

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48  
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

## ANEXO D'ESTE NUMERO

Tarifas especiaes P. N.º 43 g. v. da Companhia Real — bilhetes de ida e volta entre as estações da Companhia Real e Sul e Sueste e P. H. n.º 8, g. v. do Minho e Douro.

## O NOSSO BRINDE

O mappa dos caminhos de ferro da Austria-Hungria será dado com o proximo numero. Já está na alfandega.

## SUMMÁRIO

|  |           |
|--|-----------|
| TARIFA GERAL DAS LINHAS DO ESTADO, por J. Fernando de Sousa...   |           |
| ZONA CENTRAL.....  | 130       |
| PARTES OFICIAIS — Portarias de 17, 18, 26, 28 de março e 12 de abril do Ministerio das Obras Publicas.....   | 131       |
| TARIFAS DE TRANSPORTE .....  | 131       |
| QUELIMANE.....   | 132       |
| AMORTECEDORES DE CHOQUES, SYSTEMA WESTINGHOUSE, por L. O. (ilustrado).....   | 132       |
| NOTAS DE VIAGEM — XXX — Porto de Yokohama — As montanhas — Um conselho aos nossos hóspedes — A cidade — Os bazares — Cumprimentos Japonezes — Os teatros — Feiras nocturnas.....                                     | 134       |
| PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos Accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e ágio — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis..... | 135 a 137 |
| COMÉRCIO PORTUGUÊS .....   | 138       |
| OS COMBOIOS ELÉCTRICOS EM INGLATERRA .....   | 138       |
| O TRANS-OCEÂNICO PERUANO .....   | 138       |
| DESINFECÇÃO FERROVIÁRIA .....  | 139       |
| PUBLICAÇÕES RECEBIDAS — TRACÇÃO ELÉCTRICA .....  | 139       |
| LINHAS PORTUGUEZAS — Linha do Sado — Cintra à Ericeira — Locomotivas Compound — Tarifas combinadas com a linha de Salamanca.....   | 140       |
| LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Grécia — Argentina.....   | 140       |
| NOTAS VARIAS.....  | 141       |
| AVISOS DE SERVICO .....  | 141       |
| ARREMATAÇÕES .....   | 141       |
| AGENDA DO VIAJANTE .....   | 142       |
| HORÁRIO DOS COMBOIOS .....   | 143       |
| VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA .....  | 144       |

## Tarifa geral DAS LINHAS DO ESTADO

Foi aprovada por portaria de 18 de março ultimo e entra brevemente em vigor a nova tarifa geral, comum às linhas do Minho e Douro e do Sul e Sueste, elaborada pelo Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado com a colaboração das duas Direcções, e revista pelo Conselho de Tarifas, cujas indicações foram pela maior parte attendidas.

Havia tempo já que essa reforma estava planeada, aguardando-se para a sua elaboração as resoluções do Governo ácerca do projecto da nova tarifa geral, que a Companhia Real submetterá á sua aprovação.

E' obvia a conveniencia de unificar os preços e prescrições das tarifas geraes, ao menos das linhas de via larga do paiz, por fórmula que se tornem faceis o seu co-

nhecimento e applicação, quer para o publico, quer para o pessoal das diferentes administrações. Sendo a rede da Companhia Real a mais extensa e importante e sendo o seu projecto de nova tarifa o fructo da experiençia e de estudo demorado, que recebera a sancção plena do Conselho de tarifas, estava naturalmente indicado para base da reforma emprehendida.

Tão longe levou a Administração dos caminhos de ferro o seu propósito de unificação, que não só elaborou uma tarifa commun ás duas direcções, mas adoptou sem discrepancia as bases, o texto e até a numeração dos artigos da tarifa da Companhia, introduzindo em paragraphos as alterações e additamentos que foram julgados necessarios.

D'essa unificação tão completa resulta que de facto, com excepção da Beira Alta, a tarifa geral vae ser idêntica (salvo uma ou outra prescripção) em todas as linhas de via larga do paiz. O criterio da unificação dominou sempre o estudo do assumpto.

A consequencia logica da sua adopção seria a elevação das taxas de passageiros para as igualar ás que vigoram nas linhas da Companhia. Pronunciou-se contra essa elevação a maioria do Conselho de Tarifas e com o parecer d'este se conformou nesse ponto o Governo. Na pratica não tem grande importancia essa diferença de bases, visto serem os preços dos bilhetes calculados de antemão.

A tarifa da Companhia Real é por demais conhecida para que seja necessário expôr e justificar cada uma das alterações introduzidas na tarifa das linhas do Estado. Cada uma d'ellas tinha a sua tarifa geral, que no Minho e Douro abrangia varios grupos de preços especiaes, como os dos bilhetes de ida e volta, de assignatura, de recovagens, de materias perigosas, de lugares de luxo e outros, reservados no Sul e Sueste e noutras linhas para tarifas especiaes. As duas tarifas são substituidas por uma só, que das anteriores apenas conserva as bases de preços dos bilhetes ordinarios.

Como na tarifa da Companhia Real, a classificação geral das mercadorias é distinca da tarifa, o que facilita a sua revisão sempre que for exigida pelas conveniencias do commercio e pela evolução económica do paiz.

Foi adoptada, para as duas direcções, a classificação da Companhia Real, nem de outra forma se tornava efectiva a unificação de preços.

As unicas excepções introduzidas foram as da cortiça, mantida na 1.ª classe, em vista da importancia d'esse tráfego nas linhas do Sul e Sueste, e o algodão, para o qual se manteve a classificação que vigorava no Minho e Douro.

Vejamos agora em que differe a nova tarifa da da Companhia, nos pontos em que se procurou aperfeiçoal-a.

Pelo que respeita a passageiros, julgou-se conveniente formular as condições em que o passageiro tem direito de ocupar o seu lugar. Deu-se-lhes a valiosa facultade de interromperem viagem em qualquer estação e regresarem por outro comboio dentro do prazo de validade do bilhete, mediante a formalidade de fazerem carimbar o bilhete antes de saírem da estação em que interrompem a viagem.

E' facultado o transporte de cães e animaes pequenos nas carruagens, quando vão em cestos ou condeças e

os outros passageiros se não opponham. A taxa cobrada é a da recovagem. Reconhece-se ao passageiro a faculdade de levar nos volumes que o acompanham na carruagem, dinheiro e valores, sem limite de quantia.

O art.º 31.º da tarifa da Companhia, que estabelecia o limite para essas quantias, foi substituído por outro que faculta ao público levar nas carroagens as remessas registadas de valores ou dinheiro.

Concede-se o transporte gratuito dos arreios e aparelhos nos mesmos vagões em que são levados os animais.

As máquinas a r.c.'as sob e rodas e os cilindros compressores foram excluídos da base relativa a veículos.

Para a pequena velocidade foram adoptadas as quatro classes da tarifa da Companhia. O art.º 57.º relativo à classificação foi redigido por forma mais liberal, não se exigindo a conformidade literal dos dizeres da nota com os termos da classificação geral, prescrevendo apenas que a nota d'expedição indique claramente a natureza da mercadoria e impondo ao pessoal das estações o dever de esclarecer os expedidores acerca dos termos de declaração da natureza do volume.

O serviço de pequena velocidade é suprimido por completo aos domingos e nos dias de Anno Bom, Sexta feira Santa e Natal, terminando nos outros dias santificados ao meio dia. Assim é facilitado o descanso dominical a um grupo numeroso de empregados, em harmonia com as tendências e as práticas que se vão generalizando.

Dando esse exemplo salutar cumpre o Estado o seu dever.

Os volumes que pelas suas dimensões ocupem mais de um vagon, poderão ser taxados apenas pelo peso efectivo, quando o expedidor se sujeite à demora para que a carga seja completada com outras remessas.

E' explicitamente formulado o princípio de proibição de contratos particulares nas linhas do Estado, que tem figurado em todos os cadernos de encargos de concessões de linhas desde longa data, com a única exceção aberta em 1900 para a linha de Vendas Novas.

Preveem-se as remessas nominativas.

Prescreve-se que as reclamações sejam formuladas pelos expedidores e consignatários ou pelos seus legítimos procuradores. A última secção da tarifa, relativa aos serviços públicos, differe naturalmente da da Companhia, pois foram nela introduzidas as regras e preceitos especiais que dimanam de vários diplomas publicados nestes últimos anos para as linhas do Estado.

A forma da tarifa é a mesma da da Companhia. Abre com os quadros das distâncias kilométricas methodicamente organizados, seguem a sinopse das bases e o quadro da quebra natural das mercadorias idêntico ao da Companhia, os capítulos e artigos da tarifa, terminando com as tabelas de aplicação.

Tal é a reforma preparada em curto prazo e levada a cabo agora.

Além da incalculável vantagem da unificação realizada, grandes vantagens resultam da reforma entendida, não esquecendo a enorme simplificação que representa a forma de taxar as bagagens e recovagens e a criação de uma nova classe para as mercadorias. Da nova classificação não podiam deixar de resultar alterações, desde que para todas as linhas do Estado se adoptava a da Companhia Real. Poderia esta ser modificada e melhorada. Preferível era porém a uniformidade, procedendo-se ulteriormente às alterações necessárias de acordo com a Companhia.

As alterações resultantes da unificação são quasi todas para menos nas linhas do Sul e Sueste. Nas do Minho e Douro quasi todas as mercadorias que sobem de classe são taxadas pela tarifa especial n.º 1, que tem preços e mínimos de expedição muito reduzidos de modo que não resulta gravame para o público senão em casos muito raros e pouco importantes sobejamente compensados por outras vantagens da nova tarifa.

J. FERNANDO DE SOUZA.

## ZONA CENTRAL

Continua o movimento de sympathia e interesse, por parte de todas as povoações que figuram nos projectos d'esta rede como destinadas a ser atravessadas ou servidas por linhas ferreas, e mesmo de outras localidades que pretendem que essas linhas se lhes aproximem.

Rara é a cidade ou a villa d'essa região que não se tem posto em campo a favor dos seus interesses, e por toda a parte se realizam reuniões, se fazem estudos, se formulam pedidos, o que é um bom symptom de vitalidade que se deve à bella iniciativa do illustre ministro que apresentou o projecto.

Em Lisboa realizou-se no dia 13 uma importante reunião, na sala da Associação Industrial, onde se fizeram representar os povos de Ceia, Castello de Vide, Penamacor, Fundão, Rio Maior, Torres Novas, Thomar, Coimbra, Gouveia, Covilhã, Manteigas, Louzã, Certã, Villa de Rei, Caldas da Rainha, Proença-a-Nova, e Oleiros, resolvendo-se pedir a introdução de varias modificações no projecto já aprovado pela Associação dos Engenheiros, modificações que constam da representação que logo no dia seguinte foi entregue, pela comissão para esse fim nomeada, ao sr. ministro das Obras Públicas.

Segundo essa representação as linhas a construir seriam, além das indicadas no projecto que já aqui descrevemos, uma, de via larga de Castello de Vide por Niza a Villa Velha de Rodam, o ramal de via reduzida de Coimbra por Miranda do Corvo á Louzã que não vem naquelle projecto porque não é mais do que a construção da linha do Mondego, já concedida; o prolongamento da linha da Covilhã para Manteigas, por Teixoso, Orjaes e Aldeia de Matto, caso este prolongamento seja mais económico do que o prolongamento da linha de Penamacor por Belmonte a Manteigas, e que a linha de Penamacor saia da Certã por Proença-a-Nova, Sobreira Formosa, Sarzedas, Castello Branco, Idanha, Penamacor, prolongando-se ainda por Capinha, Caria ou Belmonte a Manteigas, caso este prolongamento seja mais económico do que o prolongamento da linha do Zézere, desde a Covilhã a Manteigas.

O sr. ministro respondeu que o seu maior empenho era acceder aos desejos dos commissionados, tanto mais que rejubilava pelo facto de lhe pedirem a execução de um projecto de sua iniciativa, facto raro na vida política dos ministros, cujos actos são quasi sempre condenados, mas por maior que fosse a sua boa vontade, não se podia comprometer a fazer passar em cortes a sua proposta, por ir muito adeantada a sessão legislativa e tornar-se necessário contar com a cooperação e apoio da oposição para a rápida solução d'esse problema. Acrescentou ainda que a presença dos deputados progressistas srs. conde de Penha Garcia e Rodrigues Nogueira era penhor seguro de que a oposição não poria grandes obstáculos á sua proposta e com isso se deviam satisfazer os interessados na construção dos caminhos de ferro.

A comissão foi depois apresentar eguals pedidos ao sr. presidente do conselho, que prometeu cooperar quanto lhe fosse possível com o sr. ministro das obras públicas, no sentido dos desejos dos delegados.

## PARTÉ OFICIAL

*Ministerio das Obras Públicas, Comércio e Indústria*

*Direcção Geral das Obras Públicas e Minas*

*Repartição de Caminhos de Ferro*

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, concessionária da linha ferrea de Torres Vedras à Figueira da Foz e a Alfarelos, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro da referida linha relativa ao primeiro semestre do anno económico de 1903 a 1904 (1 de julho a 31 de dezembro de 1903),

e mostando-se na mesma conta que o rendimento líquido kilométrico foi no referido período superior ao mínimo além do qual o Estado deverá ser reembolsado das quantias dispendidas com a garantia de juro, como dispõe o § 1.º do artigo 28.º do contracto de 29 de novembro de 1883.

Ha por bem Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, de 10 do corrente mez, aprovar a referida liquidação na importancia do reembolso para o Estado da quantia de 4:104\$360 réis, e ordenar:

1.º Que esta liquidação continue a considerar-se provisoria enquanto não estiver feita a medição rigorosa da linha;

2.º Que o reembolso ao Estado tenha lugar depois de feita a liquidação da garantia de juro relativa a todo o anno económico corrente, visto o § 1.º do artigo 28.º do contracto de 29 de novembro de 1903 se referir ao producto líquido anual e não semestral.

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

Paco, em 17 de março de 1904.—Conde de Paço-Vieira.

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, concessionaria da linha ferrea da Beira Baixa, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro d'esta linha relativa ao primeiro semestre do anno económico de 1903-1904 (1 de julho a 31 de dezembro de 1903) na importacia de 163:295\$270 réis: ha por bem Sua Majestade El-Rei, em vista do disposto nos artigos 27.º e 28.º do contracto de 29 de junho de 1885, e conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, de 10 do corrente mez, aprovar a referida liquidação e ordenar que á mencionada Companhia seja paga a quantia de 163:295\$270 réis relativa áquelle liquidação.

