chinez menos caso faz. Haja quem a compre que não falta quem a venda barata. Succede até que, se um condemnado á morte

consegue entender-se com o carcereiro, este sem difficultade, encontra quem se preste a soffrer o garrote no lugar do prisioneiro, a troco de uns magros 50 taeis ou um kilo e meio de prata, ou uns 50.000 réis.

E a familia herdando esta *fortuna*, fica contentissima, e realiza uma festa em honra do sacrificado, que fica reputado um bom filho ou irmão.

Ali está outro caracteristico do chinez: o respeito pelos paes, pelos maiores, o culto dos antepassados.

Enquanto vivo o pae de familia é senhor despotico de todos os seus; domina-os como escravos; depois de morto é ainda aos paes, aos avós, que se recorre para inspirar a orientação da vida, para guiar o filho em qualquer difficultade, para lhe approvar os actos.

O proprio imperador dá o exemplo, indo continuamente ao templo do sol, onde são os tumulos dos seus avós, pedir-lhes auxilio e conselho para governar o paiz. E' esta uma ceremonia das mais interessantes de Pekim: o imperador fica ali dois dias sem comer, acompanhado da corte. Cá fóra, no vasto terreno que rodeia o templo, são queimados bois em enormes fornos, em holocausto ao grande deus. Puro paganismo no seculo XX.

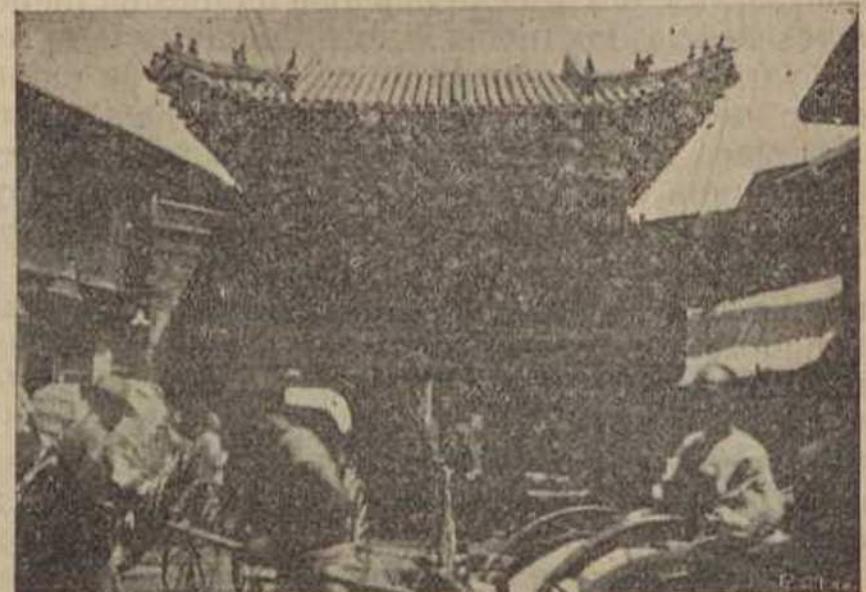
Nada mais podendo ver em Pekim retirei para Tien-tsin, cidade muito importante e o porto natural da capital sobre o rio Pei-ho.

A distancia entre as duas cidades é de 115 kilometros que se percorrem em 3 horas, das 2 ás 5 da tarde, o que dá a velocidade de uns 40 kilometros por hora.

Tien-tsin é uma cidade hoje concedida aos europeos e habitada por estes em conjunto com os indigenas. Falta-lhe, por isso, a nota caracteristica oriental, em treca da qual tem a apparencia d'uma cidade qualquer da Europa e algumas das commodidades d'estas.

Ruas pavimentadas, edificios elegantes, hoteis sumptuosos, onde o elemento americano predomina, vendendo-se ao jantar, a sala cheia de sujetos de casaca e damas decotadas. Nomes das ruas em inglez, illuminacao electrica por toda a parte, bandeiras dos diferentes paizes tremulando sobre os telhados, soldados europeos e *silk*s indianos em grande numero.

A parte chineza é uma amostra das cidades proprias do paiz, com o seu *pagode* ou templo dos lamas, tão sujo que até parece que o nome dos deuses é justificado no mau cheiro que ali se sente.



Porta do templo em Tien-Tsin

Que a impericia do photograpgo amador seja desculpada na gravura que damos, se se souber que foi tirada de sobre um carro em andamento.

A outra gravura que vae na pagina seguinte é a da rua principal do bairro indigena.

Uma especialidade do Oriente que se começa a notar em Tien-tsin é o cantar continuo, interminavel, dia e noite, de um enxame de cigarras que se aloja nas arvores. E' ensurdecedor.

De Tien-tsin partem, quasi todos os dias, vapores que levam a Shanghai e Hong-Kong.

E' facil ao viajante informar-se, no hotel, onde são as agencias ou proprietarios d'esses vapores, cujos preços de passagem são eguaes, 63 rublos em 1.^a camara, que é aquella em que o leitor e eu viajamos.

A escolha deve recair só em qual o melhor vapor; e aquelle em que tomei passagem, pertencente á Compa-

nha Indo-Chineza era um barco pequeno mas muito rasoavel, dando bom commodo, comida bem feita, vinho incluido, pessoal attencioso. Ha vapores que partem do caes e outros que só recebem os passageiros em Ta-ku,



Rua em Tien-Tsin

foz do rio Pei-ho, e que se devem evitar porque o trasbordo é massador, e pode ser perigoso.

A descida do rio é interessante porque este é estreitissimo, um perfeito canal onde a navegação se torna difficil. As aguas são completamente amarellas, como oca, e só na foz, onde o vapor sae para o golfo do Petchili as encontramos azuladas, puras.

Os vapores desatracam ao romper da manhã. Na manhã seguinte entram em Tehe-fou, porto de bastante comércio, principalmente sedas cruas que é a sua especiabilidade.

Os passageiros vão a terra onde não ha precisão de carro nem de hotel porque se volta para bordo ao meio dia, para almoçar. Ha a ver umas pequenas ruas, sem interesse especial, muita pobreza pedindo esmola, muitas vendedeiras de fructos (que o viajante andará prudentemente evitando comer) e nada mais.

Embarcados de novo seguimos, sempre vendo terra á direita, entrando pela tarde, na bahia do Wei-hai-wei, concedida aos inglezes e onde ha um grandioso hotel, de bella apparence, illuminado por electricidade, com o seu parque onde passeiam senhoras de raça branca.

Este hotel é dirigido por um portuguez.

Os passageiros não vão a terra porque a demora é pouca.

O segundo dia de vapor passa-se estupidamente como é tão vulgar a bordo, sobretudo nos primeiros dias.

E' de noite que dobramos a ponta de Tching-chan, e ao acordar navegamos em pleno mar Amarello, cujas aguas são de um encantador... verde claro.

E' que isto da cõr dos rios e mares é já, para mim, figura de rhetorica em que não creio. O Danubio azul é pardo; o mar Amarello sae-me verde; um dia verei o mar Vermelho ser amarello e o mar Negro cõr de laranja. Excepção feita do lago Azul, da Suissa, que é azul a valer; a chromologia das aguas é uma historia.

Todo o dia vendo a mesma coisa, céu por cima, agua por baixo, os passageiros sentem a nostalgia invadir-lhes o espírito; vão-se tornando misantropos, bocejando aqui, dormitando acolá. E' este o viver de bordo.

E ainda ha quem prefira a via marítima á terrestre, e me pergunte se não é muito estupido o transito de 15 dias no Transsiberiano, quando em viagem por terra não ha um só dia igual a outro, uma só estação que não diffira de quantas temos visto; enquanto que, por mar, ha dias successivos em que só se vê terra e agua.

No terceiro dia, pela tarde, estamos entrando na bella bahia de Woosung, em que navegamos lentamente até entrar no Whangpco, imponente rio de Shanghai.

O aspecto do porto e da cidade é completamente diferente do que temos visto, na China. Aparte os barcos chineses, algumas casas que ladeiam a bahia e grupos de filhos do sol, com os seus fatos e rabichos caracteristicos, dir-se-hia que aportávamos a uma cidade europeia.

Bellos caes fluctuantes recebem os passageiros dos numerosos vapores que de todos os pontos do mundo (excepto, infelizmente, da nossa Lisboa) ali vão atracar.

Ao desembarque, um enxame de conductores de carros

se offerece para nos levar o corpo e as malas, e como, por gestos, lhes fazemos notar a nossa desconfiança, sinalaes que elles percebem porque a isso estão acostumados, imediatamente nos apontam para as proprias costas e para as do carro, sitios onde ha uns disticos, em uns, brancos, em outros, brancos e azues, com o numero do carro e um certificado qualquer. São as licenças: e como Shanghai está dividido em duas jurisdições, a concessão francesa e a internacional, quem quer passar, em carro, de uma á outra tem que tomar vehículo que tenha as duas licenças, aliás tem que parar na divisoria d'aquelas duas possessões.

Hoteis ha-os excellentes na cidade, podendo citar-se como melhores o Astor que é casa luxuosa de preços caros, e o das Colonias, mais modesto em preços mas bom.

Na simples ida para o hotel o viajante percebe logo que está numa cidade importantissima, com sumptuosas edificações europeas, jardins magnificos, trens puchados a cavallos e com cocheiro e trintanario, e alguns ainda com mais dois creados na trazeira, todos trajando elegantes librés; verá numerosos palacios de legações, casas bancarias, agencias de vapores e outras em edificios de rica construcção, e notará a profusão de estabelecimentos bem fornecidos e de variadissimos artigos.

Mas não tente decorar o nome dos comerciantes que figuram nas taboletas, porque perde o seu tempo. São todos Chang, Cheng, Ching, e por ahi fóra, com seus mistos de San, Sen, Sin, etc., de forma que parecem os mesmos nomes. Ao lado do alfayate Chin Chang ha o conserveiro Chong Chin ou a loja de fazendas Sen Chung ou o sapateiro Ching Chen.

Que dificuldade isto será para o correio!



Caminho de ferro da Zambezia

Na redacção do nosso collega «Jornal das Colonias» realizou-se no dia 4, uma reunião de varios africanistas e outras pessoas que se interessam pelo desenvolvimento dos nossos dominios coloniaes, afim de se accordar no meio mais pratico de levar á realização este caminho de ferro.

A reunião foi concorrida por mais de 50 pessoas, sendo, pelo sr. Azevedo Coutinho expostos os fins que se tem em vista e resolvendo-se nomear uma comissão para tratar com o governo sobre a forma de se conseguir aquella construcção.

Como é sabido, trata-se de uma linha de primacial importancia para o incremento commercial d'aquelle riquissima região, por ser a que deve ligar os lagos Nyassa e Tanganaika com o porto de Quelimane.

A comissão foi, pois, pedir ao sr. ministro da marinha estas tres resoluções urgentes:

1.º O estudo do traçado do caminho de ferro de Quelimane ao Chuango; 2.º a realização dos melhoramentos de que tanto carece aquelle porto; 3.º a «entente» com as auctoridades e comerciantes inglezes para que a execução d'essas medidas não encontre a menor dificuldade, sendo pelo sr. ministro acolhidas com todo o empenho as suas pretensões e ficando assente que já no proximo mez partirá para Quelimane a missão de estudo.

Indigitase para chefe d'essa missão o tenente coronel de engenheiros sr. Soeiro de Vasconcellos.

O sr. conselheiro Gorjão ficou de preparar um acordo com os agentes inglezes da linha do Nyassa a Port Herald ácerca do tempo e de outras questões que se relacionam com o nosso caminho de ferro.

Tambem, no dia 9, a comissão foi recebida pelo sr. presidente do conselho em sua casa, sendo o sr. Hintze Ribeiro da maior amabilidade para com os comissionados, ouvindo com verdadeiro interesse a exposição feita pelo sr. João de Azevedo Coutinho, sobre a necessidade urgente d'este caminho de ferro, mostrando-se muito bemdisposto a secundar os esforços da comissão para que a construcção do caminho de ferro da Zambezia fosse ávante no mais curto espaço de tempo.

Diz-se que o sr. presidente do conselho pensa submet-

ter este assumpto á apreciação do conselho de ministros.

Ainda a commissão procurou o sr. José Luciano de Castro, como chefe do partido de oposição, achando em s. ex.^a eguaes boas disposições em favor d'este importante melhoramento da nossa possessão zambeziana.

Cintra ao Occeano

Effectuou-se no dia 4 a reunião da assembléa geral dos accionistas d'esta companhia, sob a presidencia do sr. Antonio Adriano da Costa, ocupando os logares de secretarios os srs. João de Freitas Ribeiro e José Joaquim Nunes de Carvalho.

O relatorio da direcção, juntamente com o parecer do conselho fiscal, relativos á gerencia durante o anno de 1903, foram aprovados por unanimidade com as suas conclusões.

Tambem foram consignados votos de louvor ao conselho de administração e bem assim ás casas Société Westinghouse, Darras & C.^a e Cardoso Dargent & C.^a, pela forma como desempenharam os seus trabalhos para a construcção da linha, e ao conselho fiscal pela coadjuvação prestada á direcção da companhia.

Foram eleitos os corpos gerentes que hão de funcionar durante o triennio de 1904 a 1906.

Os trabalhos para o serviço entre Cintra e a Praia das Maçãs tocam o seu termo, esperando-se que no principio do proximo mez, se o tempo se conservar bom, possa abrir-se á exploração.

PARTÉ FINANÇEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Balancete de 31 de Janeiro de 1904

Activo

Capital empregado :	
Construcção até Guimarães.....	826.502\$354
Prolongamento de Guimarães a Fafe	79.097\$562
Materiaes em deposito.....	28.484\$790
Devedores diversos.....	18.046\$988
Efeitos depositados e de cauções.....	18.390\$000
Exploração. Despesas geraes de 1903 ...	28.966\$562
" " " " 1904 ...	2.243\$525
Gerencia (despesas da séde) de 1903 ...	4.928\$275
" " " " 1904 ...	96\$410
Conta de juros de 1903	27.343\$035
Dividendo de 1903	17.844\$000
Dinheiro em deposito.....	38.819\$240
Prolongamento—Dep. para expropriações	6.239\$385
Caixa	1.261\$673
	4.095.253\$799

Passivo

Capital :	
Accções.....	300.000\$000
Obrigações	535.590\$000
Prolongamento—Conta de credito...	77.000\$000
Accionistas, seus creditos.....	445\$500
Por efeitos depositados e de cauções ...	18.390\$000
Depositos e fiancas.....	7.172\$8675
Contas em liquidação.....	3.596\$926
Exploração, receita geral de 1903	107.241\$410
" " " " 1904	8.685\$615
Dividendos a pagar	4.476\$000
Juros de obrigações a pagar.....	2.632\$500
Retenções geraes.....	11.939\$437
Fundo de amortização	4.410\$000
Fundo de reserva	12.000\$000
Lucros e perdas.....	2.004\$036
	4.095.253\$799

Porto, 9 de fevereiro de 1904.—Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, o gerente, Antonio de Moura Soares Veloso.

Banco de Portugal

Assembléa geral ordinaria

A sessão periodica da assembléa geral ordinaria ha-de ter lugar no dia 29 do corrente, pelas 8 horas da noite, no edificio do Banco, para discutir e deliberar sobre o balanço, relatorio e mais documentos apresentados pelo Conselho de Administração, discutir e votar o parecer do Conselho Fiscal e bem assim proceder á eleição da mesa da Assembléa Geral, de cinco Directores, de tres vogaes do Conselho Fiscal e vogaes substitutos, tanto da Direcção como do Conselho Fiscal, tudo conforme os artigos 41.^o e 42.^o dos Estatutos.

Os livros geraes do Banco estão patentes aos srs. accionistas até o dia da reunião e dar-se-hão as explicações necessarias.

O relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal da gerencia de 1903 distribuem-se no estabelecimento aos srs. accionistas que os requisitem. Secretaria da Assembléa Geral do Banco de Portugal, em 12 de fevereiro de 1904.—O 1.^o secretario, Manoel Joaquim Alves Diniz

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de fevereiro de 1904

Seguiu, na camara electiva, durante os 12 dias de sessões, a discussão sobre as primeiras propostas financeiras do sr. ministro da fazenda, sendo aprovada a que se refere ao pagamento de metade dos direitos da alfandega em ouro.

Deve seguir-se-lhe agora a da modificação do sistema monetário que a nosso ver pecca por ser pouco radical.

Era tempo já de se acabar com a infinitissima unidade *real*, creando-se como base de todo o sistema uma moeda equivalente á adoptada em geral nos paizes da união latina, a qual poderia chamar-se *luso*, ter o valor de 200 réis, igual peso e toque ao do *franco* ou da *lira* italiana e ser como estes divisivel em centesimos.