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

Paco, em 17 de março de 1904.—Conde de Paço-Vieira.

## Caminhos de ferro do Estado

### Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, com data de 29 de outubro do anno findo, de uma tarifa geral commun ás linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro e da respectiva classificação geral de mercadorias, elaborado pela Administração dos Caminhos de ferro do Estado no intento de as unificar com as que vigoram nas linhas exploradas pela Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes e foram aprovadas por portaria de 18 de junho de 1903:

Considerando quanto importa estabelecer a unidade de taxas e prescrições nas tarifas geraes das linhas ferreas do paiz, tornando facil ao pessoal das estações e ao publico o seu conhecimento e applicação;

Considerando que as particularidades do trafego de cada região são suficientemente attendidas pelas tarifas especiaes de cada linha, não se justificando as diferenças que hoje existem entre as tarifas geraes das diferentes linhas;

Considerando que a classificação geral das mercadorias carece mais a mendo de revisão do que as regras fundamentaes postas nas tarifas geraes, em vista das evoluções do commercio e da industria, convindo pois que não façam parte integrante da tarifa, embora essa revisão esteja subordinada ás mesmas regras que a da propria tarifa geral;

Considerando que importa não elevar as taxas applicaveis ao transporte de passageiros nas linhas do Estado apesar de serem inferiores ás que vigoram nas linhas exploradas por companhias e de serem applicadas as receitas que d'essa elevação resultariam ao desenvolvimento da viação accelerada das linhas que a produzem;

Considerando quanto importa que o Estado dê o exemplo de facultar, nos limites do possível e em harmonia com as praticas que se vão generalizando, o descanso dominical a parte pelo menos do pessoal de caminhos de ferro, e sendo perfeitamente exequivel a suppressão aos domingos e dias de Ano Bom, Sexta Feira Santa e Natal, do serviço de pequena velocidade, limitado agora ao meio dia;

Considerando que nos diplomas de concessões de caminhos de ferro posteriores á da Beira Alta, tem sido quasi sem excepção consignado como convém o principio da prohibição de contractos particulares de transporte, que de facto se não celebram nas linhas exploradas pelo Estado, convindo pois que esse preceito seja explicitamente formulado na tarifa geral;

Considerando que as disposições da tarifa proposta são benficiosas para o publico e constituem manifesto aperfeiçoamento das tarifas em vigor;

Considerando que a quasi totalidade das modificações indicadas pelo conselho de tarifas no seu parecer de 10 de fevereiro ultimo, melhoram e completam indiscutivelmente o projecto elaborado;

Considerando que da classificação proposta resultam valiosas reduções nas principaes mercadorias e que algumas elevações de

taxa provenientes da classificação recaem sobre mercadorias em geral taxadas por tarifas especiaes reduzidas e tem sobreja compensação nas vantagens de unidade da tarifa geral:

Vistos o parecer do conselho de tarifas, com data de 10 de fevereiro ultimo, e a informação do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, com data de 17 do corrente:

Ha por bem aprovar o referido projecto da tarifa geral com as modificações propostas pelo conselho de tarifas para as taxas de passageiros e para o artigo 2.º, §§ únicos dos artigos 5.º e 6.º, artigos 12.º, 16.º, 20.º, 30.º, 31.º, 36.º, 40.º, 53.º, base 45.º, bases do capítulo XV, base 31.º, artigos 67.º, 74, 75.º e seu paragrapo, que deverá ficar pertencendo ao artigo 73.º, 80.º, 82.º, 87.º, 102.º, 103.º, 104.º, 107.º, 108.º, 110.º, 111.º, 116.º, 121.º, devendo ser dada aos artigos 71.º e 83.º á redacção proposta pela Administração dos Caminhos de ferro do Estado na sua informação para que dique consignada no artigo 71.º a suppressão do serviço de pequena velocidade aos domingos e dias de Ano Bom, Sexta Feira Santa e Natal, e no artigo 83.º a prohibição de contractos particulares de transporte;

Ha ainda por bem o mesmo Augusto Senhor aprovar o projecto da classificação geral das mercadorias, apresentado com o da tarifa geral, devendo porém figurar em 3.º classe o algodão em bruto ou em rama, e na 2.º classe o algodão fiado. Paco em 18 de março de 1904 — Conde de Paço-Vieira.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto da variante na linha de Mirandela a Bragança, compreendida entre o kilometro 30.704,61, do projecto primitivo e o extremo da linha na estação de Bragança, apresentado pela Companhia Nacional dos Caminhos de ferro, em cumprimento do disposto no artigo 60.º do contracto aprovado por carta de lei de 24 de abril de 1902: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, datado de 10 do corrente mez, aprovar o referido projecto na extensão de 3.501m, 75, devendo porém a Companhia Nacional submeter á approvação superior o projecto da ponte de 15 metros de vão sobre o rio Fervença, e o projecto da estação de Bragança e suas dependencias. Paco, em 26 de março de 1904.—Conde de Paço-Vieira.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o processo de concurso publico, hoje efectuado, para a construcção e exploração das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monção e Viana a Ponte da Barca: ha por bem, achando-se satisfeito o disposto no primeiro periodo do artigo 66.º do regulamento geral de contabilidade publica, adjudicar provisoriamente, nos termos do decreto de 24 de dezembro do anno findo, a Temple George Blackwood a construcção e exploração das referidas linhas, nos termos e condições do caderno de encargos, aprovado por portaria de 5 de janeiro ultimo, não podendo porém tornar-se efectiva a adjudicação sem auctorização do poder legislativo.—Paco, em 28 de março de 1904.—Conde de Paço-Vieira.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto com data de 18 de fevereiro ultimo, do 2.º lanço da linha do Sado, compreendido entre a estação fluvial de Setúbal e a fonte de Santa Catarina, e o ante-projecto do 3.º lanço da mesma linha, com data de 20 de outubro findo, comprehendendo o estudo hydrographico do esteiro de Marateca:

Considerando que a carta de lei de 4 de julho de 1903 deu Setúbal por ponto forçado á directriz da referida linha, como convém ás relações commerciaes de tão importante cidade e porto com o valle do Sado, deixando-se ao mesmo tempo de onerar a exploração com o serviço de um ramal, que fica fazendo parte integrante da nova linha;

Considerando que na linha da Sado destinada a encurtar o trajecto para o Algarve e facilitar transporte económico aos produtos agrícolas e mineiros da região por ella atravessada se devem evitar alongamentos que não sejam indeclinavelmente impostos pelas condições tecnicas ou economicas;

Considerando que a travessia da parte inferior do esteiro de Marateca parece não constituir obra de excepcional dificuldade e se acha intercalada num troço extenso de custo diminuto;

Considerando que o traçado que saíndo de Setúbal, nos termos da lei citada, vá contornar o esteiro atravessando-o junto da Quinta da Gambia a montante da outra passagem estudada, determinará um alongamento sensivel sem dispensar um tramo móvel no esteiro, como o demonstra o reconhecimento effectuado;

Considerando quanto importa ultimar rapidamente os estudos relativos á elaboração do projecto de um troço de que depende principalmente a rapida construcção de tão importante linha;

Ha por bem, visto os pareceres do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, de 24 do mez findo:

1.º Approvar o projecto n.º 2 do lanço da linha do Sado e o respectivo orçamento, na importancia de 52:000\$000 réis;

2.º Mandar elaborar, com urgencia, o projecto definitivo do 3.º lanço comprehendendo a passagem do esteiro de Marateca, devendo esse projecto ser, para sua cabal apreciação, acompanhado

do estudo comparativo do traçado do mesmo lanço subordinado à passagem mais a montante;

3.<sup>o</sup> Determinar que se proceda, desde já, à construcção da parte do 2.<sup>o</sup> lanço commun aos dois traçados, comprehendida entre a estação fluvial de Setubal e o perfil 123 ao kilometro 2,354, ficando a construcção do resto do lanço dependente da escolha definitiva da passagem do esteiro de Marateca. — Paço, em 12 de abril de 1904. — Conde de Paço-Vieira.

### Direcção Geral das Obras Públicas e Minas

#### Repartição dos Caminhos de Ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o auto de exame e provas das pontes metalicas da linha ferrea de Vendas Novas a Sant'Anna, comprehendida entre a estação de Vendas Novas, na linha do sul, e a do entroncamento da linha de leste em Setil, apresentado pela commissão nomeada por portarias de 23 de dezembro do anno findo e 7 de janeiro do corrente anno, e bem assim o auto de exame e vistoria á referida linha: ha por bem, conformato-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, datado de 17 de março findo, auctorizar a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes a abrir definitivamente á exploração publica a mesma linha.

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

Paço, em 12 de abril de 1904.—Conde de Paço-Vieira.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial P. 13 gr. vel. da Companhia Real.—Vae anexa a este numero esta nova tarifa que fixa preços dos bilhetes de ida e volta entre as estações da Companhia Real e as do Sul e Sueste.

As suas condições são as ordinarias d'estes bilhetes, ampliadas com a concessão dos portadores poderem ficar, á ida, ou regressar de qualquer estação anterior á do destino do bilhete.

### QUELIMANE

O sr. ministro da marinha cumpriu nobremente a sua promessa feita aos interessados na construcção d'esta linha, apresentando no Parlamento, em sessão do dia 11 um projecto de lei, modificando o contracto celebrado com a companhia do caminho de ferro da Zambezia de forma a permitir a construcção da importante linha de Quelimane.

E' longo o relatorio que precede a proposta de lei e extensas tambem as bases d'esta pelo que, não os publicamos, tendo que reproduzir mais tarde estes documentos quando o projecto fôr aprovado pelas duas camaras, limitando-nos, por agora, ao extracto das suas passagens mais importantes:

Pelo decreto o governo fica auctorizado a conceder á companhia uma garantia de rendimento que a habilite a fazer regularmente o serviço das obrigações que é auctorizada a emitir, contanto que o encargo de juros e amortização nunca seja superior a 40.000 libras, ouro, annuaes. E se a companhia não concordar na reforma do seu contracto de 1898, ou se não cumprir as novas estipulações, poderá o governo fazer a construcção e a exploração de sua conta.

Equalmente, e passados os primeiros 15 anos de exploração, o Estado poderá resgatar a concessão, pagando-a pela média do rendimento dos 5 anos mais lucrativos nos 7 anos ultimos de exploração.

A importancia do serviço que o ministro prestou á Zambezia é digna de todo o apreço. A linha, já aqui demonstrámos quanto valiosa é para aquella nossa província e nisso temos espontaneamente acompanhado o grupo de africanistas que tantos esforços teem feito pela realização d'este grande melhoramento.

De entre estes se destaca o nosso collega do *Jornal das Colónias*, o sr. Ayres d'Ornellas, que tem sido incansável em promover a modificação do contracto exis-

tente com a Companhia, de forma a permitir a imediata construcção da linha, o accordo com a companhia ingleza e tudo quanto possa facilitar a resolução do problema.

E como prova da importancia d'esta linha é ainda a um artigo do sr. Ornellas, no seu jornal, que recorremos, encontrando ahí elementos concludentes como este:

«O movimento commercial do Protectorado que em 1891 era de 40.000 lbs. st. subiu em 1898 a 100.000 e teve em 1902—1903 as seguintes cifras comparadas com as de 1901—1902:

| Importações    |
|----------------|
| 1901—1902..... |
| 1902—1903..... |
| Augmento ..... |

| Exportação     |
|----------------|
| 1901—1902..... |
| 1902—1903..... |
| Augmento ..... |

Assim temos um movimento commercial total de :

|                |             |
|----------------|-------------|
| 1901—1902..... | 150.331 lbs |
| 1902—1903..... | 178.556 "   |
| Augmento ..... | 28.224 "    |

Vejamos agora o commercio *em transito* pelo Protectorado, isto é, passando em Chilomo com destino aos territorios da British South Africa, do Congo belga, da Africa oriental allemã e dos nossos territorios do Nyassa ou vice-versa:

|                |            |
|----------------|------------|
| 1901—1902..... | 51.035 lbs |
| 1902—1903..... | 78.684 "   |
| Augmento ..... | 23.649 "   |

Isto é só o commercio de transito que constituirá o trafego da nova linha, e que, dado o augmento progressivo de cerca de 30 por cento annualmente, pôde bem estimar-se que dentro de quatro annos estará elevado a mais do dobro, sem contar com o desenvolvimento que, desde que a linha fôr construida, se produzirá, nem com o trafego proprio interno que também produzirá a parte do territorio portuguez servido pela nova linha.

### Amortecedores de choques systema Westinghouse

(Continuado do n.º 388)

Se o esforço ultrapassa sufficientemente a força da mola C para empurrar a placa A contra a extremidade dos puchadores E, o eixo M que ultrapassa um pouco estas peças é empurrado contra a extremidade fechada do cylindro, alliviando assim a pressão da mola auxiliar L contra a extremidade mais pequena da cunha O. Nesta posição a força necessaria para comprimir as molas C e O, exerce-se contra a extremidade maior da cunha e é transmittida pelas saliencias inclinadas e por intermédio dos puchadores E, ás corrediças G.

Qualquier augmento de esforço contra a placa A põe os puchadores E e as corrediças G em movimento, e a partir d'esse ponto a força exercida pela cunha D sobre as corrediças produz uma fricção entre elles e as ranhuras em forma de V do cylindro (o qual é mais estreito do lado fechado).

As corrediças G chegam ao fim da sua carreira logo que a placa A vem em contacto com a extremidade do cylindro; as molas K e L foram então comprimidas até 80% da sua força. Logo que as molas e orgãos de fricção chegam ao fim da sua carreira, obtém-se uma resistencia total de 64.000 kilos no caso do cylindro de 225  $\text{m}^3/\text{m}$ , e de 34.000 kilos no caso do cylindro de 172  $\text{m}^3/\text{m}$ .

Quando o esforço de tracção cessa de actuar sobre o engate as molas C e D voltam gradualmente á sua posição normal, a mola L empurra então a cunha D, afastando-a dos puchadores E; e a mola K empurra as saillencias N para a esquerda. Logo que este movimento acaba todos os puchadores G abandonam a sua posição nas ranhuras da extremidade mais pequena do cylindro obrigando o dispositivo de fricção a voltar á sua posição primitiva.

bastantes companhias de caminhos de ferro começam a mudar de sistema com o apparecimento d'este novo amortecedor visto o baixo preço e a facilidade com a qual elles podem ser applicados entre a barra de tracção e o quadro da carruagem sem alguma modificação especial do que existe.

A applicação d'estes amortecedores generaliza-se cada vez mais e a melhor prova do seu successo é o facto da Companhia do caminho de ferro de Pensylvania ter en-

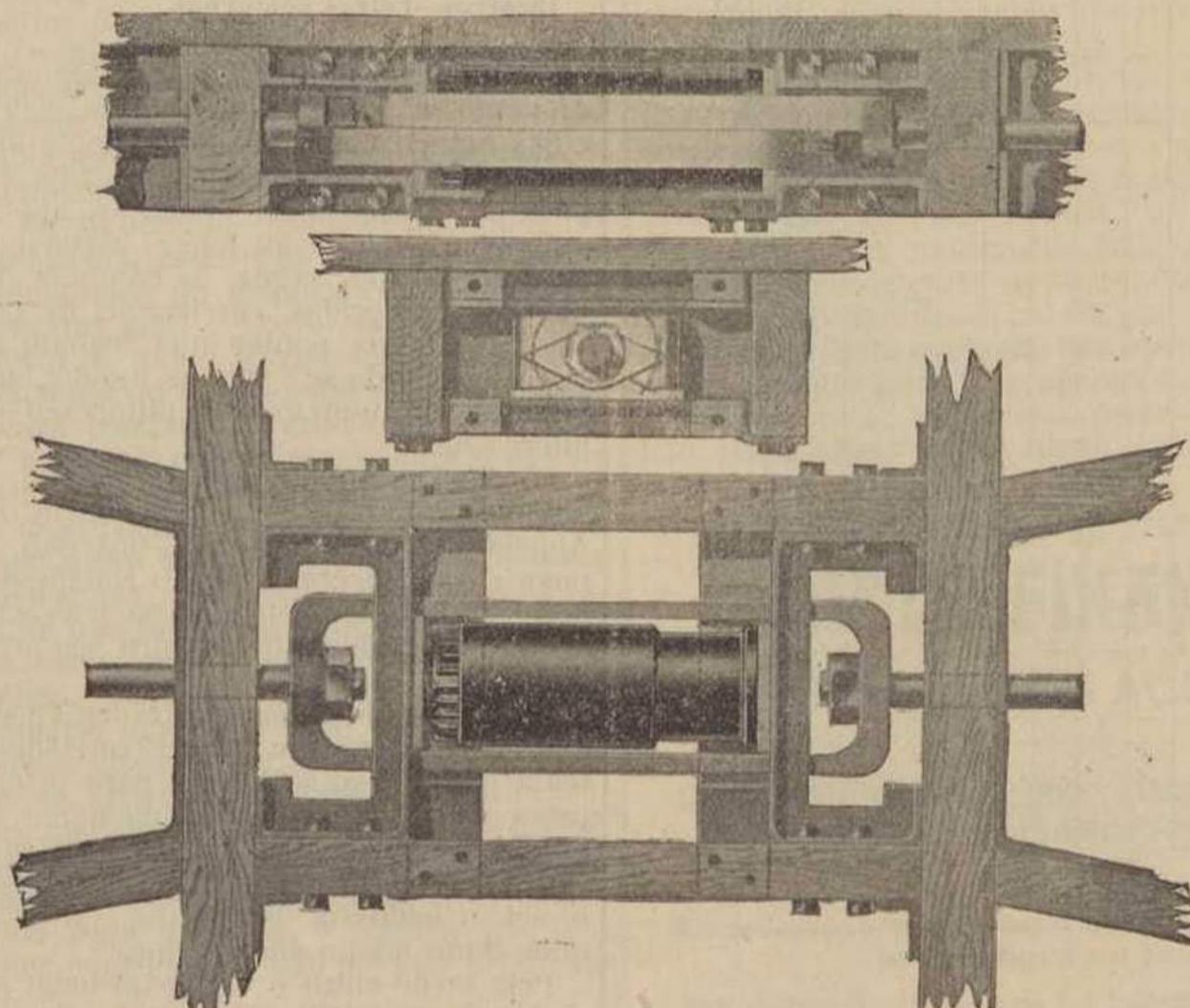


Fig. 4.—Applicação do amortecedor Westinghouse a um vagon de mercadorias com quadros de madeira

O funcionamento d'este amortecedor em caso de compressão é exactamente o mesmo que para a tracção mas com a diferença que neste caso o esforço é applicado á placa Z.

Nos vehiculos onde se empregam tampões lateraes e onde a tracção é exclusivamente central e sem engates automaticos este apparelho é modificado e reduzido a um simples apparelho de tracção, admittindo que os esforços por compressão são amortecidos pelos tampões lateraes. Isto é geralmente o caso na Europa mas já

commendado primeiramente 5.400 amortecedores, e recentemente ter passado uma nova ordem para 2.800 apparelhos para 1.400 carruagens. A Companhia do caminho de ferro de Baltimore-Ohio encommendou igualmente 7.400 amortecedores visto o bom resultado das experiencias ás quaes elles foram submettidos.

As experiencias foram feitas com um comboio composto de 35 vagons d'aco contendo cada um 45 toneladas de minerio, rebocados por uma locomotiva cujo esforço de tracção era de 1.800 kilos. A primeira experien-

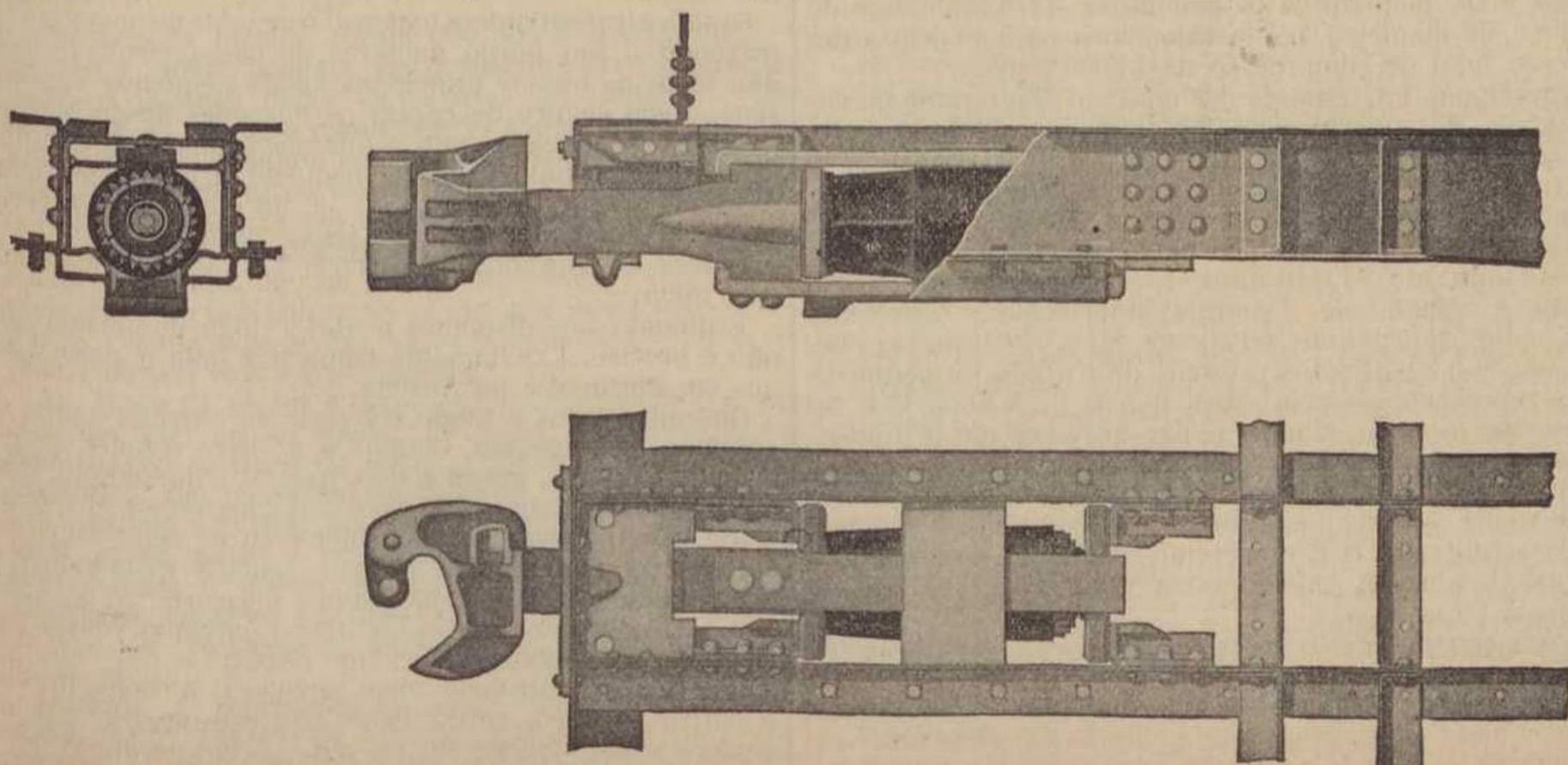
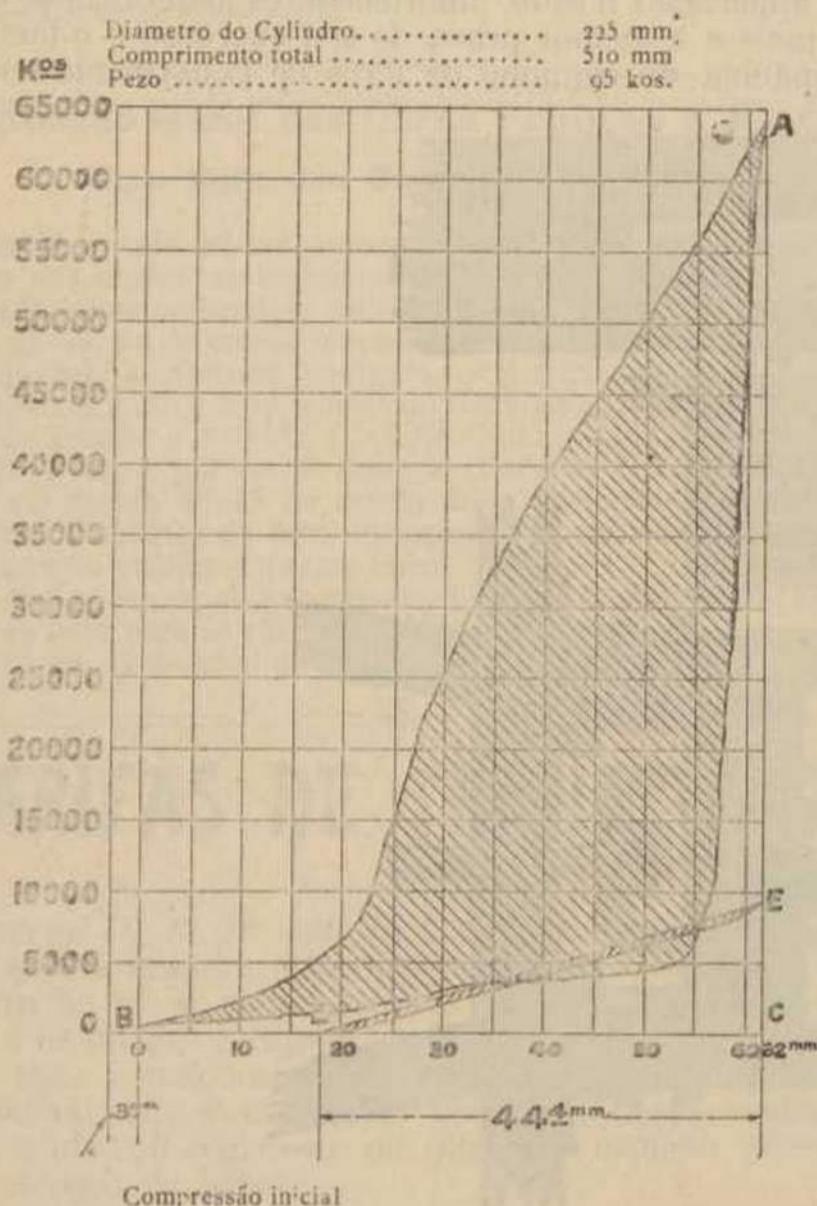


Fig. 5—Applicação do amortecedor Westinghouse a um vagon de mercadorias com quadros de aço

cia foi feita com uma locomotiva e 12 vagons separados do trem e engatados ás outras carruagens com uma velocidade de 8 kilometros á hora. A resistencia maxima do amortecedor não foi excedida.

DIAGRAMA A



Uma experiecia similar foi feita em seguida com uma velocidade de 13 kilometros á hora; neste caso o esforço approximou-se da resistencia limite do amortecedor sem contudo produzir fractura ou reacção prejudicial.

Uma terceira experiecia foi feita parando subitamente o trem com uma velocidade de 40 kilometros á hora applicando o freio sómente sobre as 18 carruagens da frente. A resistencia maxima do amortecedor não foi alcançada, e não se produziu accidente algum em qualquer parte do trem.

Na Europa onde o material circulante é bastante mais leve que o material americano estes apparelhos são bastante mais pequenos; as dimensões são geralmente de 172 mm de diâmetro, e são calculados para resistir a um esforço total de compressão de 34.000 kilos.

Parece-nos interessante dar aqui um diagramma da capacidade do amortecedor Westinghouse e d'uma molla de tracção ordinaria de força igual a 9.000 kilos.

A linha B A representa a acção do amortecedor Westinghouse submettido aos esforços de tracção ou compressão, com uma compressão inicial de 900 kilos, aumentando até 64.000 kilos. A parte sombreada representa a quantidade d'energia amortecida e convertida em calor, pouco mais ou menos 80 % do trabalho efectuado, em resistir aos esforços de tracção ou compressão representados pela area B A C B. A linha D E representa a acção d'uma molla ordinaria de 900 kilos, com uma compressão inicial nulla.

A area D E C representa o trabalho effectuado por esta molla durante a compressão ao passo que a pequena area sombreada D E representa a energia amortecida e transformada em calor, pouco mais ou menos 7 % da energia total.

Comparando os dois diagrammas vê-se immediatamente a diferença de capacidade d'estes dois typos de apparelhos, a proporção d'energia transformada em calor e por conseguinte as enormes vantagens do amortecedor Westinghouse.

## NOTAS DE VIAGEM

XXX

**Perto de Yokohama**—As montanhas — Um conselho aos nossos hoteis — A cidade — Os bazares — Cumprimentos japonezes — Os theatros — Feiras nocturnas.