Assim se creariam moedas de prata de *luso* (200 réis actuaes) e *meio luso* (ás quaes o povo continuaria a chamar *tostões*) e de nickel de 20, 10 e 5 centimos. As actuaes de 500 e 1.500 réis ficariam valendo 2,50 e 5 *lusos* respectivamente, até que fossem recunhadas. Isto teria uma conveniencia extraordinaria que por certo o sr. ministro da fazenda não desconhece.

Talvez de novo voltemos ao assumpto pois que hoje nos falta o espaço.

Está convocada para o dia 29 a assembléa do Banco de Portugal, conforme o annuncio que damos nesta secção.

A inopinada solução que teve, no dia 8, a questão entre o Japão e a Russia, a determinação tomada por aquelle paiz, de pôr termo á discussão pela boca dos seus ministros, começando, logo nessa noite, a clamar por justiça pela boca dos seus cãnhões, produziu em todo o mundo uma surpresa de que se resentiram os mercados, determinando-se uma brusca queda dos valores de bolsa, acompanhada de uma subida dos cambios.

Felizmente os primeiros momentos de panico foram substituidos por um raciocínio mais calmo, e a maior parte das cotações tendem a restabelecer-se. Todavia o de Madrid sobre Paris que chegou quasi a 40 % pouco se refez do choque, ficando a 39,25.

Mercado em geral mais vendedor do que comprador. Mereceram a attenção dos compradores: o externo, 1.^a série, que teve enorme procura, havendo até muitas vendas de diversos valores para empregar neste papel. As obrigações Ambaca, que parece terem acabado com o mal fundado terror, voltaram a ser muito procuradas, e as acções do Banco Ultramarino tambem melhoraram muito.

Houve tambem muitas compras de obrigações Prediaes e Aguas, mas como o papel abunda muito, não sofreram alteração nos preços.

As inscrições e acções do Banco de Portugal, Açores e Companhia das Aguas cahiram por falta de compradores.

Nos restantes valores não houve alteração.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v ..	43 15/16	43 7/8	Desconto no Banco
» cheque ..	43 5/8	43 1/2	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	654	656	No mercado.....
» cheque.....	659	661	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v....	264	265	res.....
» cheque....	269	270	Cambio do Brazil.
Francfort 90 d/v ..	264 1/2	265 1/2	Premio da libra...
» cheque..	269 1/2	270 1/2	e
Madrid cheque ...	795	805	1.0030

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	FEVEREIRO														
	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	-	
Lisboa : Inscrições de assent.	-	-	38,15	38,15	38,20	38,20	38,15	38,13	38	-	38	38	-	-	
" coupon ..	-	-	38,10	38,10	38,10	38,10	-	-	38	-	37,90	-	-	-	
Obrig. 4 % 1888.....	20.350	-	-	-	20.350	-	20.300	20.300	-	-	20.200	20.100	-	-	
" 4 % 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	48.400	-	48.400	-	-	-	-	-	
" 4 % 1890 coupon ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" 4 1/2 % assent	-	-	-	-	57.000	56.900	56.800	-	56.900	56.900	-	-	-	-	
" 4 1/2 % coupon int ..	-	-	-	-	57.000	57.000	-	56.800	-	56.900	-	56.600	-	-	
" 4 1/2 % externo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Acções B. de Portugal.....	166.500	-	-	166.500	-	-	166.500	-	-	-	166.000	166.000	-	-	
" " Commercial	-	-	-	-	133.000	133.000	-	-	133.000	133.000	-	-	-	-	
" " Nac. Ultramarino	109.000	-	109.000	109.100	-	109.300	109.500	109.500	-	-	-	112.000	-	-	
" " Lisboa & Açores	125.000	-	125.500	121.700	121.500	125.000	121.200	-	120.700	-	120.000	120.000	-	-	
" Tabacos coupon	-	-	-	144.000	-	143.500	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Comp. Phosphoros ..	80.000	-	-	81.000	-	-	83.000	82.000	-	81.500	-	-	-	-	
" " Real	42.500	-	-	42.000	42.050	-	-	40.000	40.800	-	-	41.400	-	-	
" " Nacional	-	-	-	5.000	-	5.000	5.000	-	-	-	4.850	-	-	-	
Obrig. prediaes 6 %	-	-	93.000	-	-	93.000	93.000	-	93.000	93.000	93.000	93.000	-	-	
" " 5 %	-	-	90.000	90.050	90.050	90.000	90.050	90.000	90.050	89.900	89.900	90.050	-	-	
" C. Phosphoros	-	-	-	-	81.000	82.000	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Real 3 % 1.º grau ..	-	-	80.000	-	-	-	-	-	-	80.000	-	-	-	-	
" " 3 % 2.º "	44.300	-	-	-	41.350	44.000	-	43.100	-	43.000	43.000	-	-	-	
" Nacional	-	-	70.800	70.900	-	83.500	83.000	-	-	71.000	-	70.800	-	-	
" Atravez d'Africa ..	-	-	85.000	-	-	-	-	-	80.500	81.000	85.000	86.100	-	-	
Paris : 3 % portuguez 1.ª serie	61,55	61,70	61,80	61,75	61	60,80	57,55	57,92	58,50	58,65	59,20	59,80	-	-	
Acções Comp. Real	-	-	193	191	190	-	-	184	180	185	-	-	-	-	
" Madrid-Caceres	39	39,50	39	39 75	-	-	-	-	-	37	-	-	-	-	
" Norte Hespanha	182,75	181	182	182,75	181,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Madrid-Zaragoza	310	308	312	310	310	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Andaluzes	153	151	153,50	153,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Obrig. Comp. Real 1.º grau ..	366	366	369	370	369	366	-	-	-	-	356	358	-	-	
" " 2.º "	202	202	202	202	201,50	-	-	-	-	194	193	197	-	-	
" Beira Alta	125	125	124,50	124,50	125	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Madrid-Caceres	132	130,50	129,50	127	122	120,50	114	114	-	-	118	121	-	-	
N. Hespan. (1.ª hyp.)	348	349	348,75	349,50	349	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Londres : 3 % portuguez	61,72	61,50	61,50	61,50	61,25	61	58,75	58,25	58,75	58,75	59	59,75	-	-	
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	-	77	77,12	78	78,25	78,72	-	77,12	-	75,88	-	75	-	-	

Receitas dos caminhos de ferro portugueses 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 s	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rede e nova não garantida	1 7 Jan.	693	83.936.000	121.119	693	81.172.351	117.131	83.936.000	81.172.351	2.763.649	-
"	8 14 "	"	82.239.000	118.670	"	81.172.351	117.131	166.175.000	162.344.702	3.830.298	-
"	15 21 "	"	81.857.000	118.119	"	81.172.351	117.131	248.032.000	243.517.053	4.514.947	-
Nova rede garantida	1 7 "	380	9.642.000	25.373	380	12.269.649	32.288	9.642.000	12.269.649	-	2.627.649
"	8 14 "	"	11.304.000	29.747	"	12.269.649	32.288	20.946.000	24.539.298	-	3.593.298
"	15 21 "	"	11.690.000	30.763	"	12.269.649	32.288	32.636.000	36.808.947	-	4.172.947
Vendas Novas	15 21 "	70	1.217.000	17.385	-	-	-	1.217.000	-	-	-
"	22 28 "	"	1.359.000	19.414	-	-	-	2.576.00	-	-	-
Sul e Sueste	-	518	-	-	494	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro	11 20 Dez	358	43.300.937	120.952	358	40.545.172	113.254	1.348.504.511	1.331.567.343	16.937.168	-
"	21 31 "	"	38.615.253	107.863	"	40.520.797	113.186	1.387.119.764	1.372.088.140	15.031.624	-
Beira Alta	24 31 Jan.	253	12.704.055	50.213	253	12.656.206	50.024	428.909.181	411.397.210	17.511.971	-
"	1 7 "	"	5.639.819	22.291	"	6.144.465	24.286	5.639.819	6.144.465	-	504.616
"	8 14 "	"	6.261.625	24.749	"	6.142.266	24.277	11.901.444	12.286.731	-	385.287
Nacional — Mirandella e Vizeu	-	105	-	-	105	-	-	-	-	-	-
Guimarães											

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação, por classes da pauta, de Janeiro a Outubro

(Valores em mil réis)

	1903	1902
I—Animaes vivos	2.897.865	3.345.396
II—Materias primas para as artes e industrias	22.326.434	21.611.642
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	5.978.612	5.522.003
IV—Substancias alimenticias	11.295.171	8.837.711
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na scien- cia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos	3.294.496	2.825.421
VI—Manufacturas diversas	4.101.168	3.756.693
Taras	81.179	70.534
Totaes	49.974.355	45.969.400
Exportação nacional e nacionalizada		
I—Animaes vivos	3.708.915	2.967.978
II—Materias primas para as artes e industrias	5.415.673	4.946.344
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	1.398.970	792.905
IV—Substancias alimenticias	13.268.082	13.776.940
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na scien- cia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos	84.546	110.016
VI—Manufacturas diversas	4.676.478	4.457.606
Totaes	25.252.566	24.031.789

A nova circumvalação

Tem levantado protestos vehementes e que prometem ser incessantes, a medida tomada pelo governo, pondo em vigor o alargamento da circumvalação da nossa capital de forma a incluir dentro de barreiras muitas povoações das vizinhanças.