Ao quinto e ultimo dia de viagem desde Shanghae, isto é, tendo-se passado um dia em pleno Oceano Pacifico cujas aguas, como incidentalmente disse no artigo anterior, placidas, espelhadas, apenas eram agitadas pela proa do nosso vapor, vamo-nos approximando da costa nipponica, vendo, ao longe, algumas cidades, passando na margem, por vezes, os comboios da linha ferrea com as suas compridas carruagens de passageiros, ora por sobre extensas pontes que fecham as grandes bahias, ora escondendo-se entre as montanhas que ondulam por toda a costa, num aspecto pittoresco extraordinariamente interessante.

E' que as montanhas do Japão não são eguaes ás dos outros paizes. Se a imponencia triste dos Alpes, dos Appeninos, dos Carpathos, nos dão a impressão de um povo circumspecto, a feição ridente das montanhas japonezas dá-nos tambem a ideia d'aquelle povo, de sorriso sempre nos labios, de medida sempre a curvar-lhe a espinha.

Aquellas montanhas são todas de verdura como se as cobrisse um enorme tapete convidando os seus habitantes a prostrar-se sobre elle para fazer ao mundo o cumprimento de respeitosa homenagem, tão peculiar no Japão. Não se vê nellas a pedra escalvada, a terra escura; são todas verdes, das mais variadas cambiantes, a que o sol, o bello sol do Oriente, dá brilliantismos e destiques d'un effeito encantador.

Pela tarde entra o vapor no bello porto de Yokohama, passando as fortificações avançadas que o defendem.

Vamos pôr pé em definitivo (porque já anteriormente fizeramos duas escalas) no grande paiz do sol levante, phrase que traduz o titulo pelo qual elle se designa a si proprio (*Dai-Nippon*, o grande sol na origem), e entre os passageiros do vapor ha a costumada interrogação de: como seremos recebidos?

Estamos, evidentemente, em frente de uma cidade á europeia, com bellos edificios que bordam a margem da bahia, alguns dos quaes são os hoteis, que mandam a bordo o seu corretor, tendo um vapor especial para conduzir os hospedes.

E a proposito: porque não se ha de usar por cá a mesma cousa?

Grandes transatlanteos tocam diariamente no nosso porto, trazendo a seu bordo milhares de passageiros. Porque não tem os nossos principaes hoteis pequenos vapores seus, meio seguro de captar os hospedes desde bordo?

Diz-se, á chegada, que a alfandega japoneza é muito rigorosa—que tudo paga um pequeno direito de entrada, de 5 por cento, *ad valorem*—e ao chegarmos a terra convenceemo-nos de que tudo isso é pura invenção.

—Traz alguma cousa a declarar? —Não senhor.—Abra esta mala.

E quando nos dispomos a abri-la logo nos dizem que não é preciso. Exactamente como por toda a parte, menos em Portugal e na Austria.

Desembarcados e tendo entregue ao corretor todos os volumes de bagagem, vamos a pé para o hotel, se escolemos o Club, que é a dois passos, e muito bom, despresando os centenares de *korumás* (carros de transporte, como já expliquei) que nos offerecem os seus serviços.

Logo os utilizaremos porque, apenas installados, a curiosidade está-nos espiacando para vér o paiz em que estamos, e tomado o invariavel carrinho vamos por ahí fóra, ou melhor pela cidade dentro.

Esta é meio europeia, meio japoneza. A beira do rio, o bairro europeu, antiga concessão estrangeira, não diverge consideravelmente, no seu aspecto geral, de qualquer cidade do continente europeu; a parte nativa é para o interior, onde uma rede de canaes a divide em seis

bairros, parecidos entre si, sendo o principal o do centro com a sua rua Iseaki, a mais animada.

Ali são os grandes bazares que nos offerecem uma novidade que vou notar aqui.

O espaço das instalações é acanhado, como em todos os estabelecimentos d'este paiz, em relação á quantidade de artigos expostos. A entrada é por uma porta e a saída por outra; mas a disposição interior é feita de forma que o visitante não pôde sahir sem percorrer completamente o estabelecimento, inclusivè tendo que subir ao pavimento superior para tornar a descer d'elle.

E' um meio de forçar o freguez a percorrer todas as instalações, e como em todas elle é instigado pelos numerosos empregados e empregadas a comprar qualquer cousa, difícil é sahir sem deixar lá algum dinheiro.

Deve-se notar tambem que as secções de artigos do mesmo genero—e ha ali de tudo—são repetidas, não formando secções exclusivas, como nos bazares europeus, salientando-se a quantidade de pequenas quinquilharias que nos são offerecidas com o proverbial cumprimento japonez acompanhado de muito sorriso macaqueiro.

E' esta a especialidade do paiz japonico: a affabilidade do trato, o *salamalek* continuo. Entra-se num estabelecimento qualquer e somos rodeados por uma duzia de caixeiros e caixeiras que se curvam, diante de nós, de mios até as tibias, de sorrisinho melifluo; elles preparamo-se para nos venderem toda a loja, com mulheres e tudo; ellas com ventarolas, abanando-nos dos pés á cabeça num afan de se nos tornarem agradaveis.

É em Yokohama então, onde os estrangeiros, especialmente os americanos, vão fazer grandes compras dos mil artigos da industria iaponeza, tudo está preparado para fazer commercio, custe o que custar.

Estabelecimentos de artigos riquissimos em xarão, em marfim, tartaruga, madeira, metaes, sedas, bordados, rendas, um encanto de perfeição e de gosto artístico em tudo, vendem tambem o objecto mais inferior, de infimo custo, para que, de toda a forma, o freguez não deixe de fazer qualquer consumo, se não compra artigo de maior valor.

Nessa mesma rua são os theatros que são tambem uma curiosidade que merece registo especial.

A construcção do edificio é ligeira, como a maior parte das casas, e a fachada coberta de enormes cartazes, em pannos, com bonecada figurando as principaes scenas das peças. De um a outro lado da rua atravessam cordas de que pendem balões, todos equaes, bandeiras, penachos de papel recortado e outros enfeites.

Os bilhetes de entrada são pequenas taboinhas, do tamanho d'un bilhete de visita e custam preço vario, segundo o comprador é nativo ou europeu, pagando este sempre o seu lugar pelo duplo d'aquelle. Verdade seja que disfruta da concessão de não ter que se descalçar.

Porque, da mesma forma que nós deixamos no bengaleiro a nossa bengala, ou o guarda-chuva e o sobretudo, o japonez deixa os sapatos ou tamancos, que teem, já se vê, uma configuração especial que permite encaixar-lhes os saltos um no outro, e d'esta forma são arrumados nuns armarios *ad hoc*.

A sala de spectaculo consta de platéa e uma galeria.

Aquella é originallissima. Como o japonez se assenta sempre no chão, não ha bancos na platéa e sim simples divisorias, de um palmo de altura que demarcam os logares. Olhada uma platéa vasia imaginamos estar a ver uma colossal caixa typographica.

Ao longo da platéa e communicando o palco com um cubiculo que ha ao fundo, no logar onde nos nossos theatros são as frisas de bocca, estende-se, á altura das divisorias, um passadiço de madeira, que é nos intervallos invadido por toda a creançada que está na platéa, a qual corre para o proscenio, abre as cortinas que representam o panno de bocca, grita, pula, faz uma inferneira enorme, no que é ajudada pelo pregão de duzias de vendedores de cervejas, aguas mineraes, bolos, etc.

Durante a representação, que consta regularmente d'un *shibai*, especie de comedia-drama historica, representada só por homens (porque a mistura dos dois sexos no theatro é ainda prohibida ali desde os velhos tempos

dos *bakufus*, governadores), os actores circulam por esse passadiço, indo recolher-se ao tal cubiculo, ao fundo da platéa.

Outra singularidade é que a declamação é sempre acompanhada de musica, e quando a scena é mais impressionante, uma especie de contra-regra bate umas matracas, mais ou menos estridentemente, de forma a dar a sensação da intensidade, dramatica ou comica, da situação.

As peças são extensissimas, as scenas demoradas, começando o spectaculo no meio da tarde para só findar cerca da meia noite.

Outro spectaculo não menos original, se desenrola nas principaes ruas das grandes cidades, assim que chega a noite: Um sem numero de vendedores de toda a casta d'artigos toma logar a uns dois metros das paredes, com as suas bancas, estrados e mostradores illuminados por numerosos balões de todas as cores, expondo toda a casta de mercadoria, de brinquedos ou de comestiveis, desde as *kayas*, cigarras, engaioladas como os grilos, cantando desesperadamente, até o peixe secco cru que é um dos acepipes d'aquelle povo.

Mas como se pronuncia peixe em japonez é que eu não posso dizer aqui; quem souber japonez me dará razão.

## PARTÉ FINÂNCIERA CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro  
Portuguezes

(Continuação)

### Amortização supplementar do exercicio de 1902 por compra no mercado

Em virtude do disposto no § 5º do art 3º e alineas b) e d) do art. 61º dos estatutos, em seguida se publica a numeração das obrigações d'esta Companhia, que forem compradas para a dita amortização supplementar do anno de 1903.

4 530—6 433—6 436 a 6.438 9.997—9.998—12.239 a 12.241—  
13.863—13.864—14.924—16.699 a 16.702—17.791 a 17.815—17.949  
a 17.960—17.962 a 17.972—20.441—22.045 a 22.069—22.076 a 22.110  
—22.662 a 22.664—23.676 a 23.682—26.523—26.539 a 26.548—26.558  
—28.753—28.754—28.756—29.171—29.172—29.917—29.918—32.409  
a 32.416—32.45 a 33.458—33.573—34.636—34.836—34.837—37.380  
a 37.382—39.540 a 39.542—44.090 45.417—45.418—45.699 a 45.712  
—47.379—47.380—47.641 a 47.645—48.079—2.816—52.892—56.919  
—61.096 a 61.103—61.143—61.150 a 61.153—66.143 a 66.145—  
73.001 a 73.010—74.676—75.439—75.440—76.077—76.078—76.957  
—76.958—77.932—82.036—82.480 a 82.484—83.250—85.531 a 85.536  
—91.703 a 91.711—92.393—97.551 a 97.556—99.047 a 99.054—  
100.795 a 100.798—102.283 a 102.289—102.459—105.682 a 105.684  
—107.392—108.419—109.842—109.843—110.296 110.297—112.221  
—114.084—114.085—122.835 a 122.840—125.851—127.734 a 127.736  
—128.819 a 128.822—129.759—129.760—130.992—132.339—132.340  
—132.409 a 132.411—135.615—135.616—136.591 a 136.396—137.591  
—137.502—137.739—137.740—140.030—142.851—142.871—142.872  
—143.723—143.727 a 143.731—144.317—144.623—144.804 a 144.820  
—147.664—147.665—149.916 a 149.918—151.910 a 151.948—  
152.435 a 152.438—152.733 a 152.735—152.797—152.896—152.897  
—153.083 a 153.086—155.868—160.754—161.763—161.997 a 162.010  
—162.059—162.060—164.639—164.730—164.731—165.325—165.326  
—170.475—170.476—172.356—176.273—176.274—178.403 a 178.405  
—178.407—178.408—180.670—185.572—186.502—186.503—189.670  
—190.133—190.134—191.218—191.219—192.510 a 192.513—192.528  
—193.177 a 193.180—193.201 a 193.206—194.582—194.583—197.508  
a 197.513 197.587 a 197.592—197.615 a 197.622—202.833—202.834  
—203.735 a 203.748—204.108—206.202 a 206.207—206.216 a 206.235  
—207.021—207.022—207.244—207.247—207.248—210.196—210.197  
—210.212—210.445—212.960 a 212.965—212.968 a 212.975—213.527  
—213.528—214.473—214.474—216.070 a 216.083—216.727 a 216.732  
—216.971—216.973 a 216.975—218.436—218.437—220.389 a 220.391  
—221.576 a 221.578—222.025—223.138 a 223.140—223.602—223.603  
—226.959—229.939—233.070—235.918—242.087—242.248 a 242.251  
—245.382—245.565—245.566 245.775—245.776—246.021—246.022  
—247.518 a 247.530—253.001 a 253.004—254.988—256.948—257.421  
a 257.428—258.188—259.301 a 259.317—259.408—259.409—259.443  
a 259.449—262.500—264.710—265.120 a 265.147—266.001 a 266.014  
—268.890—268.969—269.005 a 269.014—271.891 a 271.896—275.743  
a 275.746—277.327—277.981 a 277.984—279.191—279.501—280.747

—284.117 a 284.120—287.304 a 287.314—287.962 a 287.965—288.491  
 a 288.495—288.500—289.200—289.501—289.502—289.957—289.959  
 —292.870—293.292 a 293.297—293.304 a 293.306—295.521—298.311  
 a 298.316—298.869 a 298.874—299.001 a 299.024—300.625 a 300.629  
 —301.245—301.246—301.457—301.458—302.177—302.178—303.272  
 a 303.274—305.302—308.462 a 308.469—310.065—310.066—319.132  
 —319.187 a 319.195—325.047 a 325.061—325.151—325.154—325.185  
 a 325.190—330.209—330.210—336.936—339.770 a 339.778—340.765  
 —340.766—343.277—343.278—343.946—345.403 a 345.412—345.907  
 a 345.912—347.560—350.184—350.413—352.301 a 352.310—353.589  
 a 353.591—354.329 a 354.331—354.457 a 354.460—355.699 a 355.701  
 —357.021 a 357.023—357.101 a 357.111—358.645 a 358.655—359.357  
 —359.358—360.073—362.573—364.898—366.851—366.852—368.593  
 a 368.596—369.539—370.326—370.430—370.699. Total 970 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 4 e seguintes.

*Obrigações de 4% privilegiadas de 2.º grau*

4.779 a 4.782—12.887—12.888—14.267—14.661—16.357 a 16.361  
 —22.006—23.127—23.157 a 23.161—25.522—26.894—26.895—26.904  
 —28.979—29.078—30.800 a 30.802—32.673 a 32.676—35.269—35.271  
 —35.273—35.275—35.277—36.206—37.223 a 37.228—39.746  
 —40.347—40.348—40.576 a 40.579—41.001—42.018 a 42.022—44.116  
 a 44.118—47.390—49.107—50.088—58.055—58.056—63.910—65.175  
 —65.176—65.185 a 65.188. Total 73 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 4 e seguintes.