A lei, que não é da inicialiva do actual governo, prejudica, com efeito, muita gente, e gente pobre ou de parcos meios que assim vê enormemente aggravadas as suas condições de vida sem que este agravamento de situação lhes seja compensado por qualquer beneficio.

Que, realmente, a nossa capital já em si está sendo aquella em que a vida é mais cara e menos commoda, é uma grande verdade. Para as classes pobres, então está-se tornando impossivel, e nisso se explicava que muitas familias de poucos recursos, que não podiam supportar as elevadas taxas de impostos, nem pagar as caras rendas de habitações, iam alojar-se nos suburbios, com o que conseguiam poder viver, soffrendo para isso o incommodo de se transportar a pé de manhã e de noite, para vir á officina ou ao trabalho quotidiano.

Por certo que alguns dos operarios que deverão fazer a composição typographic d'este artigo acharão que estamos aqui reproduzindo a pratica do seu viver diario.

Essa pobre gente, alguns tão minguados em recursos que nem pôdem tomar bilhetes de assignatura nos caminhos de ferro, apezar d'isso lhes custar apenas uns magros 40 réis por dia, preferindo levantar-se, ainda de noite, no inverno, e fazer o caminho a pé sob a chuva, fica, pela velha lei, agora tornada effectiva, equiparada aos que vivem no centro da cidade e com as relativas commodidades que ella offerece, que não são muitas, comparadas com as de qualquer cidade estrangeira, mas que são immensas em relação aos modestos logarejos dos arredores de Lisboa.

Não pensou nisto por certo, o legislador que promulgou a lei, não o pensaram as camaras ao votá-la, porque, entre nós, ha o pessimo defeito de não se estudarem os assumptos nas suas minucias, e se se faz recair sobre qualquer proposta governativa uma attenciosa apreciação dos seus resultados praticos, vem logo o cairimo da politica desvirtuar esse trabalho.

Quem teve a ideia do alargamento da cidade estudou

talvez o projecto na carta, onde os pontos negros significam edifícios, mas onde se não reproduzem outros pontos mais negros ainda, que synthetizam o viver dos habitantes.

Pode ser que, mais cuidadoso, fizesse rodar o seu trem, por essas estradas, até o Lumiar, até a Luz, até Benfica, e vendo construções rasoaveis, e palacios até, dos dois lados da via, disse consigo—isto não é inferior á cidade intra-portas; deve-se-lhe igualar.

Se o legislador deixasse o commodo estofo do seu *tandeu* e enveredasse por essas azinhas que se encontram na peripheria d'esses extremos, se a pé a cavalo ou em bicycle percorresse esses caminhos sem luz, sem policia, sem calcetamento sem estradas, mesmo, muitas vezes substituidas por carreiros onde só a pé e de botas de montanha poderia caminhar, havia de convencer-se do contrario.

E são esses modestos logarejos que hoje se incluem pomposamente como fazendo parte da capital!

Eis o motivo das reclamações que, imparcialmente, achamos justas, e dignas de serem attendidas.

Porque não são só os aggravamentos de impostos que esta medida determina, é o rosario de incomodos, de vexames, de exigencias fiscaes que lhe vem annexo, que torna d'oravante impossivel o aproveitamento d'essas localidades para moradia.

Um exemplo basta, para se vér quanto da lei resulta de incongruente.

O habitante da zona annexada vem a Lisboa fazer os seus fornecimentos, ou fa-lo regularmente á volta do trabalho, e como vai carregado segue no comboio até a estação mais proxima. Vae a sahir da estação e o guarda fiscal exige-lhe direitos pelos generos que comprou e que já os pagaram.

E se não quer paga-los, que retroceda a Lisboa onde, á saída, terá tambem que pagar direitos.

Caiu numa perfeita ratoeira!

E, portanto, obrigado a ir a pé, ou poderá ir nos carros electricos, porque assim nada paga.

São estes a unica entidade á qual a nova lei aproveita.

O sr. ministro da Fazenda tem declarado que a lei não pôde ser revogada; mas as leis modificam-se quando se vê na pratica que não são exequiveis ou que são prejudiciaes; esta é, sem duvida, pertencente á ultima d'estas classificações e não será a nossa penna que reprovará ao proprio governo que a poz em vigor modificar-lhe as agruras e os inconvenientes.

LINHA FERREA DE BAGDAD

A imprensa technica e militar occupa-se com interesse do caminho de ferro de Bagdad que deve ligar Constantinopla ao golfo Persico.

Já em 1888 a Sociedade ottomana dos caminhos de ferro de Anatolia tinha obtido a concessão de 486 kilometros em continuaçao ao de Haidar-Pacha-Isuridt que tem 92 kilometros e que em 1893 foi aberto á exploração.

Nesse anno a concessão foi ampliada com o troço Eski-Chechir, Afion-Karahissar-Koniah, medindo 404 kilometros e que se terminaram em 1896.

Em 1899 assignava-se o contracto de concessão da linha de Koniah por Bagdad a Bassorah.

Devia ser entregue á exploração em 8 annos e teria a garantia do governo.

O iradé concedendo a linha de Bagdad á Sociedade ottomana dos caminhos de ferro de Anatolia tem a data de 16 de janeiro de 1902.

Havia dois traçados: o do major de Motke por Angora, Sivas, Diarberkir, valle do Tigre, Bagdad e Bassorah; outro de Koniah transpondo o Taurus no collo d'Olù Kichla chegando a Alep e indo pela margem direita do Euphrates a Bassorah.

Sob o ponto de vista militar o primeiro estava mais exposto á accão da Russia, o segundo á da Inglaterra.

O traçado adoptado é uma mistura dos dois projectos. Parte de Koniah cidade com 44.000 habitantes, segue

por Karaman e Eregli do Sul do Deserto Salgado, atravessa as altas planuras da Karamania, transpõe o Taurus com a cota de 1.000 metros e chega a Adana cidade de 45.000 habitantes que está já ligada com o mar pela linha do estreito de Messina. D'aquelle cidade a linha vai por Hamidié, Osmanjé, Kazanali, Kilis e Tell Hubesch, onde deixa um ramal para Alep cidade de 127.000 habitantes dirigindo-se em seguida para Este, transpondo o rio Euphrates a 10 kilometros do sul de Biredjik, e por Harran, Ras-el-Ain, Nissibin, Mossul até o Tigre em Tchirat e Sadijé até Bagdad e depois para Karbela e Bassorah que é o termino.

Deixa mais um ramal de Mossul para Orfa cidade com 55.000 habitantes, outro de Tekrat á fronteira persa, e outro de Zobeir ao golfo Persico.

Com os 4 ramaes terá a extensão de 2.500 kilometros.

Haidar-Pachá que é o ponto de partida actual das linhas da Anatolia fica 2 kilometros ao sul de Scutari na costa do mar de Marmara.

Esta estação será ligada a Sirkeli termino das vias ferreas orientaes de Constantinopla por barcos a vapor.

Não está assente qual o ponto do golfo Persico onde deva terminar a linha.

Tudo aconselhava Kowet, cidade de 25.000 habitantes, porto excellente, com um commercio maritimo importante, d'onde os nomados exportam cavalos, lãs, pelles e recebem productos da Europa. Parece porém que a Inglaterra tem influido no cheik Mubarek fazendo grande oposição que a auctoridade do sultão não logra vencer.

Esta attitude da Inglaterra explica-se facilmente em virtude da grande importancia da linha que permite ao commercio da Europa uma communicacão por terra desde Hamburgo ao Golfo Persico, encurtando as distancias e favorecendo a expansão e a influencia allemã na Asia menor.

Pôde assim a India e o Extremo Oriente ficar subtraido á acção da Inglaterra que domina no canal de Suez e mar Vermelho pelas praças de Alexandria, Port-Said, Perim e Aden.

A Turquia ganha militarmente porque pôde transportar as suas forças rapidamente para as fronteiras persas e do Caucaso, accentuando ao mesmo tempo a sua influencia e o seu domínio nas tribus mais ou menos irquietas do interior.

A Russia perdeu economicamente e politicamente.

Tem uma concorrente ao transsiberiano, vae-se-lhe um ponto de derivação no Golfo Persico que ambicionava para si e pôde perder mais se se ligar a India e a Persia pelo Betuchistan.

A linha todavia deve ser uma importante arteria internacional, preferida pelas malas e pelos 22.000 viajantes que actualmente percorrem o canal de Suez.

LINHAS DO MINHO

Foi apresentado na Camara dos Deputados pelo sr. ministro das Obras Publicas uma proposta de lei auctorizando o Governo a contractar a construcção e exploração das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monção e Viana a Ponte da Barca com garantia de juro nas condições estipuladas para o concurso que está aberto.

Como é sabido a lei de 14 de julho de 1899 auctorizou a concessão das linhas da rede completar com diversos auxílios, um dos quaes consistia na partilha do aumento da receita liquida por elles determinadas nas linhas do Estado.

Tendo ficado desertos os dois concursos abertos nesses termos para as linhas do Minho, convinha recorrer á garantia de juro em vez da participação de receitas.

Foi pois aberto o novo concurso conforme as bases que publicámos.

Não poderia porém o Governo celebrar qualquer contrato definitivo concedendo garantia de juro sem auctorização legislativa que foi sollicitada na proposta de lei a que nos referimos.

O respectivo relatorio respondeu ás considerações do decreto que mandou abrir o concurso, mostrando que

da garantia de juro não provirá encargo sensivel para o fundo especial, já porque a receita das novas linhas reduzirá bastante a garantia, já porque o producto dos impostos e o aumento de receitas nas linhas do Minho por affluxo de trafego representarão quantia proximamente igual ao encargo da garantia.

Se a proposta fôr convertida em lei fica o Governo habilitado a celebrar o contracto que resulte do concurso.

TRACÇÃO ELÉCTRICA

Allemanha

Entre Marienfeld e Zossen, fizeram-se ha pouco estudos com dois carros electricos, um fornecido pela Allgemeine Elektricitäts-gesellschaft, outro pela firma Siemens & Halske, as duas mais importantes fabricas de electricidade na Allemanha. Ambos os carros conseguiram velocidades de mais de 200 kilometros por hora.

A circulação de taes carros electricos em longas distancias não poderá, porém, num futuro muito proximo ser adoptada, porque para isso seria necessário reforçar muito toda a rede ferro-viaria, o que custaria grandes somas, sobretudo para ligar ao motor outros vagons. Assim se fez o ensaio de ligar um *sleeping-car* ao carro electrico, e este peso total de 430 toneladas foi movido com uma velocidade de 160 kilometros por hora.

A applicar-se este sistema entre nós, poderíamos ir de Lisboa ao Porto, não diremos em 2 horas, mas pelo maximo em 3.

LINHAS PORTUGUEZAS

Lobito.—Disseram os jornaes que o sr. conselheiro Joaquim José Machado, que ha pouco regressou de Londres, deixara ali resolvidos favoravelmente todos os negócios relativos á construcção d'esta linha.

Sabemos que, effectivamente, assim sucedeu; porém o começo da guerra entre o Japão e a Russia veiu retardar no seu andamento todos os negócios de importância pendentes nos grandes mercados europeus, e é natural que o do nosso caminho de ferro seja tambem afectado por essa circumstância.

Estradas de acesso das estações — A beneficia disposição da lei de 1 de junho de 1903 que auctorizou a construcção de lanços d'estradas de acesso das estações pelo fundo especial, está sendo já applicada.

Assim foram adjudicadas as empreitadas da construcção das estradas de acesso das estações de Odemira e Ourique, sommando as empreitadas 19.325.000 réis.

Foi adjudicada por 9.640.550 réis o 1.º lanço da estrada que liga Ferradosa com S. João da Pesqueira—a conclusão da estrada do Pinhão a Sabrosa por 35.550.000 réis.

Estão a concurso outros lanços e estão-se fazendo reparações em caminhos das estações do Douro para os caes do rio.

Está ainda em estudo uma ponte sobre o Douro em frente da estação de Covelinhos.

Material de via.—Os caminhos de ferro de Estado vão adquirir material de via para os novos troços de linhas em construcção, tanto de via larga, como de via reduzida.

Vão igualmente ser adquiridas as agulhas elásticas do sistema Bochmner Verein que tão bom resultado estão dando na linha de Vendas Novas a Setil.

Vagões para o Minho e Douro.—Foram encomendados 10 vagões compridos de borda baixa á Companhia Alliança, do Porto.

Estremoz-Vila Viçosa.—Foram adjudicadas as terraplenagens e obras de arte entre Estremoz e Borba, divididas em tres empreitadas pelas quantias de 7.300.000, 3.078.000 e 23.990.000 réis.

Setúbal á margem do Sado.—Foi adjudicado a António José Baptista por 32.000.000 réis a empreitada n.º 1 de terraplenagens e obras de arte.

Ramal de Aviz.—Pelos povos de Aviz, Casa Branca e

Cano foi requerida a mudança do entroncamento do ramal na linha de Portalegre, de Fronteira para Souzel.

Fronteira não é prejudicada, porque são pouco importantes as suas relações com Aviz e ficam bem servidas as duas importantes freguesias de Cano e Casa Branca.

Como se trata de uma linha paralela á de Leste, foi mandado ouvir a Companhia Real com cujo assentimento foi concedido o ramal de Aviz á Fronteira.

Bragança.—Vae sendo construída com grande actividade esta linha ferrea.

O traçado tem sido modificado pelo engenheiro sr. Costa Serrão, suprimindo-se seis tunneis, ficando apenas um e diminuindo-se tambem perto de 50 por cento o volume das terras na parte já estudada.

Estão contractadas algumas centenas de trabalhadores.

Alto Minho.—Diz-nos um correspondente de Braga que um grupo de capitalistas locaes e da região servida por esta linha se propõe concorrer á adjudicação, havendo, da parte da commissão de defesa dos interesses de Braga, todo o empenho em promover que todo o capital seja subscripto ali.

Linha do Sado.—Os concelhos de Grandola e S. Thiago de Cacem protestaram contra umas pretensões que foram presentes ao governo, para que o traçado d'esta linha fosse estabelecido por S. Roque e margem do Sado, o que, em virtude da inflexão d'este rio para leste, afastaria a linha da região que ella deve servir, e faria que ella invadisse a zona tributaria da linha do Sul, da qual passaria a 25 kilómetros.

O governo não pensava em attender aquellas pretensões porque o traçado, pelas proximidades do valle do Guizo, servindo Grandola e a mina Caveira é o que foi escolhido como o mais conveniente.

Unicamente o que está em duvida, pelo estudo no campo a que se está procedendo, é se a linha deve seguir a margem direita do Sado, de Alcacer a Villa de Guizo, com dificuldades para o estabelecimento da estação de Alcacer, com uma ponte cara sobre a ribeira de Santa Catharina e um alongamento superior a 1 kilometro, ou se deve atravessar o rio em Alcacer e seguir pela margem esquerda, apesar de ser a ponte um pouco mais cara que em Valle de Guizo, devendo ter um tramo móvel por causa da navegação.

Setil a Peniche.—O inquerito a que se está procedendo sobre a rede entre o Tejo e o Mondego tem interessado, como é natural, as povoações que estão destinadas a serem servidas por novas linhas.

Uma das linhas em projecto, a de Setil, pelo Cartaxo, Rio Maior e Obidos, a Peniche, tem posto em alvoroço não só as populações d'estas villas, que se empenham em que a ideia primitiva da linha partir de Setil, em prolongamento da de Vendas Novas, não seja posta de parte, como a cidade de Santarem, que pretende que o entroncamento seja naquella estação, seguindo a linha pelo Cadaval e Obidos a Peniche.. Neste sentido vão, aquella camara e principaes influentes locaes, representar ao governo.

dendo carregar 13,5 ton. de peixe. Cada comboio leva 19 vagons que tem disposições para facilitar a descarga.