*Obrigações de 4 1/2% privilegiadas de 2.º grau*

3 Títulos de 5 obrigações 716—1.385—1.785

*Títulos de 1 obrigação*

2.778—2.779—3.281—3.282—3.417—3.515—8.089—12.435—  
 12.441—12.442—13.503—14.465. Total 12 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 4 e seguintes.

Todas estas mil e setenta obrigações estão devidamente canceladas e annulladas e deixaram de ser encargo da Companhia.

(Continua)

### Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

E' convocada segunda e definitiva reunião da assembléa geral para o dia 30 do corrente, pela 1 hora, no escriptorio da Companhia—Rua de S. Nicolau, 88—para discussão e votação do relatório da gerencia de 1903.

As acções ao portador deverão ser depositadas até o dia 19 inclusivé.

Lisboa, 14 de abril de 1904.—O presidente da Assembléa General, José Adolpho de Mello e Sousa.

### Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Balancete de 31 de março de 1904

**Ativo**

Capital empregado :

|   |                       |
|---|-----------------------|
| Construção até Guimarães.....           | 826.458\$354          |
| Prolongamento de Guimarães a Fafe       | 102.653\$618          |
| Materiaes em deposito.....              | 28.272\$001           |
| Devedores diversos.....                 | 18.077\$013           |
| Efeitos depositados e de cauções.....   | 18.390\$000           |
| Exploração. Despesas geraes de 1904.... | 6.609\$412            |
| " " " " 1903....                        | 28.966\$562           |
| Gerencia (despesas da sede) de 1904.... | 350\$510              |
| " " " " 1903....                        | 1.928\$275            |
| Conta de juros de 1903 .....            | 27.343\$035           |
| Dividendo de 1903 .....                 | 17.844\$000           |
| Dinheiro em deposito.....               | 12.000\$000           |
| Prolongamento—Dep. para expropriações   | 7.467\$610            |
| Caixa.....                              | 735\$534              |
|   | <b>4.097.095\$924</b> |

**Passivo**

Capital :

|  |                       |
|--|-----------------------|
| Acções.....                                | 300.000\$000          |
| Obrigações.....                            | 535.590\$000          |
| Prolongamento—Conta de credito...          | 77.000\$000           |
| Accionistas, seus creditos.....            | 115\$500              |
| Por efeitos depositados e de cauções ..... | 18.390\$000           |
| Depositos e fianças.....                   | 7.289\$095            |
| Contas em liquidação.....                  | 3.443\$451            |
| Exploração, receita geral de 1904.....     | 26.509\$980           |
| " " " " 1903.....                          | 96.566\$175           |
| Dividendos a pagar .....                   | 1.065\$000            |
| Juros de obrigações a pagar.....           | 803\$250              |
| Retenções geraes.....                      | 11.939\$437           |
| Fundo de amortização .....                 | 4.410\$000            |
| Fundo de reserva .....                     | 12.000\$000           |
| Lucros e perdas.....                       | 2.004\$3036           |
|  | <b>4.097.095\$924</b> |

Porto, 11 de abril de 1904.—Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, o gerente, Antonio de Moura Soares Velloso.

### BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de abril de 1904.

Durante os quinze dias d'este mez, as sessões das duas casas do parlamento teem sido consagradas ao sr. ministro da fazenda, pessoalmente—nada mais.

Da oposição accusam-o como do homem mais nefasto ao paiz; do governo defendem-o como o proximo salvador das nossas finanças; elle agradece a estes, e responde áquelles que espera e confia que talvez possa ser que se deem casos que permittam, segundo as circumstancias mais ou menos favoraveis, a oportunidade da occasião, etc., etc. E nada se conclue, e a questão continua.

Isto nos prova que, se o parlamento se resolvesse a fazer alguma coisa, devia começar por se reformar a si proprio, porque como está de nada utiliza ao paiz.

Haja vista a inconsciencia com que essa collectividade supporiou a mais completa exautorização que ainda ha pouco lhe foi imposta pelo paiz inteiro.

As propostas de fazenda do anterior ministro d'aquella pasta entraram no parlamento, começaram a ser discutidas, iam sendo aprovadas—mesmo as mais ruinosas para o povo—e tudo correria em santa paz, se cá de fóra, os que não vão ás camaras discutir, os que não perdem tempo em luctas de eloquencia estéril, não se levantassem, conscientes e firmes, a derrubar o tenebroso edifício e dentro d'elle o seu auctor.

Cahido, este, se a excitação acalmou momentaneamente; illude-se quem imagina que o socego dos espíritos é completo.

Por isso o novo ministro responde com aquelles paleativos, porque a sua intelligencia bem vê que muito difícil lhe será resolver o problema financeiro, deixado de pé pelas maiores capacidades que ultimamente tem servido aquella pasta, dada a impossibilidade de vencer as resistencias para fazer uma administração exemplar, intransigente com despesas inuteis e perdas de receitas productivas.

\*

O movimento do mercado de fundos foi o seguinte :

Inscrições foram muito procuradas, havendo pouco papel à venda, o que deu occasião a que os preços melhorassesem muito. Fecham ainda bastante firmes.

Obrigações externas 1.ª série continuaram a ser procuradas para capitalização, fazendo-se transacções importantes.

Os outros valores do estado poucas transacções tiveram, mantendo-se todavia firmes em preço.

Acções dos Bancos de Portugal, Commercial e Açores, poucas transacções, devido á falta de papel, fechando ainda com compradores.

As do Banco Ultramarino tiveram muita procura, subindo muito e fecham bastante firmes.

Acções do Gaz, poucas transacções.

Acções dos Tabacos, foram muito procuradas, acompanhando sempre os preços de Paris. Fecham um pouco mais fracos.

Obrigações das Aguas, tiveram mais procura elevando-se os preços. Fecham muito firmes.

Obrigações prediaes transacções regulares, havendo sempre abundancia de papel.

Obrigações do Banco Ultramarino 6% sempre firmes e com compradores.

Obrigações Atravez d'Africa subiram um pouco, acompanhando os preços de Amsterdam, mas as transacções foram de pouco vulto.

Obrigações da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, que tiveram alguma procura fecham um pouco mais fracas pela abundancia de papel.

Dos valores da Companhia Real as obrigações 2.º grau tiveram grande movimento mas as acções poucas transacções tiveram, apresentando-se com um aspecto de estacionamento de preços.

### Cambios, descontos e agios

|                     | Dinheiro | Papel   |                     |
|---------------------|----------|---------|---------------------|
| Londres 90 d/v...   | 43 1/16  | 43      | Desconto no Banco   |
| " cheque...         | 42 11/16 | 42 5/8  | de Portugal...      |
| Paris 90 d/v.....   | 667      | 668     | No mercado...       |
| " cheque.....       | 671      | 672     | Cambio do Brazil... |
| Berlim 90 d/v....   | 269      | 271     | Premio da libra...  |
| " cheque....        | 274      | 275     | e                   |
| Francfort 90 d/v .. | 269 1/2  | 271 1/2 | 1.5060              |
| " cheque..          | 274 1/2  | 275 1/2 | 1.5080              |
| Madrid cheque...    | 800      | 810     |                     |

## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

| BOLSAS                           | ABRIL |         |         |         |         |         |         |         |         |         |        |         |         |   |  |
|----------------------------------|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|---------|---------|---|--|
|                                  | 1     | 2       | 4       | 5       | 6       | 7       | 8       | 9       | 11      | 12      | 13     | 14      | 15      | - |  |
| Lisboa : Inscrições de assent.   | -     | 38      | 38,05   | 38,05   | 38,08   | 38,10   | 38,10   | 38,15   | 38,18   | 38,30   | 38,40  | 38,40   | 38,45   | - |  |
| " coupon ..                      | -     | 38,80   | 20.250  | 38,08   | 38,08   | 38,20   | 38,19   | 38,15   | 38,20   | 38,45   | 38,45  | 38 45   | 38,45   | - |  |
| Obrig. 4 % 1888.....             | -     | 20.250  | -       | -       | -       | -       | -       | 20.400  | -       | 20.400  | 20.400 | 20.500  | -       | - |  |
| " 4 % 1890 assent .....          | -     | -       | -       | -       | -       | 47.300  | -       | -       | -       | -       | -      | -       | -       | - |  |
| " 4 % 1890 coupon .....          | -     | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | 47.000  | 47.000 | -       | -       | - |  |
| " 4 1/2 % assent .....           | -     | 56.700  | 57.000  | 56.600  | 57.000  | -       | -       | 55.600  | 55.600  | -       | 55.600 | 55.600  | 55.600  | - |  |
| " 4 1/2 % coupon int ..          | -     | -       | 56.600  | 56.600  | 56.600  | 56.700  | 56.700  | 55.300  | 55.200  | -       | 55.500 | -       | -       | - |  |
| " externo 1.ª série.....         | -     | 67.900  | 68.500  | 68.500  | 68.300  | 68.400  | 68.300  | 68.500  | 68.900  | 69.000  | 69.000 | 68.900  | 68.800  | - |  |
| " Tabacos coupon .....           | -     | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -      | -       | -       | - |  |
| Accções B. de Portugal.....      | -     | -       | -       | -       | 163.500 | 165.000 | 165.000 | 165.000 | -       | -       | -      | -       | -       | - |  |
| " " Commercial .....             | -     | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -      | -       | -       | - |  |
| " " Nac. Ultramarino .....       | -     | 108.000 | 108.300 | 108.100 | 108.500 | 108.500 | 108.000 | 108.800 | 109.500 | -       | -      | 111.800 | 112.400 | - |  |
| " " Lisboa & Açores .....        | -     | 119.500 | 120.000 | 120.000 | -       | 120.000 | -       | -       | -       | -       | -      | -       | -       | - |  |
| " Tabacos coupon .....           | -     | -       | -       | 143.000 | -       | 144.000 | 144.000 | -       | -       | 147.000 | -      | -       | -       | - |  |
| " Comp. Phosphoros .....         | -     | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | 71.000  | 70.700  | -      | 70.000  | 69.800  | - |  |
| " " Real .....                   | -     | 47.000  | 47.200  | -       | 46.300  | 46.000  | -       | -       | 46.250  | 46.200  | 46.200 | 46.300  | 46.300  | - |  |
| " " Nacional .....               | -     | 4.600   | 4.600   | 4.700   | -       | -       | 4.750   | 4.700   | 4.650   | -       | 4.750  | 4.750   | 4.750   | - |  |
| Obrig. prediaes 6 % .....        | -     | -       | -       | 93.000  | 93.000  | 93.000  | -       | -       | -       | -       | 93.000 | 93.000  | -       | - |  |
| " " 5 % .....                    | -     | 90.000  | 90.000  | 90.000  | 90.000  | 89.850  | 90.000  | 90.150  | 90.000  | 90.150  | 90.150 | -       | -       | - |  |
| " C.º Phosphoros .....           | -     | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -      | -       | -       | - |  |
| " " Real 3 % 1.º grau .....      | -     | -       | -       | 79.000  | 79.000  | 79.000  | -       | 79.000  | -       | -       | 79.500 | -       | 79.500  | - |  |
| " " 3 % 2.º .....                | -     | 43.100  | 43.500  | 44.000  | 43.800  | 43.600  | 43.400  | 43.150  | -       | 43.500  | 43.850 | -       | 43.800  | - |  |
| " " Nacional .....               | -     | -       | 69.000  | -       | -       | 69.500  | 69.500  | 69.500  | -       | 69.500  | 69.500 | 69.000  | -       | - |  |
| " Atravez d'Africa .....         | -     | -       | -       | 90.500  | -       | -       | -       | 90.600  | -       | 91.000  | 91.500 | -       | -       | - |  |
| Paris : 3 % portuguez 1.ª serie  | 60,25 | 60,25   | -       | 60,25   | 60,25   | 60,15   | 60      | 60,30   | 60,70   | 60,45   | 60,62  | 60,30   | -       | - |  |
| Accções Comp. Real .....         | 205   | -       | -       | 205     | 205     | -       | -       | 205     | 205     | 205     | 209    | -       | -       | - |  |
| " Madrid-Caceres .....           | 35    | -       | -       | -       | 36      | 35      | 35      | -       | 36      | 36      | -      | -       | -       | - |  |
| " Madrid-Zaragoza .....          | 284   | 285     | -       | 287     | 285     | 281     | 285     | -       | -       | -       | -      | -       | -       | - |  |
| " Andaluzes .....                | 130   | 133     | -       | -       | 133     | 131     | 131     | -       | -       | -       | -      | -       | -       | - |  |
| Obrig. Comp. Real 1.º grau ..... | 355   | 355     | -       | 355,50  | 355,50  | 355     | 355,50  | 357     | 359     | 360     | -      | -       | -       | - |  |
| " " 2.º .....                    | 191   | -       | -       | 196     | 194     | 193,50  | 194     | 192     | 193     | 193     | 194    | -       | -       | - |  |
| " Beira Alta .....               | 110   | 110,75  | -       | 114,50  | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -      | -       | -       | - |  |
| " Madrid-Caceres .....           | 122   | -       | -       | 119     | 118     | -       | 122     | 122     | 120     | 121     | 122    | -       | -       | - |  |
| Londres : 3 % portuguez .....    | -     | -       | -       | 60      | 60,25   | 60,37   | 60,50   | 60,50   | 60,25   | 60,50   | 61,75  | -       | -       | - |  |
| Amsterdam : Obr. Atrav. Africa   | -     | -       | -       | -       | 79,62   | 79,62   | 80      | 81      | -       | 81,88   | -      | -       | -       | - |  |