Os 359 km. que vao de *Grinlby Docks* a *Marylebone* devem ser percorridos em 7 horas comprehendendo as paragens.

ALLEMANHA

E certo que no proximo verão serão muito aumentadas as velocidades em algumas linhas ferreas alemanhas, como de Berlim a Hamburgo e de Hamburgo a Francfort, porque os ultimos ensaios com novas locomotivas provam que, sem reforçar as linhas ferreas, será possível levar a velocidade dos actuais 80 kilómetros até 120 kilómetros por hora.

SUISSA

Na discussão que houve no parlamento federal sobre o orçamento das vias ferreas, o deputado von Arx accentuou o aumento de tráfego que resultou de algumas medidas adoptadas pela redução de tarifas.

Só nos passageiros este aumento subiu á média de 17.000 por dia. Em vez da diminuição de receitas que se temia haver um acréscimo.

O convénio relativo ao *Simplão* foi aprovado por 26 votos contra 13.

O conselheiro federal M. Zemp declarou no parlamento que todas as decisões se tinham tomado por unanimidade de votos no conselho federal.

ARGELIA

Os 3.028 km. de linhas ferreas exploradas em 1902 nesta colónia deram de receitas 31.400.000 frs. on 8.800.000 frs. de excedente sobre as despesas. No anno anterior as receitas tinham sido de 29.800.000 e as despesas de 22.700.000 francos.

O aumento foi de 20 frs. por km.

GUINÉ FRANCEZA

O ministro das colónias referendou os decretos auctorizando a abertura dos trabalhos da secção do prolongamento de caminho de ferro da Guiné entre *Kindia* e *Sambaia*, os do saneamento das cidades de *S. Luiz do Senegal*, *Dakar* e *Rufisque*, e os do porto de *Dakar*.

INDO-CHINA

Foi inaugurado no dia 24 de janeiro o trôco de caminho de ferro de *Saigon Bien-Hoa-Auloc* que mede 71 km.



Via ferrea postal

Teem sido realizadas, com exito, umas interessantes experiencias para o transporte das correspondencias e encomendas postaes em linha propria e adequada ao seu fim.

O engenheiro americano Curty, inventou um sistema de pequenos tremvias electricos com um vagonete de 1,5 de comprimento por 0,9 de largura, assente em rodas de 0,15 de diâmetro, pesando apenas 249 kilogrammas, com motores electricos de rotação montados sobre os eixos á raneira de turbinas, percorrendo 180 kilómetros por hora.

A via assenta em columnas ou postes. Nas estações o vagonete pára para a permuta das correspondencias.

Vae estabelecer-se brevemente este sistema entre *Jersey City* e *Filadelfia*.



ANTUERPIA A LISBOA

A empresa de vapores *Hesperidean Line* que faz a carreira rápida entre Antuerpia, Londres e as ilhas da Madeira e Canarias passou a tocar com os seus barcos no porto de Lisboa. A duração do trajecto entre Antuerpia e Lisboa é de 3 e meio a 4 dias.

Estes vapores são especialmente utilizaveis para o transporte de volumes de grande peso, como machinas e outros apparelhos de ferro.

Ficamos assim, não só com um novo serviço de vapores rápidos de e para Antuerpia, como com relações directas com Teneriffe e Las Palmas.

Os agentes d'esta empresa em Lisboa são os srs. *Garland Laidley & Companhia*.

LINHAS ESTRANGEIRAS

HESPAÑA

Foi concedida por lei de 24 de dezembro ultimo a linha de via estreita de *Puebla de Híjar* por *Morella* ao porto de *Vivaroz* com um ramal para a bacia carbonifera de *Utrillas* e outro para *Beceite*.

Foi concluido o ramal de ligação em *Carthagena* da linha *La Union* com a de *Madrid Zaragoza e Alicante*.

INGLATERRA

A importancia do tráfego de peixe entre a costa e as cidades do interior tem crescido tanto que a *Great Central Ry* resolven constituir comboios especiaes com vehiculos apropriados, destinados exclusivamente a este serviço.

As locomotivas são de 10 rodas e os vagons de 17 ton. po-

Companhia Através d'Africa

Relatorio do conselho d'administração e parecer do conselho fiscal

Apresentados á assemblea geral de 11 de novembro de 1903
(Conclusão)

SENHORES ACCIONISTAS :

Foi cruel para nós o exercicio findo. Nelle perdemos o nosso distinctissimo collega do conselho de administração, o ex.^{mo} sr. dr. João Pinto Moreira, magistrado integerrimo, intelligencia lucidissima e homem de superior conselho; pouco depois seguiu-o o nosso administrador-delegado em Lisboa, o ex.^{mo} sr. João Gonçalves Pereira Bastos, que durante largos annos nos representou naquella cidade, pondo ao serviço da Companhia um zélo inexcedivel; levou-nos, finalmente, a morte o nosso representante em Loanda, o ex.^{mo} sr. Marquez das Minas, que no serviço do Estado, primeiro, e depois no da Companhia, gastou os melhores dezesseis annos da sua vida em Africa, nessa Africa que elle amava como se nella fôra nado, pois que o que mais lhe sorria, dirigindo a Companhia, era a idéa de que para o desenvolvimento da nossa Africa trabalhava.

Paz aos tres honrados trabalhadores!

Como á data do falecimento do sr. Marquez das Minas estivesse em Loanda o distinctissimo engenheiro ex.^{mo} sr. Poças Leitão, que já esteve em tempo a exercer o logar de director, pedimos-lhe por telegramma que assumisse temporariamente a direcção, ao que s. ex.^a se prestou, pelo que aqui lhe testemunhamos o nosso reconhecimento.

Para tomar a direcção definitiva está em viagem o ex.^{mo} sr. Antonio Guedes Infante, que vai pela quinta vez á Africa em serviço da Companhia.

Tendes este anno de preencher a vaga do ex.^{mo} sr. dr. João Pinto Moreira.

Ao nosso digno conselho fiscal toda a nossa gratidão pela sua coadjuvação.

Porto, 31 de outubro de 1903.

Pelo conselho de administração

Carlos Lopes.
Alexandre Peres.
Joaquim Domingos Ferreira Cardoso.

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS :

Examinadas com a mais escrupulosa attenção as contas que nos foram apresentadas pelo nosso digno conselho de administração, concluimos que não só estão feitas com todo o rigor e clareza, mas ainda mais, que á gerencia da nossa empresa presidiu mais do que nunca um rigoroso espirito de economia.

As contas da exploração que, em virtude das distancias entre a sede e a linha ferrea, eram fechadas com tres mezes de atraso, foram, por uma adequada reorganização de contabilidade em Loanda, fechadas em 30 de junho como as contas na Europa, o que faz terminar com as divergencias entre algumas importâncias, que se encontravam nos relatórios anteriores.

O saldo da conta de «Lucros e Perdas» foi levado, como anteriormente, á conta de «Lucros Suspensos». O saldo d'esta está, como vereis, em 667.363.5468 réis. Ora como esta conta está pendente da liquidacão da conta de Reclamações, cuja somma atinge já a importantissima verba de 5.422.911.5562 réis, nós não podemos deixar de lamentar a anormalidade d'esta situação, devida exclusivamente á falta de solução na questão da arbitragem. Comprehende-se que, desde que a Companhia adoptou o principio da reclamação por determinadas verbas, não pode, sem renunciar a esse principio, deixar de levar aquella conta todas as verbas congêneres. D'aqui um augmento progressivo do saldo da conta de Reclamações, que está a entrar nos limites da inverosimilhança.

Para sentir é tambem a morosidade dos trabalhos do prolongamento da linha feito por conta do Estado, o que faz adiar a perspectiva d'un maior augmento de rendimento na nossa.

Por outro lado devemos congratular-nos com o importantissimo desenvolvimento que se nota no transporte de certas mercadorias, nomeadamente na borracha, genero de tal importânciia que, quasi so por si, foi a causa do projecto d'uma linha ferrea vizinha da nossa, a de Benguela.

Conjuntamente com o nosso conselho de administração, o vosso conselho fiscal lamenta profundamente o falecimento dos ex.^{mos} srs. dr. João Pinto Moreira, João Gonçalves Pereira Bastos e Marquez das Minas. E, terminando o seu parecer, propõe:

1º que consigneis mais uma vez que o vosso conselho de ad-

ministração é digno dos maiores elogios e dos mais sinceros agradecimentos, pela forma por que tem pugnado pelos interesses da Companhia;

2º que procedeas á eleição d'um membro do mesmo conselho;
3º que approveis o relatorio que vos é apresentado, e as contas claras e minuciosas que o acompanham.