## 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             |
| COMPANHIA REAL                         | de 8 a 19 Mar         | 693        | 80.753.000 | 116.526 | 693        | 78.831.291                | 113.753     | Réis 943.765.000     | Réis 949.206.325 |
| Antiga rede e nova não garantida ..... | 26 1 Abr              | *          | 81.164.000 | 117.119 | *          | 79.308.308                | 114.442     | 1.024.929.000        | 1.028.514.633    |
| Nova rede garantida .....              | 19 25 Mar             | 380        | 11.759.000 | 30.944  | 380        | 11.790.709                | 31.028      | 133.592.000          | 142.382.675      |
| 26 1 Abr                               | *                     | 11.669.000 | 30.707     | *       | 11.738.692 | 30.891                    | 145.261.000 | 154.121.367          |                  |
| Vendas Novas .....                     | 19 25 Mar             | 70         | 1.363.000  | 19.471  | -          | -                         | -           | 13.288.000           | -                |
| 26 1 Abr                               | *                     | 1.295.000  | 18.500     | -       | -          | -                         | -           | 14.583.000           | -                |
| Sul e Sueste .....                     | 11 20 Fev             | 518        | 28.910.650 | 55.812  | 511        | 36.014.120                | 70.477      | 151.378.285          | 171.072.965      |
| 21 29 "                                | *                     | 26.616.072 | 51.382     | *       | 24.162.025 | 47.283                    | 177.994.357 | 195.234.990          |                  |
| Minho e Douro .....                    | 11 20 "               | 368        | 26.517.415 | 72.058  | 368        | 33.713.831                | 91.613      | 148.867.708          | 171.205.123      |
| Beira Alta .....                       | 26 4 Mar              | 253        | 9.234.722  | 36.500  | 253        | 10.183.760                | 40.252      | 57.969.626           | 64.133.154       |
| 5 11 "                                 | *                     | 5.742.957  | 22.699     | *       | 7.131.350  | 28.187                    | 63.712.583  | 71.264.504           |                  |
| 12 18 "                                | *                     | 6.935.256  | 27.412     | *       | 7.087.486  | 28.013                    | 70.647.839  | 78.351.990           |                  |
| Nacional — Mirandella e Vizeu .....    | 26 5 "                | 105        | 1.681.524  | 16.043  | 105        | 1.467.283                 | 13.974      | 13.252.540           | 14.176.321       |
| 4 10 "                                 | *                     | 1.504.583  | 14.329     | *       | 1.538.063  | 14.648                    | 14.757.123  | 15.714.384           |                  |
| 11 17 "                                | *                     | 1.523.855  | 14.512     | *       | 1.632.400  | 15.546                    | 16.280.978  | 17.316.784           |                  |
| Guimarães .....                        | 11 20 Fev             | 34         | 1.650.030  | 48.530  | 34         | 1.842.940                 | 51.204      | 9.918.535            | 10.571.858       |
| 21 29 "                                | *                     | 1.678.932  | 49.380     | *       | 2.004.800  | 58.964                    | 11.597.467  | 12.576.658           |                  |
| Porto à P. e Famalicão                 | 12 29 "               | 64         | 7.898.326  | 123.411 | 64         | 8.983.233                 | 140.363     | 17.419.222           | 18.938.705       |
| 11 17 Mar                              | 3656 Ps.              | 2.017.2    |            |         |            |                           |             |                      |                  |

## COMMERCIO PORTUGUEZ

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

|   | (Valores em mil réis) |                   |
|---|-----------------------|-------------------|
|   | 1903                  | 1902              |
| Importação para consumo   |                       |                   |
| I—Animaes vivos .....   | 3.333.991             | 4.211.004         |
| II—Materias primas para as artes e industrias.....  | 26.429.716            | 26.277.253        |
| III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras .....  | 6.914.960             | 6.417.263         |
| IV—Substancias alimenticias.....  | 13.376.790            | 10.561.378        |
| V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na scien- cia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos ..... | 3.790.325             | 3.524.083         |
| VI—Manufacturas diversas .....  | 4.856.838             | 4.521.460         |
| Taras.....  | 97.759                | 81.402            |
| Totaes.....   | <u>58.797.379</u>     | <u>55.596.545</u> |
| Exportação nacional e nacionalizada   |                       |                   |
| I—Animaes vivos .....   | 4.221.039             | 3.470.224         |
| II—Materias primas para as artes e industrias.....  | 6.189.220             | 5.890.060         |
| III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras .....  | 1.848.341             | 992.408           |
| IV—Substancias alimenticias.....  | 16.232.562            | 16.214.445        |
| V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na scien- cia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos ..... | 96.577                | 125.466           |
| VI—Manufacturas diversas .....  | 2.012.042             | 1.742.353         |
| Totaes.....   | <u>30.602.781</u>     | <u>28.434.956</u> |

### Os comboios electricos em Inglaterra

Segundo um artigo do engenheiro H. Archer, que encontramos no *Daily Mail*, a tracção electrica nas grandes linhas inglezas vae ganhando terreno.

A grande questão a resolver agora é apurar se o custo da exploração por este sistema permite a sua adopção d'uma forma geral.

Esta energia é já empregada com exito ao transporte urbano, e suburbano, ás linhas de montanha, ás passagens de tunneis. Mas para o trafego a longas distancias continua a situação de experencia, pesando-se os prós e os contras e o resultado financeiro que o sistema oferece, e se apresenta ainda mais ou menos problematico.

Nos serviços urbanos e suburbanos a intensidade do movimento é tão grande que a economia resultante paga sobejamente o juro dos gastos de installação. Outra vantagem d'esta forma de tracção é a acceleracao do andamento, o que produz muito maior aproveitamento do material movele, ou por outra, a reducção d'este a menor numero de unidades em serviço, permittindo, todavia, maior frequencia nos trens.

Outra vantagem ainda é a supressão de sugidade na passagem dos tunneis, o que conduz ao augmento do trafego de passageiros, quer por desenvolvimento do trafego existente quer por conquista de novo, ou tirado a outros meios de transporte menos confortaveis e rapidos.

A linha aerea que ultimamente se abriu em Nova-York forneceu a primeira occasião de se fazer a comparação entre o vapor e a electricidade, sem tomar por base calculos meramente theoricos.

Isto o diz o jornal inglez, mas observemos que essa comparação pratica já deve ter sido feita na Europa, pelo menos na linha de Thun a Burgdorf, na Suissa, onde a exploração se faz por vapor e por energia electrica em successivos comboios de passageiros.

O relatorio sobre a exploração, num periodo de 6 meses comparado apresenta resultados muito lisongeiros para a electrificação das linhas.

O augmento de passageiros foi de 17.000.000, enquanto que a despesa diminuiu Lb. 200.000.

Nunca se viu, pelo antigo sistema, um resultado comparavel a este.

Note-se que não tendo havido reducção de tarifa nem outro motivo de atracção extraordinaria, só á velocidade, á frequencia de viagens e ao conforto d'estas se deve aquelle resultado.

A companhia *Lancashire and Yorkshire* fez a experencia da electrificação da sua linha entre Liverpool e Crossens, 2 1/2 milhas, e verificou-se logo a vantajosa diferença na maciesa do andamento, na velocidade rapidamente attingida logo depois do arranque.

Além d'isso o comboio electrico circulando «sandwichado» (como dizem os inglezes) entre dois outros traccionados por vapor, demonstrou que a adopção cumulativa dos dois systemas é perfeitamente practica.

O primeiro ponto a observar era o gasto de combustivel, e verificou-se que é o mesmo em ambos os systemas; o segundo provou que o trabalho inicial da machine é muito superior sendo empregada a energia electrica; o terceiro, que o peso do motor electrico necessário para traccionar uma determinada carga é muito menos do que o do motor a vapor, e esta reducção no peso representa uma grande economia na força motor, e se ainda se dividir a energia motora por varios carros (como se faz na linha suissa de que acima falamos) aumenta-se o numero de rodas a aproveitar para a adhesão.

Ha ainda a notar que o manejo do motor electrico é muito mais simples do que o do vapor, o que torna facil a manobra por parte dos machinistas, e menos prejudicial e perigoso qualquer acto da sua impericia.

Tambem se apreciou nesta experencia que o gasto de azeite e limpezas é muito menor.

Com relação á via, é certo que a tracção electrica torna a sua construcção muito mais custosa, especialmente pelo addicionamento de um terceiro carril. Mas a companhia Westinghouse apresentou agora, na America, um novo systema consistindo na substituição do carril «live» por um fio aereo aperfeiçoado, como transmissor da corrente directa.

Os bellos resultados obtidos nas linhas de curto trafejo, diz o jornal inglez, não resolvem ainda o problema do trafejo a grandes distancias, em que ha continua fluctuação de carga e successivas diferenças na intensidade do trafejo, no perfil da linha e outras condições de exploração.

E' este o x do problema que uma legião de engenheiros, de financeiros e de estatisticos de caminhos de ferro trata de resolver.

### O trans-oceanico Peruano

Está sendo estudada uma importante proposta feita ao governo do Perú por capitalistas americanos para a construcção d'uma linha ferrea que vá de um dos principaes portos do littoral ao norte do *Piura* ou de *Lambayeque* ao rio *Marañon*, d'ahi ao *Mauseriche* até a parte navegavel do rio *Amazonas*.

E' uma linha inter-oceanica que corta os Andes na portella mais baixa *Raymondy* que tem a altitude de 1.186 metros.

Analogamente se construiria uma linha de *Marañon* ao *Cerro de Pasco* com ramaes para as regiões adjacentes de grande exploração industrial. Sabe-se que *Cerro de Pasco* está ligado já com *Callao* que é um bello porto do Perú.

O governo concedeu o prazo de 2 annos para os estudos.

Os capitalistas Cune e Hagairegs encarregaram-se da construcção da linha do termino da transandina a *Oroya* e *Cerro Pasco*.

D'este modo fica o *Amazonas* em communicação com a costa occidental.

A linha ferrea percorre *Loreto*, *Lambayeque*, e *Plura* onde liga á de *Piura* a *Paita*, e parte de *Pongo de Mauseriche*, extremo do *Amazonas* navegavel.

A construcção d'esta linha abrirá á civilização e ao commercio uma das regiões mais productivas do mundo. Atravessa regiões fertillissimas como a planicie central do noroeste do Perú, região de eterna primavera, em

que ha 4 colheitas annuas. As riquezas mineraes d'esta planicie são enormes. Ha ao longo da linha enormes bosques com preciosas madeiras, enormes pastagens para gados e minas celebres.

A abertura do canal do Panamá ainda realça mais a importancia d'esta linha pois que Nova York ficará a 8 dias do porto de *Paita*.

## Desinfecção ferroviaria

No congresso internacional de hygiene e demographia, realizado em Bruxellas, foram aprovadas as seguintes conclusões sobre a desinfecção das carruagens de passageiros e dos vagons de gados ou mercadorias.

1.<sup>a</sup> A disposição interior dos compartimentos das carruagens de passageiros deve ser tal que facilite a limpeza e a desinfecção. E' para desejar a supressão do almofadado. Convém que sejam moveis as guarnições.

2.<sup>a</sup> Deve fazer-se a limpeza das carruagens rigorosamente, por meio de pannos molhados, nas partes que podem ser lavadas, e por processos mechanicos baseados na aspiração, nas guarnições.

3.<sup>a</sup> A desinfecção das carruagens não deve fazer-se apenas excepcionalmente, em casos de contagio grave, certo ou provavel, mas o maior numero de vezes possível.

4.<sup>a</sup> As carruagens dos comboios de perigrinações e das que servem os sanatorios devem ser desinfectadas diariamente, quando o não possam ser depois de cada viagem.

5.<sup>a</sup> A desinfecção das carruagens de passageiros deve compreender:

a) a desinfecção das superficies pela lavagem ou pela pulvorização de substancias antisepticas, ou pelo desenvolvimento em condições apropriadas do aldeleyde formico gazoso, ou d'outros corpos efficazes.

b) a desinfecção completa das guarnições.

6.<sup>a</sup> Deve generalizar-se a adopção d'um material especial para o transporte de doentes e mortos, material que evite quanto possivel o contagio e que se desinfecte no fim de cada viagem.

7.<sup>a</sup> Os vagons de gado deve ser desinfectados depois de cada transporte, quando o serviço o permite; os de mercadorias, depois de transportarem substancias putrefactivas ou suspeitas.

8.<sup>a</sup> A desinfecção deve ser precedida d'uma lavagem bem feita.

9.<sup>a</sup> Os melhores methodos de desinfecção dos vagons de mercadorias e de gado são os de vapor a alta pressão e, por se aplicar a todos os typos, o da aspersão repetida, nas paredes, d'um jacto sob pressão, de liquidos antisepticos por meio do apparelho *Freund*, ou do *Lagarde*, ou outro analogo.

10.<sup>a</sup> As soluções filtradas de chloreto de cal, ou de hypochloreto de sodio e potassio offerecem plena garantia da destruição de microbios e sporos, mas objectam-lhe o inconveniente de deteriorar, objecção que também se faz aos methodos pelo vapor.

11.<sup>a</sup> Seria vantajoso que em todos os paizes se adoptassem os mesmos methodos. Seria útil que se estabelecessem experiencias methodicas sob fiscalização d'uma commissão internacional, com o fim de escolher um ou mais methodos de desinfecção dos vagons de gado e de mercadorias satisfazendo ás condições seguintes: economia, rapidez e efficacia sem deteriorar o material.

## Syndicato do aço

A Alemanha não quiz ficar atras dos Estados Unidos na organização dos grandes monopolios de produção. Acaba de constituir o syndicato do aço que envolve 29 estabelecimentos metallurgicos com uma produção pelo menos de 9 milhões de toneladas por anno.

A séde será em Colonia ou Dusseldorf.

Foi Kirdorf o principal organizador.

Absorveu as fabricas de travessas, carris, chapas grossas e finas, arames e tubos. Constituiu um escriptorio de compra d'aço em bruto. Está fóra por enquanto do syndicato a companhia das acearias de Westphalia.

## Publicações recebidas

*The Official Guide*.—Foi sollicitada a troca com a nossa folha d'este importante e volumoso guia de todos os caminhos de ferro e serviços de navegação a vapor nos Estados Unidos, Porto Rico, Canadá, Mexico e Cuba.

E' editado pela *National Railway Publication Company*, de Nova York e constitue um volume em 4.<sup>o</sup> de mais de 1.200 paginas em typo 5, isto é, o mais meudo.

Para se fazer uma ideia da enormidade de extensão das linhas d'aquellos paizes, notaremos que só o indice das estações enche 169 paginas do *Guia*, a 5 columnas, contendo, cada uma, a média de 80 nomes o que prefaz cerca de 68.000 estações.

Agradecemos as honrosas palavras com que este importante guia nos foi enviado pelo seu director Mr. W. F. Allen, secretario da commissão local do futuro congresso de caminhos de ferro, em Washington.

*O Sr. António Cardoso d'Oliveira e a Associação dos Empregados no Commercio*.—E' um folheto, publicado por uma commissão, protestando contra certas afirmações feitas no relatorio d'esta associação e atribuidas ao presidente sr. Oliveira, sobre uma questão de contabilidade que nos obrigaría a largos estudos para entrar nella.

*Dentistas e «Dentistas»*.—E' tambem um folheto de combate, escrito pelo já conhecido publicista sr. dr. Oscar Leal, especialista dentario, contra um folheto do sr. Francisco Ortiz, seu concorrente.

Questão de classe em que não interviremos senão na afirmação dos principios que entendemos devem servir de norma nas relações entre nacionaes e estrangeiros que veem a um paiz exercer a sua actividade: Cumpre aos primeiros acolher os que veem de fora com toda a amabilidade, como hóspedes que sempre apreciamos; mas a estes compete abster-se de combater o bom ou mau que encontram no paiz em que se acham. Se não se acham bem, tem campo largo no seu paiz para se expandir. E' o que mandam as mais simples noções, até as de boa educação...

*Associação Commercial d'Evora*.—Recebemos impressa a representação que esta intelligente collectividade enviou ás camaras contra as propostas de fazenda.

E' um documento energico, bem escrito e cheio de argumentos bem deduzidos.

Mais protesto que representação, mais critica severa que apreciação modesta, este protesto, como outros, como o de todo o paiz, conduz a convencer os governos de que não é já ao imposto que se pode recorrer para equilibrar orçamentos, mas á economia na administração publica, estrada de que a associação d'Evora, como todo o paiz, lastima ver os governos affastarem-se, cada vez mais,

## TRACÇÃO ELÉCTRICA

### Suisse

A linha de Jungfrau, ur.a das mais interessantes vias ferreas de montanha actualmente em exploração, recebe a energia electrica das fontes hydroelectricas de *Lauterbrunn*. A instalação comprehende 2 turbinas Gérard de 5.000 cav. vapor por hora, 2 ditas Francis de 800 c. v. e 2 ditas excitadoras de 25 c. v., todas munidas de reguladores automaticos. Custaram um milhão de francos. Actuam em 2 geradores triphasicos de 500 c. v., com uma tensão de 7.000 voltios, 2 dinamos de corrente continua de 25 c. v. a 60 voltios e 2 geradores de 800 c. v. com a tensão de 7.000 voltios.

Os comboios comprehendem 1 locomotora que reboca as carruagens, com uma velocidade de 8,5 k. m. para a inclinação de 25 % e a carga de 80 pessoas.

### Estados Unidos

A companhia americana *New-York Central* está tratando de electrificar a maior parte das suas linhas. Encom-

mendou á companhia electrica de *Shenectady* 8 geradores de turbina Cartis a 7.500 c. v., para produzir corrente triphasica de 11.000 voltios; encommendou 30 locomotoras electricas de 2.200 c. v. capazes de rebocar um comboio de 500 ton. com a velocidade de 60 milhas por hora em patamar.

Serão primeiramente electrificadas as linhas situadas num raio de 50 milhas em torno de Nova York.

O orçamento para estas despesas é de 800.000 libras.

Foi construida para a via ferrea de *Baltimore* a *Ohio* a locomotora electrica mais potente do mundo.

Tem 8 motores de 225 c. v. cada um, tendo portanto o total de 1.800. O caixilho é de aço como toda a strutura.

E' formada de duas secções independentes que pôdem trabalhar isoladas.

#### S. Thomé

O sr. ministro da marinha apresentou ás camaras um projecto de lei auctorizando o governo a conceder por 99 annos a uma empresa portugueza, constituída por capitalistas portuguezes, a construcção e exploração de um caminho de ferro de tracção electrica na ilha de S. Thomé, entre a cidade do mesmo nome e as freguezias da Trindade e de Santa Maria Magdalena, e de obras e instalações complementares.

O governo garantirá o complemento do rendimento líquido annual de 6 por cento da importancia do orçamento que fôr fixado em face do projecto, não podendo porém o desembolso efectivo do Estado exceder 5 por cento da mesma importancia, garantia que sahirá das receitas da província.

No caso de não haver concorrente o governo fará a construcção de sua conta, para o que poderá levantar um empréstimo, em estabelecimento bancario nacional, até 600 contos, a juro não excedente a 5 1/2 por cento.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Linha do Sado.**—Foi aprovado o projecto do 2.º lanço comprehendido entre a estação fluvial de Setubal e as proximidades de Marateca na extensão de 7 km. e mandados construir os primeiros 2 km., ficando a construcção do resto dependente da approvação do projecto definitivo da passagem do aterro.

O traçado da linha tem Setubal por ponto obrigado em vista das prescrições da lei de 1 de julho de 1903. Nem se justificaria que fossem prejudicadas as relações faceis e directas do Valle do Sado com uma cidade importante e um porto que facilmente pôde ser melhorado.

Seguem-se 7 kilometros de lanço aprovado, de tal modo faceis que custam 7.000\$000 réis por kilometro. O lanço seguinte é constituído pela passagem do esteiro de Marateca vastissimo estuario de uma pequena ribeira. A extensão coberta pela maré atinge perto de 5 km. na praia-mar, ficando reduzida a cerca de 1 km. na baixa-mar. O fundo é de areia.

Bastará uma ponte de 600<sup>m</sup> a 700<sup>m</sup> e um aterro de pequena cota que em boa parte da sua extensão dispensa o revestimento empedrado por bastar o de leivas com tramagueira. Na ponte deverá haver um tramo movel. A passagem mais a montante não o dispensa e daria logar a um alongamento de 6 km. com importantes terraplenagens e varias obras de arte, custando esse traçado, pelo menos, tanto como o traçado directo.

Numa linha destinada a encurtar o trajecto para o Algarve e a servir um trafego proprio importante de minérios, adubos e productos agrícolas devem-se evitar alongamentos dispensaveis.

Demais, o ramal de Setubal passa a ser o primeiro troço da linha do Sado, o que é de grande vantagem para a exploração.

Ao troço da passagem de Marateca seguem-se até Alcacer cerca de 28 km. cujo estudo está muito adeantado e que são facillimos de construir. De Alcacer a Grandola, tambem está quasi concluido o estudo. O traçado atra-

vessa o rio junto de Alcacer e a jusante da povoação e segue quasi em linha recta até as proximidades de Grandola passando a 3 km. da povoação para não determinar alongamento excessivo.

O traçado de Alcacer para cima pela margem direita seria mais despendioso, e para se aproximar de Grandola alongaria consideravelmente o percurso sem servir bem o alto Sado, tão faltó de comunicações. Foi por isso mandado estudar o traçado directo pela margem esquerda com um ramal economico que vá até a foz do Odivellas ou pelo menos do Xarama.

**Cintra á Ericeira**—O sr. J. Labastard Seguers requereu ao ministerio das obras publicas a concessão para construir e explorar, por 99 annos, uma linha ferrea de via reduzida entre Cintra e a Ericeira, e um ramal que, partindo d'um ponto da referida linha, siga para Villa Verde, Montelavar, Pero Pinheiro, Marceira e Morlendas.

Tem apenas o inconveniente, este pedido, de já ha muito ter sido feito outro identico pela companhia de Cintra á Praia das Maçãs e parece-nos mesmo, que por outras pessoas.

**Locomotivas Compound.**—Está quasi concluida a montagem das duas primeiras, vindas para as linhas do Sul e Sueste, e já foram descarregadas outras duas, devendo chegar a ultima remessa no corrente mez.

**Tarifas combinadas com a Linha de Salamanca.**—Foram aprovadas duas tarifas da Direcção do Minho e Douro combinada com a linha de Salamanca para o transporte em transito de grupos de trabalhadores e para o de farinhas.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### HESPAÑA

Está ligada por linha ferrea a povoação de Utrillas com Zaragoza. Esta linha tem grande interesse industrial por servir a região mineira carbonifera de Utrillas. Mêde 425 km.

A companhia da via ferrea de Santander a Bilbao foi auctorizada a estabelecer a segunda via entre Bilbao e Las Arenas.

O tremvia a vapor de Madrid a El-Prado entrou em exploração regular desde 1 de março ultimo.

Tem em circulação um numero de comboios que chega a ser de 34 por dia.

No exercicio que terminou em 31 de dezembro circularam 4.286 comboios com 49.289 comboios-kilometros e transportando 196.480 passageiros.

Custou 813.910 pesetas sendo 422.324 em material fixo e 316.899 em material circulante.

A exploração custou 114.428. A receita foi de 107.622. Atendendo ás despesas do 1.º anno, os resultados foram satisfatórios.

Vae ser intimada a companhia do Norte em Madrid para apresentar os projectos de ampliação da estação do Príncipe Pio, em Madrid.

Está sendo estudada uma linha ferrea de via estreita entre Huelva e Ayamonte passando por Cartaya, Lepe e Ista Cristina.

### FRANÇA

Foi aberta á exploração a secção da linha de Bazas a Auch, entre Bazas e Burriot Bergence. Tem via simples, mêde 35.448<sup>m</sup> e comprehende, além das estações extremas, 3 estações e um apeadeiro.

Foi tambem aberta a secção da linha de Carhaix a Chateau-Pleyben entre Carhaix e a estação de Pleyben da rede de Oeste. Tem 41 km. de via estreita.

A linha de Paris a Orleans em 1903, substituiu em 31 km. os carris de ferro por carris de aço. Assentou 2.<sup>a</sup> via em 47 km.

Tinha em 31 de dezembro 2.210 km. de via, sendo só 228 de via estreita.

Augmentou 19 locomotivas, 19 carruagens e 1.274 vagons, ficando com 1.484 locomotivas, 3.991 carruagens e 33.114 vagons

Tem de receitas na rede garantida 232.634.727 frs. e de despesas 109.446.320 frs.

O trafego de passageiros deu em 1903 mais 2.046.859 frs. do que em 1902.

## GRECIA

Foi inaugurada, solememente e sob a presidencia do rei, a primeira secção da linha ferrea do Pireu á fronteira turca, por Deurerly, que comprehende o troço de *Pireu-Althenas-Thebas*, com um ramal da estação *Skimatari* a *Chalcis*.

Por esta linha ficará a Grecia ligada ás rédes internacionaes da Europa Central, podendo assim tornar-se o *Pireu* uma estação activa das relações internacionaes entre a Europa, o Egypto e o Oriente, visto estar pouco distante do canal de Suez.

Os serviços postaes certamente vão utiliza-la.

Terá um ramal em *Chalcis* outro em frente das *Thermopylas* e medirá 450 kilometros.

Será uma linha muito estimada de viajantes internacionaes, archeologos e estudiosos que queiram conhecer *de visu* a Grecia historica, as suas famosas ruinas, os seus montes classicos.

Deve ligar-se ás linhas ottomanas, mas não está ainda decidido onde se effectue a ligação.

## ARGENTINA

Em vias ferreas d'esta republica accusam nos annos de 1902 e de 1903 os seguintes numeros:

|                                     | 1902        | 1903        |
|-------------------------------------|-------------|-------------|
| Extensão total . . . . .            | 47.367      | 48.294      |
| Locomotivas . . . . .               | 1.326       | 1.383       |
| Carruagens . . . . .                | 1.517       | 1.627       |
| Bagageiras (fourgons) . . . . .     | 1.021       | 1.070       |
| Vagons ordinarios . . . . .         | 35.932      | 36.334      |
| " especiaes . . . . .               | 944         | 958         |
| Passageiros transportados . . . . . | 19.788.197  | 20.642.180  |
| Carga . . . . .                     | 14.544.359  | 17.436.346  |
| Capital . . . . .                   | 538.338.479 | 360.946.206 |
| Exploração, receitas . . . . .      | 42.480.423  | 53.008.346  |
| " despesas . . . . .                | *22.487.172 | 26.716.994  |

## Notas varias

**Calçada de aço.**—A casa *Talbot Frères* de Bordeus acaba de construir e de apresentar um modelo de calçada de aço fundido, quadriculado, proprio para revestimento das ruas substituindo o Mac Adam, o asphalito e os parallelipedos de madeira ou pedra.

E' um modelo analogo aos usados já nos Estados Unidos e nalguns pontos da Italia.

Custa 5,7 frs. por metro quadrado. Addicionando o preço do formigão em que assenta fica a 10 frs. A calçada de madeira custa o triplo.

**Descanso dominical.**—Foi publicada em Hespanha a lei de 3 de março do corrente anno sobre o descanso dominical.

Por esta lei é prohibido ao domingo o trabalho material por conta alheia, nas fabricas, officinas, armazens, lojas, estabelecimentos fixos ou ambulantes, obras publicas e agricultura.

Exceptuam-se os trabalhos ou industrias em que não possa haver interrupção mas neste caso deve ter como folga um dia na semana.

Applica-se aos serviços ferroviarios.

**Linhos de via reduzida.**—O custo medio das linhas de via estreita ou de interesse local tem grandes variações de paiz para paiz e de região para região.

Em França é o seguinte:

Departamento do Rhône custa o kim. 161.500 frs. Var 152.192. Vosges 143.333. Haute Marne 130.137. Seine et Oise 126.000. Landes 50.584. Indre et Loire 50.669. Marne 57.155. Sarthe 57.447.

Na Alemanha de 1886 a 1892, 59.840. Na Belgica, 36.069.

## Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

## Paragem em Entre-Campos

Nos dias em que se efectuar corrida de touros na Praça do Campo Pequeno, o comboio n.º 102 (directo de Madrid) parará no apeadeiro de Entre-Campos para desembarque de passageiros.

Lisboa, 30 de marzo de 1904.

## Transporte de dinheiro, valores e objectos preciosos com valor declarado

Desde 15 de abril de 1904 são reduzidas as taxas do § 4.º da tarifa especial N. B. n.º 1 de grande velocidade, ao preço unico de 1 real por fracção indivisível de 100\$000 réis e kilometro, direitos de transmissão incluidos, com o minimo de cobrança de 50 réis por expedição para cada Companhia.

Lisboa, 7 de abril de 1904.

## Retretes e lavatorios reservados nas estações de Setil e Entroncamento

Desde 15 de abril de 1904 as retretes e lavatorios reservados das estações de Setil e Entroncamento poderão ser utilizados mediante o pagamento de 30 réis por pessoa.

Esta importancia será entregue, antes da entrada, ao competente empregado em troca do bilhete estabelecido para este efecto.

O presente annulla e substitue o aviso ao publico B. 409 de 29 de julho de 1892.

Lisboa, 14 de abril de 1904.

## Arrematações

## Caminhos de Ferro do Estado

## Direcção do Minho e Douro

## Fornecimento de um taboleiro metallico para a ponte do Tanha

Pelo presente se faz publico que no dia 30 do proximo mes de abril, pela 1 hora da tarde, se ha de proceder, perante a direcção d'estes caminhos de ferro, em Campanhã, ao concurso publico para a arrematação da empreitada do fornecimento do taboleiro metallico para a ponte do Tanha, no caminho de ferro da Regoa a Villa Real.