Porto, 31 de outubro de 1903.

O conselho fiscal

Augusto Allão de Sá Gavião Pessoa.

Guilherme Gama.

Domingos Cândido d'Almeida Ribeiro.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de taboas de pinho da terra

Repetição do concurso de 16 de novembro de 1903

No dia 22 de fevereiro pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 2.000 taboas de pinho da terra de 2^m.800 × 0^m.230 × 0^m.073.

As condições estão patentes em Lisboa na repartição Central dos Armazens (edificio da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis, 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, 30 de janeiro de 1904.

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Construcção das estradas real n.º 34 de Casas Novas á Barca d'Alva, ramal para a estação de Areagos e ramal da estrada real á estação da Ermida.

Pelo presente se faz publico que no dia 15 de fevereiro proximo, pela uma hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro e na séde nesta cidade, na estação de Campanhã ao concurso público para a adjudicação de duas tarefas de construcção completa de estradas de acesso ás estações, em harmonia com a portaria de 28 de outubro ultimo, segundo a qual os pagamentos ficam a cargo da referida direcção, a saber:

Tarefa n.º 1, entre perfis 0 a 109 — Estrada real n.º 34, de Casas Novas a Barca d'Alva, ramal para a estação de Areagos.

Tarefa n.º 1, entre perfis 1 a 38 — Estrada real n.º 34, ramal da estrada real á estação da Ermida.

As bases da licitação serão:

Para a primeira tarefa, 7.220\$000 réis.

Para a segunda tarefa, 3.500\$000 réis.

Para a admissão ao concurso é necessário fazer préviamente os depositos: de 111\$000 réis para a primeira tarefa, e de 88\$000 réis para a segunda.

Os depositos definitivos serão de 5 por cento do preço da adjudicação.

Os projectos, caderno de encargos e condições do concurso, estão patentes na secretaria do serviço da construção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, rua da Estação n.º 106, todos os dias úteis, desde as dez horas da manhã ás três da tarde.

Porto, 22 de janeiro de 1904.

Direcção do Sul e Sueste

Fornecimento de guaritas

Faz-se publico que no dia 29 de fevereiro de 1904, pelas doze horas do dia, na secretaria da secção do expediente do serviço de via e obras, perante o respectivo chefe de serviço, terá lugar a arrematação para o fornecimento de cento e vinte guaritas de madeira para agulheiros.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 24\$000 réis.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisório e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias úteis, desde as dez horas da manhã ás quatro da tarde, na secretaria da secção do expediente do serviço de via e obras, no Barreiro.

Barreiro, 10 de fevereiro de 1904.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGUER

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

ALCOBAÇA Hotel **Gallinha**. — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Gafos 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. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

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

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

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

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

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

LISBOA Braganza-Hotel. — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.^{er} ordre. — Proprietário, Victor Sassetti.

LISBOA Hotel Durand. — Rua das Flôres, 71 — 1st class English family hotel — proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

LISBOA C. Mahony & Amaral. — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.^o

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

MADRID Cesar Ferest. — Agente Commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, comissões

MAFRA Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia ate 1\$500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

MONT' ESTORIL Grand Hotel d'Itália. — De 1.st ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinha e serviço á francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Prop. — Petracchi Felice.

NAZARETH Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1\$000 a 1\$200 réis; em setembro, desde 1\$200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Prop. Antonio de Sousa Romão.

PARIS Ad. Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Joubert, 18.

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

PORTO Hotel Continental. — Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.st 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 corôas e flores artificiais — F. Delport, Successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.^o

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

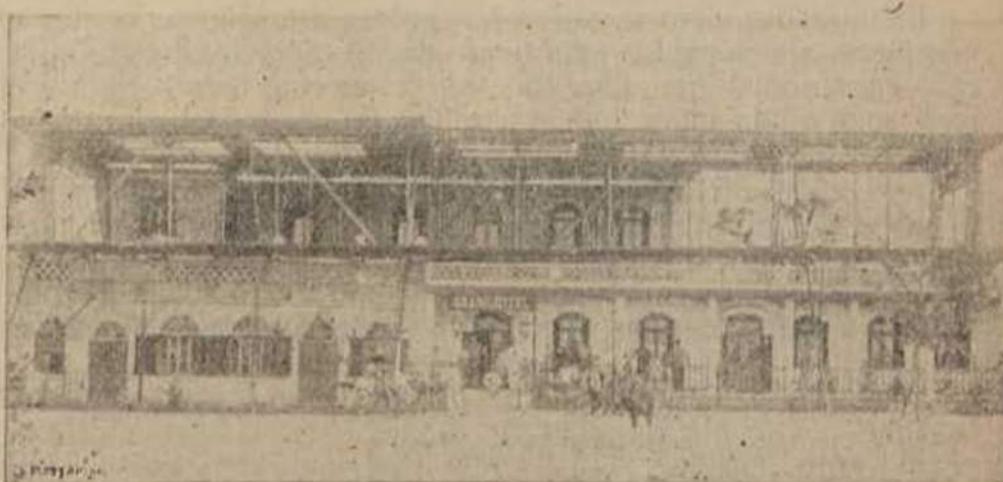
SETUBAL Hotel Franco-Portuguez. — Situado num dos melhores pontos da cidade — Avenida Todi — Excellentes e bem mobilados quartos, com bella vista de terra e mar, serviço de mesa, abundante e de fino gosto. Preços, 1\$000 a 1\$500 réis. Almoços, 500 réis, jantares, 600 réis, vinho e café incluidos. Falla se francez. — Proprietaria, M.elle Marie Alenó.

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

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

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

GRANDE HOTEL PEKING



Este novo e bem fornecido Hotel está situado junto á legação da Austria

Tem grandes e bem arejados aposentos

CASAS DE BILHAR, DE JANTAR E DE FUMAR

GRANDE VARANDA E JARDIM

TODOS OS CONFORTOS

TRENS NA ESTAÇÃO

Excellente mesa e vinhos

GOLOKOLOSOFF.

Proprietario.

H. PARRY & SON

Officinas de Machinas

CALDEIRAS E CONSTRUÇÕES NAVAES

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36—LISBOA
Estaleiro no GINJAL

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

COMPANHIA REAL

C. Sobre	Algés	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-30 m.	5-44 m.	5-30 m.	5-45 m.
5-50 m.	6-4 m.	6-23 m.	6-38 m.
6-15 m.	6-34 m.	6-45 m.	7-0 m.
6-35 m.	6-42 m.	7-5 m.	7-24 m.
7-0 m.	7-14 m.	7-30 m.	7-45 m.
7-20 m.	7-31 m.	7-53 m.	8-8 m.
7-45 m.	8-4 m.	8-18 m.	8-33 m.
8-5 m.	8-20 m.	8-35 m.	8-47 m.
8-30 m.	8-44 m.	9-3 m.	9-18 m.
8-50 m.	9-4 m.	9-23 m.	9-38 m.
9-15 m.	9-34 m.	9-45 m.	10-0 m.
9-35 m.	9-49 m.	10-5 m.	10-24 m.
10-0 m.	10-14 m.	10-30 m.	10-45 m.
10-20 m.	10-34 m.	10-53 m.	11-8 m.
10-45 m.	11-4 m.	11-15 m.	11-30 m.
11-5 m.	11-19 m.	11-35 m.	11-54 m.
11-30 m.	11-41 m.	12-0 t.	12-15 t.
11-50 m.	12-4 t.	12-25 t.	12-38 t.
12-45 t.	12-31 t.	12-45 t.	1-0 t.
12-35 t.	12-19 t.	1-5 t.	1-24 t.
1-0 t.	1-18 t.	1-30 t.	1-45 t.
1-20 t.	1-34 t.	1-53 t.	2-8 t.
1-45 t.	2-4 t.	2-15 t.	2-30 t.
2-5 t.	2-42 t.	2-35 t.	2-54 t.
2-30 t.	2-41 t.	3-0 t.	3-15 t.
2-50 t.	3-4 t.	3-23 t.	3-38 t.
3-45 t.	3-34 t.	3-45 t.	4-0 t.
3-25 t.	3-43 t.	4-5 t.	4-24 t.
4-0 t.	4-34 t.	4-30 t.	4-45 t.
4-20 t.	4-31 t.	4-53 t.	5-8 t.
4-45 t.	5-4 t.	5-15 t.	5-39 t.
5-5 t.	5-19 t.	5-35 t.	6-10 t.
5-30 t.	5-44 t.	6-0 t.	6-15 t.
5-50 t.	6-4 t.	6-23 t.	6-38 t.
6-15 t.	6-31 t.	6-45 t.	7-0 t.
6-35 t.	6-49 t.	7-5 t.	7-24 t.
7-0 t.	7-14 t.	7-30 t.	7-45 t.
7-20 t.	7-34 t.	7-33 t.	8-8 n.
7-45 t.	8-4 n.	8-15 n.	8-39 n.
8-5 n.	8-19 n.	8-35 n.	8-54 n.
8-30 n.	8-44 n.	9-0 n.	9-15 n.
8-50 n.	9-4 n.	9-23 n.	9-38 n.
9-15 n.	9-34 n.	9-47 n.	10-0 n.
9-35 n.	9-49 n.	10-5 n.	10-24 n.
10-0 n.	10-44 n.	10-33 n.	10-48 n.
10-45 n.	11-4 n.	10-33 n.	11-8 n.
11-30 n.	11-44 n.	11-35 n.	11-51 n.
12-30 n.	12-48 n.	12-33 n.	12-38 n.