O deposito provisorio, que poderá ser feito nas thesourarias de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro, para ser admittido como licitante será de 350\$000 réis; e o definitivo, que deverá efectuar-se na mesma thesouraria onde o houver sido o provisorio, será de 5 por cento sobre o preço da adjudicação.

As propostas deverão ser apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo tambem ser enviadas em carta fechada directamente a esta direcção até as 11 horas da manhã do dia fixado para o concurso, entendendo-se, porém, que os proponentes neste caso perdem o direito de tomar parte na licitação verbal, caso a haja, e bem assim de reclamação sobre os actos do concurso.

As condições da arrematação, e caderno de encargos pôdem ser examinados todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã até as 4 da tarde, na secretaria do serviço de construção d'esta direcção, rua da Estação n.º 107—Porto.

Porto, 26 de marzo de 1904.

## Direcção do Sul e Sueste

## Construcção de taboleiro metallico

Faz-se publico que no dia 10 de maio de 1904, pelas doze horas da manhã, na secretaria da Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, em Lisboa, perante uma commissão presidida pelo engenheiro director terá lugar a arrematação para a construcção do taboleiro metallico da ponte sobre o rio de Tavira, no 3.º lanço do caminho de ferro de Faro a Villa Real de Santo Antonio.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 480\$000 réis.

A base de licitação é de 19.200\$000 réis.

Os licitantes pôdem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisorio 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 pôdem ser examinados todos os dias uteis, desde as onze da manhã ás quatro horas da tarde, na secretaria da Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, no Largo de S. Roque, em Lisboa.

Lisboa, 30 de marzo 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 EXPÉRIENCE PERSONNELLE.

**ALCOBAÇA** Hotel Gallinha.—Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Casas para Vallado e mais pontos.—Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

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

**CINTRA** Hotel Nunes. — Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1500 réis a 2500 réis. — Proprietario, João Nunes

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

**GUIMARÃES** Grande Hotel do Társat. — 15, Campo do Tóural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de inexcediveis commodidades e aceio, tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires.

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

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

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

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

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

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

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

**MAFRA** Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1500 réis por dia até 1500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

**MONT'ESTORIL** Grand Hotel d'Italia. — De 1.º ordem; construído 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 1500 a 1700 réis ; em setembro, desde 1700 réis ; na succursál, 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 Entreprêdes (Frete á Batalha). Serviço de 1.º ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros ; muito central — Prop. Lopez Munhos.

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

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

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

**SETUBAL** Hotel Franco-Portuguez. — Situado num dos melhores pontos da cidade — Avenida Todis — Excellentes e bem mobilados quartos, com bella vista de terra e mar, serviço de mesa, abundante e de fino gosto. Preços, 1500 a 1750 réis. Almoços, 500 réis, jantares, 600 réis, vinho e café incluidos. Falla se francez. — Proprietaria, M. e 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.º ordem. — Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto. — Safe Deposit Caisse. L. Speiser, director.

## GRANDE HOTEL

— PEKING —



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

Tem grandes e bem arejados aposentos

CASAS DE BILHAR, DE JANTAR E DE FUMAR

GRANDE VARANDA E JARDIM

TODOS OS CONFORTOS

TRENS NA ESTAÇÃO

Excellent mesa e vinhos

GOLOKOLOSOFF.

Proprietario.

## HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de abril 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.  | 6-49 m.  | 7-5 m.    | 7-24 m.  |
| 7-0 m.   | 7-14 m.  | 7-30 m.   | 7-45 m.  |
| 7-20 m.  | 7-34 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.  | a 8-35 m. | 8-47 m.  |
| 8-30 m.  | 8-44 m.  | 9-3 m.    | 9-18 m.  |
| 8-50 m.  | 9-4 m.   | a 9-23 m. | 9-38 m.  |
| 9-15 m.  | 9-31 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.  | 11-45 m.  | 11-30 m. |
| 11-5 m.  | 11-12 m. | 11-35 m.  | 11-53 m. |
| 11-30 m. | 11-41 m. | 12-0 m.   | 12-15 m. |
| 11-50 m. | 12-4 m.  | 12-23 m.  | 12-38 m. |
| 12-15 m. | 12-31 m. | 12-45 m.  | 1-0 m.   |
| 12-35 m. | 12-49 m. | 1-5 m.    | 1-24 m.  |
| 1-0 t.   | 1-14 m.  | 1-30 m.   | 1-45 m.  |
| 1-20 t.  | 1-34 m.  | 1-53 m.   | 2-8 m.   |
| 1-45 t.  | 2-4 m.   | 2-15 m.   | 2-30 m.  |
| 2-5 t.   | 2-19 m.  | 2-35 m.   | 2-54 m.  |
| 2-30 t.  | 2-41 m.  | 3-0 m.    | 3-15 m.  |
| 2-50 t.  | 3-4 m.   | 3-28 m.   | 3-38 m.  |
| 3-15 t.  | 3-34 m.  | 3-45 m.   | 4-0 m.   |
| 4-0 t.   | 3-32 m.  | 4-52 m.   | 4-15 m.  |
| 4-20 t.  | 4-34 m.  | 4-30 m.   | 4-45 m.  |
| 4-45 t.  | 5-4 t.   | 5-8 m.    | 5-8 m.   |
| 5-5 t.   | 5-13 t.  | 5-13 m.   | 5-30 m.  |
| 5-30 t.  | 5-35 t.  | 5-35 m.   | 6-0 t.   |
| 5-50 t.  | 6-4 t.   | 6-15 m.   | 6-23 m.  |
| 6-15 t.  | 6-31 t.  | 6-45 m.   | 7-0 t.   |
| 6-35 t.  | 6-49 t.  | 7-5 t.    | 7-21 t.  |
| 7-0 t.   | 7-14 t.  | 7-30 t.   | 7-45 t.  |
| 7-20 t.  | 7-34 t.  | 7-34 t.   | 8-8 n.   |
| 7-45 t.  | 8-4 n.   | 8-15 n.   | 8-30 n.  |
| 8-5 n.   | 8-19 n.  | 8-35 n.   | 8-34 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.  | 9-43 n.   | 10-0 n.  |
| 9-35 n.  | 9-40 n.  | 10-5 n.   | 10-24 n. |
| 10-0 n.  | 10-14 n. | 10-33 n.  | 10-48 n. |
| 10-45 n. | 11-4 n.  | 10-53 n.  | 11-8 n.  |
| 11-39 n. | 11-44 n. | 11-33 n.  | 11-54 n. |
| 12-30 n. | 12-48 n. | 12-23 n.  | 12-38 n. |

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

| C. Sodré  | Cascaes  | C. Sodré   |
|-----------|----------|------------|
| 6-15 m.   | 7-20 m.  | 6-18 m.    |
| 7-43 m.   | 8-50 m.  | 7-48 m.    |
| 8-10 m.   | 9-47 m.  | 8-28 m.    |
| 9-45 m.   | 10-20 m. | 9-18 m.    |
| 10-40 m.  | 11-17 m. | a 9-55 m.  |
| 10-45 m.  | 11-50 m. | 10-32 m.   |
| 12-15 t.  | 12-20 t. | a 11-25 m. |
| a 1-40 t. | 2-17 t.  | 12-18 t.   |
| a 4-45 t. | 2-50 t.  | 4-48 t.    |
| a 3-10 t. | 3-47 t.  | a 2-25 t.  |
| a 3-15 t. | 4-20 t.  | 3-18 t.    |
| a 4-40 t. | 5-17 t.  | a 3-35 t.  |
| a 4-45 t. | 5-50 t.  | 4-48 t.    |
| a 6-10 t. | 6-47 t.  | a 5-25 t.  |
| a 7-40 t. | 7-20 t.  | 6-18 t.    |
| a 7-45 t. | 8-17 n.  | a 6-55 t.  |
| a 8-50 n. | 7-48 t.  | 7-32 t.    |
| a 9-15 n. | 10-20 n. | 8-54 n.    |
| 10-40 n.  | 11-17 n. | 9-18 n.    |
| 10-45 n.  | 11-50 n. | a 3-55 n.  |
| 12-35 n.  | 12-45 n. | 10-48 n.   |

Todos param em P. Arcos excepto os a

| Lisboa-Rocio | Queluz   | Lisboa-Rocio |
|--------------|----------|--------------|
| 9-40 m.      | 10-11 m. | 10-30 m.     |
| 11-40 m.     | 12-11 t. | 12-30 t.     |
| 12-40 t.     | 2-41 t.  | 2-30 t.      |
| 3-35 t.      | 4-6 t.   | 4-30 t.      |
| 7-50 t.      | 8-11 n.  | 8-30 n.      |
| 9-37 n.      | 10-8 n.  | 10-40 n.     |

## Lisboa-Rocio Cintra Lisboa-Rocio

| Partida  | Chegada  | Partida  | Chegada  |
|----------|----------|----------|----------|
| 6-25 m.  | 7-27 m.  | 5-40 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.   | 9-55 m.  |
| 12-40 t. | 1-45 t.  | 11-0 m.  | 11-53 m. |
| 2-44 t.  | 3-46 t.  | 4-0 t.   | 1-53 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.   | 6-39 t.  |
| 8-10 n.  | 9-36 n.  | 7-0 t.   | 7-59 t.  |
| 10-35 n. | 11-40 n. | 9-0 n.   | 9-32 n.  |
| 12-20 n. | 14-22 n. | 14-33 n. | 11-35 n. |

## Lisboa-Rocio Sacavém Lisboa-Rocio

| Partida  | Chegada  | Partida  | Chegada  |
|----------|----------|----------|----------|
| 8-0 m.   | 8-44 m.  | 9-59 m.  | 10-14 m. |
| 9-24 m.  | 10-8 m.  | 10-33 m. | 11-11 m. |
| 11-25 m. | 12-9 t.  | 12-30 t. | 1-14 t.  |
| 12-25 t. | 1-2 t.   | 1-12 t.  | 2-33 t.  |
| 1-39 t.  | 2-44 t.  | 2-53 t.  | 3-34 t.  |
| 3-47 t.  | 4-31 t.  | 6-0 t.   | 6-44 t.  |
| 7-0 t.   | 7-44 t.  | 7-53 t.  | 8-39 n.  |
| 8-0 n.   | 8-44 n.  | 9-25 n.  | 10-9 n.  |
| 9-45 n.  | 10-20 n. | 10-30 n. | 11-24 n. |

## Lisboa-Rocio Povoal Lisboa-Rocio

| Partida | Chegada  | Partida  | Chegada  |
|---------|----------|----------|----------|
| 6-15 m. | 7-13 m.  | 7-39 m.  | 8-28 m.  |
| 7-0 m.  | 10-38 m. | 11-15 m. | 12-13 t. |
| 2-33 t. | 3-31 t.  | 4-25 t.  | 5-23 t.  |

## Setil Lisboa-Rocio Setil

| Setil   | Vendas Novas | Setil   |
|---------|--------------|---------|
| 4-34 m. | 6-26 m.      | 4-29 m. |
| 5-4 t.  | 10-50 m.     | 5-20 t. |
| 6-37 t. | 7-10 t.      | 7-40 t. |

## Lisboa-Rocio Santarem Lisboa-Rocio

| Partida | Chegada | Partida | Chegada  |
|---------|---------|---------|----------|
| 3-10 t. | 5-25 t. | 9-40 n. | 11-18 n. |

## Lisboa Entroncamento Lisboa

| Partida | Chegada  | Partida | Chegada  |
|---------|----------|---------|----------|
| 6-15 m. | 11-33 m. | 4-0 m.  | 10-40 m. |

## Lisboa-Rocio Pamplhosa Lisboa-Rocio

| Partida | Chegada | Partida | Chegada</th |
| --- | --- | --- | --- |



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 25 de Abril sahirá o paquete **Clyde** para

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

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

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

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental** (Via Suez), vapor allemão **Kanzler**. Sahirá a 24 de abril. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Africa Oriental** (Via Cabo), vapor allemão **Burgermeister**. Sahirá a 11 de maio. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Alicante, Saint Thomas.** Barcelona e Valença, vapor francez **Saint Thomas**. Sahirá a 30 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Barcelona, Saint Bartholemey.** Cette e Marselha, vapor francez **Saint Bartholemey**. Sahirá a 28 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Bordeos.** vapor francez **Chili**. Sahirá a 22 de abril. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Dakar.** Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Cordillere**. Sahirá a 18 de abril. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Dakar, Amiral Excelmans.** Lourenço Marques e Beira, vapor francez **Amiral Excelmans**. Sahirá a 21 de abril. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



**Dakar, Atlantique.** Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Atlantique**. Sahirá a 2 de maio. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Gibraltar, City of Khios.** Malta, Corfu, Patras, Syra, Smyrna, Constantinopla e Odessa, vapor inglez **City of Khios**. Espera-se a 18 de abril. Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Glasgow, Baron Kelvin.** vapor inglez **Baron Kelvin**. Espera-se de 10 a 11 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool** (directo), vapor inglez **Ulloa**. Sahirá a 17 de abril. Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool**, vapor hespanhol **Alicante**. Sahirá a 18 ou 19 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool** (directo), vapor inglez **Madeirense**. Sahirá a 19 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Madeira, Funchal.** St. Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor português **Funchal**. Sahirá a 20 de abril. Agentes, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



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



**Pará e Manaus** (via Madeira), vapor inglez **Clément**. Sahirá a 27 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco e Cabedello**, vapor inglez **Orion**. Sahirá a 20 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**S. Tiago**, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, St.º António do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor português **Loanda**. Sahirá a 22 de abril. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85.



**S. Thomé**, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vapor português **Portugal**. Sahirá a 1 de maio. 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 **Panama**. Espera-se a 20 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Tarragona, Saint Simon**, Barcelona e Valença, vap. francez **Saint Simon**. Sahirá a 16 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Tenerife**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Clyde**. Sahirá a 25 de abril. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua de El-Rei, 85.



**Vigo, Oruba**, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oruba**. Espera-se a 20 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>

## J. B. FERNANDES & C.<sup>a</sup>

SUCCESSORES DE JOSÉ GREGORIO FERNANDES

Casa fundada em 1800

19, 1.<sup>o</sup> LARGO DE S. JULIÃO — LISBOA

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

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

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

Artigos para tratamento de vinhas

Rame de bicos para vedações. Rame para enfardamento de pala. Pasta brilhante AMOR, para limpar toda a qualidade de metais garantindo-se um brilho inexcavável.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 18