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

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
6-15 m.	7-20 m.	6-18 m.
7-15 m.	8-50 m.	7-48 m.
9-17 m.	a 8-25 m.	8-47 m.
10-10 m.	9-18 m.	9-2 m.
11-17 m.	a 9-35 m.	10-24 m.
10-35 m.	11-50 m.	10-32 m.
12-15 t.	12-10 t.	11-54 m.
1-10 t.	2-17 t.	12-21 t.
1-45 t.	2-50 t.	12-18 t.
3-10 t.	3-47 t.	1-24 t.
3-15 t.	a 2-25 t.	2-51 t.
4-20 t.	3-18 t.	3-2 t.
4-45 t.	a 3-55 t.	4-24 t.
5-17 t.	4-33 t.	4-32 t.
6-10 t.	5-50 t.	5-54 t.
6-15 t.	a 5-25 t.	6-9 t.
7-10 t.	7-20 t.	7-24 t.
8-17 n.	a 6-55 t.	7-32 t.
8-50 n.	7-48 t.	8-54 n.
9-15 n.	10-20 n.	9-18 n.
10-10 n.	11-7 n.	10-24 n.
10-45 n.	11-17 n.	9-55 n.
11-50 n.	10-48 n.	10-32 n.
12-25 n.	1-15 n.	11-34 n.
	a 11-25 n.	12-2 n.

Todos param em P. Arcos excepto os a

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio
2-40 m.	10-11 m.	10-30 m.
11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.
1-40 t.	2-11 t.	3-0 t.
3-35 t.	4-6 t.	4-30 t.
7-40 t.	8-11 n.	8-30 n.
9-37 n.	10-8 n.	10-49 n.

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio
10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.
12-11 t.	12-30 t.	1-0 t.
2-11 t.	2-30 t.	3-0 t.
4-6 t.	4-30 t.	5-0 t.
8-11 n.	8-30 n.	9-0 n.
10-8 n.	10-49 n.	11-9 n.

Lisboa-Rocio Cintra Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-25 m.	7-27 m.	5-10 m.	6-8 m.
7-20 m.	8-26 m.	6-40 m.	7-39 m.
9-11 m.	10-6 m.	7-45 m.	8-44 m.
10-40 m.	11-45 m.	9-2 m.	9-35 m.
12-40 t.	1-45 t.	11-0 m.	11-59 m.
2-44 t.	3-46 t.	1-0 t.	1-39 t.
3-44 t.	5-43 t.	3-0 t.	4-0 t.
5-40 t.	6-43 t.	5-0 t.	6-3 t.
6-30 t.	7-40 t.	6-0 t.	6-59 t.
8-40 n.	9-46 n.	7-0 t.	7-59 t.
10-35 n.	11-40 n.	9-0 n.	9-39 n.
12-20 n.	1-22 n.	10-33 n.	11-35 n.

Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
8-0 m.	8-14 m.	9-30 m.	10-14 m.
9-24 m.	10-8 m.	10-30 m.	11-14 m.
11-25 m.	12-9 t.	12-30 t.	1-14 t.
12-25 t.	1-9 t.	1-49 t.	2-33 t.
4-30 t.	2-44 t.	2-50 t.	3-34 t.
3-47 t.	4-31 t.	6-0 t.	6-44 t.
7-0 t.	7-34 t.	7-55 t.	8-39 n.
8-0 n.	8-44 n.	9-25 n.	10-9 n.
9-45 n.	10-29 n.	10-40 n.	11-23 n.

Lisboa-Rocio Povoa Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-15 m.	7-13 m.	7-30 m.	8-28 m.
7-0 m.	10-58 m.	11-45 m.	12-13 t.
2-33 t.	3-31 t.	4-25 t.	5-23 t.

Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida
---------	---------	---------



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 29 de Fevereiro sahirá o paquete **Nile** para

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

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Antuerpia e Bremen, vapor alemão **Heidelberg**. Sahirá a 17 de fevereiro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Simon**. Sahirá a 22 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bordeos (com escala por Vigo), vapor francez **Amazone**. Sahirá a 18 de fevereiro. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



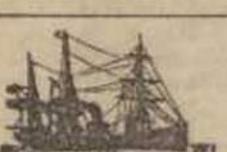
Bordeos, vapor francez **Chili**. Sahirá a 24 de fevereiro. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



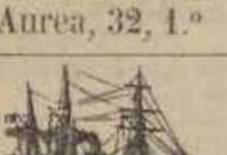
Cadiz, Cartagena, Valencia, Barcelona e Filipeas, vapor hespanhol **Isla de Luzon**. Sahirá a 18 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Dakar, Lourenço Marques e Beira, vapor francez **Colonia**. Sahirá a 24 de fevereiro. Agente, Augusto Freire, Praça do Município, 49, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Atlantique**. Sahirá a 26 de fevereiro. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Havre, Anvers e Hamburgo, vapor alemão **Guahyba**. Sahirá a 19 ou 20 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



Liverpool, vapor inglez **Jerome**. Sahirá a 21 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



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



Nova York (via Açores), vapor portuguez **Patria**. Sahirá na 2.^a quinzena de fevereiro. Agentes, João Patrício Alvares Ferreira, Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.^o



Oran, Cette e Barcelona, vapor francez **Saint Barthélemy**. Sahirá a 19 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manans (via Madeira), vapor alemão **Pentaur**. Sahirá a 25 de março. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco e Parahyba do Norte, vapor inglez **Explorer**. Sahirá a 25 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Santo António do Zaire, Ambriette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Bengnella**. Sahirá a 22 de fevereiro. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85.



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



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vapor inglez **Oro-Pesa**. Sahirá a 24 de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Nile**. Sahirá a 23 de fevereiro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



Vigo, La Palice e Liverpool, vapor inglez **Orita**. Sahirá a 24 de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o

THE ANGLO-PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessionaria do governo)

153, RUA DA CONCEIÇÃO, 1.^o

A Companhia faz sciente ao publico que está prompta a estabelecer comunicações telephonicas da Rêde Pública em qualquer ponto fóra da nova circumvallação (comprehendendo Caxias, Paço d'Arcos, Oeiras, Parede, Estoril, Cascaes, Alhandra e Cintra, etc.), aos preços da tabella que ultimamente foi aprovada pelo Governo e que são: Distancia até 1 000 metros, casas do commercio, 75 000 réis, residencia e particulares e medicos, 55 000 réis.

A distancia é contada entre a estação mais proxima e a residencia do subscriptor. A subscripção é annual. Acrescenta-se a taxa de installação de 15 000 réis, que é paga por un a só vez. As tarifas para residencias particulares acusam-se reduzidas, para toda a area dentro da nova circumvallação, a 33 5750 réis até 1.500 metros, contados da estação central mais proxima, com um pequeno aumento por cada 500 metros adicionaes. A Companhia está pronta a estabelecer estações contraes em qualquer localidade desde que hajam subscriptores sufficientes.

VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARRES, ETC.

A Companhia construe e vende telephones e material para a collecção de linhas, campainhas electricas, pára-raios, despertadores contra ladrões e incendios, e todos os mais apparejos electricos que se vendem ou se alugam tanto em Lisboa como em toda a parte de Portugal.